Idéias em Destaque

Nº 26 - jan./abr. 2008

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Edição

Vice-Direção

Editor Responsável

Manuel Cambeses Júnior

Projeto Gráfico

Mauro Bomfim Espíndola

Wânia Branco Viana

Jailson Carlos Fernandes Alvim

Abdias Barreto da Silva Neto

Revisão de Textos

Dirce Silva Brízida

Nossa Capa

Monumento intitulado "Phoenix", em alusão ao lendário vôo de Ícaro. Doado pelo Governo chileno, encontra-se atualmente no portão de entrada da Universidade da Força Aérea (UNIFA), no Campo dos Afonsos.

Ficha Catalográfica elaborada pela
Biblioteca do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Idéias em Destaque / Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. – n.1, 1989 –
v. – Quadrimestral.

Editada novamente pela Vice-Direção do INCAER a partir de 2007.
Irregular: 1991–2004.

1. Aeronáutica – Periódico (Brasil). I. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. II. INCAER.

Apresentação

É com muita satisfação que a Direção do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) apresenta, aos prezados leitores, o exemplar número 26 da revista **Idéias em Destaque**.

Nesta edição concernente ao primeiro quadrimestre do ano em curso apresentamos vinte interessantes artigos da lavra de conceituados autores nacionais, contumazes colaboradores de nosso Instituto e deste já consagrado periódico.

Acreditamos que os trabalhos ora apresentados, versando sobre instigantes temas, que, pela alta qualidade e variedade dos assuntos abordados, certamente enriquecem os nossos conhecimentos, colaboram, desta maneira, para a propagação de cultura no seio da prestigiosa Família Aeronáutica.

Destarte, acreditamos estar contribuindo, significativamente, para a difusão da História Aeronáutica, da cultura geral e do pensamento estratégico nacional.

Faz-se mister ressaltar que estamos receptivos àqueles que desejarem colaborar com a nossa revista, nos remetendo artigos de interesse de nosso público-alvo e, sempre que possível, dentro da linha editorial de **Idéias em Destaque**.

Desejamos que a leitura lhes seja enriquecedora e prazerosa.

Ten Brig Ar Refm Octávio Júlio Moreira Lima
Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Idéias em Destaque

Nº 26
jan./abr. 2008

Sumário

1. Aqueles que pensaram no "Brasil Grande" 7
Carlos de Meira Mattos

2. A Aviação de Caça e o Desenvolvimento da Força Aérea 10
Lauro Ney Menezes

3. Legiões Aladas sobre o Mar 21
Aloisio Quadros

4. Os Sete Capítulos de uma Conturbada Relação 29
Manuel Cambeses Júnior

5. Poder Nacional e Segurança Hemisférica: A Amazônia
e a Soberania do Estado Brasileiro 31
Mauro Barbosa Siqueira

6. Reengenharia: Necessário seu Planejamento e Execução 46
Marcelo Hecksher

7. O Hawker Siddeley HS 125 na Força Aérea Brasileira 55
Aparecido Camazano Alamino

8. Perigo Venezuelano 69
Luiz Gonzaga Schröeder Lessa

9. Quem é o Inimigo? 75
Christina Fontenelle

10. O Uso Criminoso das Informações - Mudança de Perspectiva 90
Marcelo Hecksher

11. 31 de Março, um Golpe do Parlamento? 95
Davis Ribeiro de Sena

12. Salgado Filho: O Homem que deu Sustentação às Asas da Força Aérea Brasileira 100
Mauro Barbosa Siqueira

13. A Implementação do Socialismo Bolivariano 123
Manuel Cambeses Júnior

14. A Retirada Militar do Iraque 126
Carlos de Meira Mattos

15. A Perda da Amazônia 129
Hélio Jaguaribe

16. Mobilização Nacional - A Importância de uma Política de Transporte para o Desenvolvimento e a Defesa 132
Antonio Celente Videira

17. Solenidade de Diplomação do CFOE/2007 - "*Turma Stagnum*" 137
Antonio Franciscangelis Neto

18. O Brasil e a Tripolaridade de Poder no Século XXI 140
Eduardo Italo Pesce e Iberê Mariano da Silva

19. A Idade Média 143
Araken Hipólito da Costa

20. Soberania e Defesa da Amazônia Brasileira.....147
Durval Antunes Machado Pereira de Andrade Nery

Aqueles que pensaram no "Brasil Grande"

Carlos de Meira Mattos ("In memoriam")

A crise política que abala o Brasil, projetando um quadro de incompetência administrativa e epidêmica corrupção, vem produzindo um sentimento generalizado de descrença no destino do País.

Notáveis pensadores nacionais e estrangeiros que estudaram as potencialidades geográficas, os recursos naturais e os feitos históricos de nossa gente na preservação da unidade nacional e da integridade territorial não tiveram dúvida em nos prognosticarem um destino de futura potência política.

Acreditamos que nossas potencialidades geográficas e humanas superarão a mediocridade do momento político que vivemos. É hora de resgatarmos a auto-estima nacional e tentarmos levantar o ânimo, reavivando a crença no Brasil. Vamos relembrar algumas personalidades de respeitável saber político e sociológico que, em seus livros e publicações várias, deixaram uma mensagem de fé no destino de grandeza deste nosso imenso torrão natal.

Já nos albores da descoberta, em 1578, o Historiador português Gabriel Soares de Sousa, de passagem pelo Brasil, deslumbrado pela grandeza e riqueza geográfica, assim marcou sua impressão no livro *"Tratado Descritivo do Brasil"*:

"Está capaz para edificar nele um grande império, o qual, com pouca despesa destes reinos, se fará tão soberano que será um dos Estados do mundo".

Essa linha de pensamento, de que o Brasil possui as condições para se tornar uma das grandes nações do planeta, vem sendo uma constante na mente e na avaliação dos melhores pensadores de nossa História: Pombal, Alexandre Gusmão, José Bonifácio, Rio Branco, Alberto Torres, Oliveira Vianna. Entre os nossos geopolíticos e entre os autores e políticos mais modernos (Mario Travassos, Everardo Backheuser, Golbery do Couto e Silva, Terezinha de Castro, San

Thiago Dantas, Juscelino Kubitschek, Médici), todos reconheceram essa possibilidade de grandeza ao alcance do Estado brasileiro.

A partir da criação da Escola Superior de Guerra, em 1949, ali se concentraram os estudos de uma política e uma estratégia para alcançarmos a meta de *"grandes"*.

Não se trata de sonho de patriotas, mas de avaliação baseada em prospectiva científica fundada em valores geopolíticos inquestionáveis. Renomados pensadores políticos estrangeiros também já se manifestaram sobre a nossa possibilidade de chegar à posição de destacado poder político e econômico, entre os quais salientamos Stefan Zweig, Ray Cline, Henry Kissinger.

Qual a estratégia para alcançarmos o objetivo acima exposto? Qual a grande estratégia para chegarmos a ser *"um dos Estados do mundo"*?

Nossa posição geográfica no planeta já traçou as linhas mestras dessa estratégia. Uma larga fachada oceânica no Atlântico Sul e uma extensíssima fronteira terrestre com dez Estados. Nosso espaço geográfico cobre, praticamente, a metade da América do Sul. Somos o quarto País do mundo em extensão territorial contínua. Nosso território abriga recursos e riquezas enormes. Se quisermos ser politicamente grandes, nossa estratégia nos indica a necessidade de explorar e defender todas as perspectivas favoráveis que nos oferece a longa testada marítima no Atlântico Sul; e desenvolver e proteger as potencialidades da imensa massa continental.

Para alcançarmos essas duas metas estratégicas básicas é imprescindível termos como prioridade política um Plano de Desenvolvimento Econômico e Social. Com dois terços do território praticamente inexplorados, abrigando riquezas potenciais incalculáveis, somente com um plano dinâmico e eficiente seremos capazes de transformar tais potencialidades em riqueza e poder.

Um exemplo são os Estados Unidos. Com um território continental de superfície equivalente à nossa, pelo desenvolvimento de todo seu espaço geográfico, hauriu riquezas para se tornar a maior potência política do mundo. Nossos governos, desde a República, produziram numerosa legislação e abundantes projetos, planos e

programas de ação, gerais e setoriais, visando alcançar parte dessas metas estratégicas, mas a realização deles, a não ser com raríssimas exceções, ou tem ficado inacabada ou foi abandonada. Por quê? Vemos duas razões capitais: descontinuidade de vontade política e fraqueza de poder econômico.

Um exemplo bastante convincente do que a nação pode esperar de um Plano de Desenvolvimento Econômico e Social realizado com vontade política firme e continuidade administrativa, encontramos no artigo *"20 Anos Depois"*, de autoria de um de nossos mais respeitados economistas, Mario Henrique Simonsen (revista *"Exame"*, 1977). Ele mostra com dados estatísticos insuspeitos, produzidos pelo Banco Mundial e FMI, que, em apenas 20 anos de gestão política e econômica continuada (de 1964 a 1984), o Brasil deu o grande salto – passou do 48º lugar no PIB mundial para a 8ª economia do planeta. Foi o que a mídia internacional costuma referir-se como o *"milagre brasileiro"*.

Perdemos o caminho do *"milagre"*. Não podemos perder a fé de que saberemos reencontrá-lo, autenticando o pensamento de *"Brasil Grande"*.

O autor era General-de-Divisão do Exército Brasileiro, Doutor em Ciência Política, veterano da Segunda Guerra Mundial e Conselheiro da Escola Superior de Guerra. Faleceu em São Paulo, em 25 de janeiro de 2007.

A Aviação de Caça e o Desenvolvimento da Força Aérea

Lauro Ney Menezes

A tão propalada e incensada *"polivalência"* do Ministério da Aeronáutica (MAer), que durou mais de 60 anos, certamente foi fruto de uma decisão política ocorrida à época de sua criação.

Os ideólogos do Poder Aéreo e da Força Singular, à época, provinham todos de Arma, Serviço ou Corpo de Aviação do Exército e Marinha, cuja missão primordial era dar apoio de fogo às Forças de Superfície (aumento do alcance de tiros dos canhões), ou seja, a observação do campo de batalha e o transporte de pessoal/material. Em suma, *"prestação de serviços"*, sem personalidade e identidade próprias.

Os aviadores de então, estimulados pela Doutrina do Poder Aéreo de Douhet, Mitchell e Trenchard, que prosperou no pré e pós-Segunda Guerra Mundial, sonhavam com a unificação dos meios aéreos militares sob uma única administração, de forma a permitir o emprego da capacidade bélica das aeronaves, sob um mesmo Comando e com missão caracterizadamente independente. Pensavam em oferecer solução final aos conflitos armados por meio da intervenção, pelo poderio bélico dos meios aéreos, de forma concentrada: a Aeroestratégia. E, pensavam, ainda, na supervisão e no controle do espaço aéreo, negando seu uso aos meios aéreos do inimigo: a Defesa Aérea.

Àquela época, não bastava aos fundadores desenvolver e disseminar essa idéia, até ali quase acadêmica. Havia que se buscar caminhos chamados *"politicamente corretos"*. Havia que se formatar essa nova Organização com elementos cujo *"somatório de fatores políticos"* garantisse seu aparecimento na balança do Poder Nacional, com um peso específico capaz de permitir que o processo decisório, no domínio do Poder Militar, viesse a receber (e ser aceito) um interveniente até ali inexistente, e que viria a ser o **Poder Aéreo.**

Com plena consciência de que cabia amealhar tudo que fosse pertinente (mesmo que discutível ou de valor marginal), os fundadores agregaram a esse novo organismo, em princípio, *"tudo que voa ou que*

permita os aviões voar"... E puseram tudo no mesmo prato da balança. E aí, explorando inteligentemente possíveis dissensões e rupturas institucionais ou desconhecimentos de causa e/ou tecnologia, incluíram em sua tese a **Aviação Civil** e o **Transporte Aéreo** (totalmente incipientes), os **Aeroportos**, as **Telecomunicações Aeronáuticas**, a infantil **Indústria Aeronáutica** (?), o **Aerodesporto** (aventureiro à época) etc. Em tentando, amalgamaram elementos até díspares entre si, mas que de alguma forma (mesmo longínqua) se relacionavam com os aviões, sua operação e seu *"habitat"*. Na tentativa de *"costurar"* essa estranha estrutura, com o objetivo de adquirir um peso específico politicamente correto, talvez o ato menos importante (ou menos urgente) era fazer sobressair, desse cadinho em efervescência, o segmento da Aviação Militar, pois, ainda fracionada entre o Exército e a Marinha, teria, primeiramente, que vestir o **mesmo uniforme** para, depois, aparecer no cenário como o grande maestro dessa obra em gestação. E essa maestria originava-se muito mais da intimidade com a aventura e a coragem de voar do que da respeitabilidade política perante a sociedade e o Governo. Como conseqüência, com toda essa panóplia de ingredientes a agregar e a tornar una, a definição de **Força Aérea** e de seus elementos constitutivos recebeu menor urgência. Cabia sim, e prioritariamente, buscar o peso político correto que permitisse atingir o grande objetivo: unificar a Aviação e criar administração especificamente dedicada aos assuntos aeronáuticos. Os assuntos e requisitos militares em outra fase: após essa conquista!

Conseqüentemente, dessa desconformidade voltaram-se os nossos primeiros ideólogos à difícil tarefa de extrair (ou impor) conceitos que permitissem conceder à nova Organização, antes de tudo, uma *"capacidade de durar"*. Por essas razões, difícil foi (e tem sido) a tentativa de encaixar a **Força Aérea Brasileira** no contexto de uma Organização que, primordialmente, devia retratar a mencionada *"Polivalência de Encargos"* muito mais civilistas (e sócio-econômicos) do que militares, para se tornar *"politicamente correta"*. E aceitável... como acabou vindo a ser quando foi criado o MAer, em 1941.

Mais difícil ainda foi estruturar o MAer para fazer frente a **todos** os seus compromissos de caráter e interesse sócio-econômicos

(Aviação Civil, Indústria do Transporte Aéreo, Indústria Aeronáutica, Administração Aeroportuária, Telecomunicações etc.) conjugadamente às imposições do segmento militar, cuja destinação era supostamente uma só: o emprego bélico (?) do Poder Aéreo. A *"délivrance"*, umbilicalmente ligada à imprescindível urgência de **surgir** e de se **impor**, pressiona os nossos criadores a realizar, antecipada e imediatamente, algumas ações voltadas ao desenvolvimento e à integração: é a expansão do **Correio Aéreo Nacional** (CAN) e sua saga, de grande agrado social e político e, mesmo, do público interno.

Aqui é que os nossos *"ideólogos de plantão"* buscaram, então, uma definição de Poder Aéreo que **abrangesse, justificasse e conviesse** ao cenário que a nossa (construída) herança histórica nos impôs: unicidade, multidisciplinaridade e prestação de serviços. Muito antes de qualquer outra coisa. A destinação militar, como até então, *a posteriori*...

E foi nesse cenário, ainda envolvido pelas *"dores do parto"*, que o MAer recebeu, cumulativamente, a difícil tarefa de recrutar e montar Unidades Aéreas de Combate para participar das Operações de Guerra: o 1º Grupo de Caça no Teatro Europeu e uma Unidade de Patrulha para operar com a US NAVY, mas operações no Atlântico Sul.

Da forma como estava organizada a FAB, fazer nascer *"do nada"* um **Esquadrão** com suas **Esquadrilhas** para cumprir **missões de combate**, foi o primeiro desafio profissional adjudicado ao recém-nascido MAer e repassado à Aviação de Caça e à Patrulha brasileiras. E o fizeram bem, a despeito da inexistência da necessária *"expertize"*.

A Aviação de Patrulha, que foi organizada nos mesmos moldes da Caça durante a guerra, teve alguma experiência como Unidade de Combate no patrulhamento da costa brasileira, tendo sido o treinamento de vôo transferido *a posteriori* para a **Aviação de Transporte**, com total abandono do segmento militar (de vez que era ligada ao Brigadeiro Eduardo Gomes, para quem o CAN era o principal setor da Aeronáutica e totalmente dedicado aos interesses sociais).

Foram os **primeiros passos** para o direcionamento da Aeronáutica Militar brasileira aos rumos profissionais: montar uma estrutura operacional capaz de assumir tarefas de combate específicas em um contexto de guerra. Essa Organização era totalmente desconhecida, tanto quanto à sua forma como quanto ao seu desempenho em

conjunto, e quanto à sua doutrina de emprego e uso de armas aéreas. Repentinamente, homens e máquinas, desconhecidos entre si, foram amalgamados e unidos com a soldadura férrea proveniente do calor do combate. Irmanados em torno do cumprimento das missões de guerra, esses homens se dedicaram ainda a consolidar, solidificar e materializar essa estrutura até então desconhecida entre nós, para fazer surgir o 1º Grupo de Caça, nos moldes em que até hoje existe. Sua vida e seus resultados de campanha já são páginas da História da Aviação de Caça e do próprio Brasil, às quais rendemos nossas homenagens.

Para a multifacetada estrutura do MAer, as decorrências (ou conseqüências) para o segmento militar vieram a se fazer mais profundamente sentidas com a chegada do 1º Grupo de Caça de volta ao Brasil e com o início de seu apostolado na angulação organizacional, operacional, administrativa, doutrinária e, **principalmente**, na formação das novas levas de Pilotos de Caça, atividade que transformou os Veteranos em lídimos mestres.

É durante essa fase de implantação do 1º Grupo de Caça no território pátrio que surgem as exigências mais simples (até então desconhecidas) ao novo Ministério: armamento/munição, equipamento de vôo, medicina de Aviação, normas e procedimentos, disciplina e segurança de vôo, formaturas de emprego, operação em equipe, trabalho de grupo, combate aéreo, uso das armas aéreas, organização para o combate etc. Todas essas necessidades foram colocadas ou, pelo menos, abordadas pela unidade-mater, que foi o 1º Grupo de Caça. Independentemente do nível da resposta que a Aeronáutica pudesse vir a oferecer... a repercussão foi inevitável. A Força Aérea (?) de então, desconhecia, **in totum**, o significado do emprego das plataformas aéreas em combate e, principalmente, o uso de seu armamento de bordo, (ar-ar e ar-terra). Todas as exigências propostas visavam manter a Unidade em estado operacional, continuando a cumprir as missões que os Veteranos inferiram como sendo de seu perfil e, principalmente, buscando conquistar **excelência** no processo de formação de Pilotos de Caça e na preservação do espírito e doutrina, forjados nos céus do Panamá, dos Estados Unidos e, principalmente, da Itália.

A Aeronáutica, *"sacudida"* pelo choque de cultura imposto pelos Veteranos, acostumados ao uso de seus aviões, de suas armas e ao

"cheiro de pólvora em suas naceles", recebe os primeiros impactos voltados para a profissionalização. Esse choque foi tão acentuado, que não seria impróprio dividir a História Militar da Aeronáutica em **antes** e **depois** do 1º Grupo de Caça!

O período era 1945/1946.

Para observadores atentos e mais avisados, que vivenciaram os cruciais momentos da recepção e integração da galante Unidade guerreira à inconsistente estrutura organizacional existente, é aqui que os Veteranos se esmeraram. E quando venceram sua verdadeira *"guerra"*.

Em virtude das então intituladas *"exigências"* oriundas desse chamamento para implantar estruturas voltadas ao exercício das atividades militares, bem como a fixação do ideário e da doutrina *"capazes de durar e permanecer imune aos homens"*, o 1º Grupo de Caça demonstrou, com clareza e perseverança, o verdadeiro sentido do **cumprimento de missão**. Concomitantemente, devotou-se o 1º Grupo de Caça a formar aqueles que os seguiriam: o Estágio de Seleção de Pilotos de Caça (ESPC). Surgido do consenso entre os Veteranos, transformou-se em obsessiva meta a atingir, e veio a resultar em uma verdadeira escola de combatentes, não somente de *"airmanship"* como de elaboração de métodos/processos/padrões, assim como de doutrina, profissionalismo e de disciplina.

Páginas e páginas teriam de ser escritas para descrever **o quê** e **como** foram essas várias centenas de dias em que **todos**, sem exceção, se consagraram à conquista dessas metas. *"Sangue, suor e lágrimas"* seria o melhor título para esse capítulo da História da Caça e da FAB, apesar do chavão.

Esforços inauditos de Instrutores e Estagiários, Comandantes e Comandados, superam barreiras restritoras ao progresso e que, em uníssono, aquela parcela da Aeronáutica (que se intitulava **militar**), impôs – no bom sentido – a adoção de uma nova atitude para com a Organização! Estava aberto o caminho para a Aeronáutica: romper com o passado e galgar o primeiro degrau da longa e íngreme escalada na direção da profissionalização. E é a partir desse momento que passamos a nos ver como **Homens de Armas**, **Soldados do Ar**! Diferentemente de outrora...

As decorrências positivas foram imediatas e de valor incalculável. Surgem das mentes e das mãos dos Aviadores de então os primeiros documentos reguladores da atuação profissional e operacional: os **Programas de Instrução e Padrões de Eficiência** (PIPE); os **Padrões de Eficiência**, para **Cômputo de Porcentagens** (ar-ar e ar-solo); os **Padrões de Instalações/Equipamentos**, para as atividades de tiro ar-ar/ar-solo, (alvos aéreos rebocados, alvos de tiro terrestre bombardeio e foguetes, estandes de emprego e de armas portáteis); os **Padrões para Vôo por Instrumentos** (acadêmico e aéreo), todos elaborados no Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER), sob a *"batuta"* da 3ª Seção; e, concomitantemente, a famosa coletânea de **Normas Padrão de Operações** (NPO) e depois NPA, que regulamentavam todos os procedimentos da Unidade Aérea. Da mesma forma, surgiu a documentação acadêmica para o cumprimento dos **Programas de Instrução de Vôo** (PIVO) e de **Instrução Terrestre** (PITE): os **Manuais de Vôo** (MAVO), os **Manuais de Bolso** (MABO), logo em seguida intitulados de **"Manuais do Coça Bago"** (MACOB), assim como o **Manual de Ordens de Instrução** (OI) e o **Manual de Vôo por Instrumentos** (MAVI).

A formação profissional pós-Escola de Aeronaútica (nas Unidades Aéreas), era quase um processo *"boca a boca"*. Transformou-se, vigorosamente, agora estimulada pelas ações do Curso de Tática Aérea (com alguns Veteranos Instrutores), visando à sistematização, à metodização e à normatização. Eliminava-se o empirismo e balizavam-se as iniciativas individuais. Os processos de avaliação e de seleção acadêmica passaram à tecnificação e à racionalização, antes inexistentes

Estabelecidas as bases para esse processo de iniciação, e à medida que as novas gerações ascendiam ao palco dos acontecimentos operacionais, as inovações e atualizações foram adicionadas, todas fruto não só da prática operacional, mas também da aquisição de novos conhecimentos decorrentes das iniciativas pessoais, ou até de cursos do exterior. Passam-se algumas décadas em que o progresso profissional segue conforme o desiderato inicial: em progressão... Pressionada pelos fatos irretorquíveis, a Aeronáutica regulamenta o funcionamento das Unidades Aéreas de Combate e Transporte pela Portaria 295/GM3, de 19 de setembro de 1952. Um marco na conduta operativo-administrativa da Força e patrocinada pela administração **Nero Moura**.

Um novo e enorme passo diferencial foi dado, contudo, quando a Aviação de Caça – em primeira iniciativa no País – abandona suas aeronaves a pistão com herança guerreira e ascende ao cenário da aviação a jato (**Gloster F-8**) de emprego militar. Novos desafios para a Aviação de Caça, novos patamares para a Força. O período era o de 1953 a 1955.

Na *"esteira"* dessa saudosa máquina vieram os F-80, T-33, AT-33 e AT-26, que ocuparam longamente as Unidades de Treinamento e Emprego e permitiram a formação de várias centenas de novos Pilotos de Caça.

Além disso, e por conseqüência e estímulo, algumas Unidades Aéreas de Emprego misto vieram ao cenário operacional da Força. Tendo como base a estrutura e o conceito de emprego das Unidades de Caça, criaram-se os Esquadrões de Reconhecimento e Ataque (ERA) e, após os Esquadrões Mistos de Reconhecimento e Ataque (EMRA). Ao mesmo tempo, surgem os procedimentos de vôo por instrumentos para os jatos, até então inexistentes, padronizados pela então Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo (DEPV).

Porém, novas e profundas mutações ainda ocorreriam até 1973.

A Aviação de Caça, agora composta por um reduzido grupo de Veteranos e uma seleta parcela de seus *"alunos"*, dedicar-se-á à novel missão de atingir a base da troposfera e a alta velocidade. Era a Caça da modernidade: no domínio sônico.

Adicionadas às exigências básicas anteriores que já tinham sido satisfeitas, o vôo em grandes altitudes e velocidades trouxe suas demandas peculiares. Esses novos parâmetros exigiram novas atitudes quanto ao uso do espaço aéreo, do controle do tráfego aéreo, das telecomunicações, da meteorologia em altitude e de suas correntes de jato, dos níveis de congelamento, da cartografia para a navegação em grande altitude, dos procedimentos para o vôo por instrumentos etc. A infra-estrutura operacional, as pistas e o FOD, as fontes de força, a pressurização dos habitáculos, o combustível JP1, as tubeiras e os finais quentes, a inércia dos motores, as velocidades de aproximação para o pouso, o equipamento de vôo dos pilotos e os capacetes protetores, as cadeiras de ejeção, a sobrevivência em altitude, o estrondo sônico e as ondas de choque, o alto consumo de combustível, as alternativas para a

navegação em rota, a infra-estrutura de apoio e os *"algo mais"* passaram a compor o dia a dia dos caçadores. E da FAB.

Os novos sistemas de visada, a nova geração de armas e munição, a aerodinâmica, os materiais, a engenharia motorística, os efeitos das altitudes e velocidades etc. passaram ao cotidiano dos Pilotos de Caça. E, somados a isso, as novas habilidades de pilotagem exigidas para desempenhar as tarefas de emprego do armamento, com nova plataforma e em novo cenário.

A todos esses estímulos a Força e a Aviação de Caça reagiram, aprendendo. E, mais ainda, disseminando e injetando no Sistema suas novas necessidades, compelindo para que fossem obtidas respostas adequadas aos requisitos, ainda não totalmente atendidos pelo crescimento.

Assim, premidos pela Aviação de Caça e pelas outras Unidades Aéreas já criadas, novos parâmetros foram incluídos para o funcionamento operacional militar, de forma a produzir um *"upgrading"* natural a toda a Força Aérea.

Agora, um novo turbilhão envolve o MAer, quando o mundo aeronáutico ingressa no domínio supersônico e, conseqüentemente, o Brasil também: são incorporados à Aviação de Caça os supersônicos MIRAGE III e F-5E. A época estava compreendida entre os anos de 1973 e 1975.

Esse novo domínio, em que pese o fato de já estarmos freqüentando a faixa próxima da velocidade do som, interveio ponderavelmente na formação da consciência dos combatentes: essa arena impunha novos conhecimentos, procedimentos e habilidades. Além de, conseqüentemente, novos meios/sistemas/equipamentos/treinamento. Além disso, esses recém-incorporados meios aéreos permitiram, finalmente, adentrar àquela missão que, por ser única, dedicada e independente representa o apanágio da Aviação de Caça: a defesa do espaço aéreo brasileiro.

E, mercê desses acontecimentos, simultaneamente, inicia-se a implantação do Sistema Integrado de Controle do Tráfego Aéreo e Defesa Aérea (SISDACTA). Mais um degrau acima, na nossa escalada ao desenvolvimento profissional. Graças à Aviação de Caça. Moderniza-se e automatiza-se o controle do Tráfego Aéreo e implanta-se um dos primeiros sistemas integrados DA + CTA do mundo.

Era 1980 e as premissas de emprego do Poder Aéreo ampliaram-se. A necessidade de cumprir missões de intrusão a baixa altura, com razoável carga de destruição e superior capacidade de acertos, compele a fazer nascer um vetor ainda não incorporado à nossa frota de combate. Em substituição ou em complementação às aeronaves que cumpriam missões de ataque a alvos de superfície com base em sistemas de visada tradicionais, surge a aeronave A-1, dotada de toda a automatização exigida pelos vetores modernos.

Atribuída à Aviação de Caça, guarnecemos todas as posições da estrutura do processo decisório e técnico da implantação do A-1. E realizamos a sua incorporação e os encargos de sua entrada em serviço, adicionando novos *"inputs"* de desenvolvimento à Força, como um todo. Para essa operação, a Aviação de Caça *"mergulhou"* na gestão de sistemas complexos de bordo e de sistemas automáticos de navegação/ataque.

A citada introdução em serviço das aeronaves supersônicas compeliu a Aviação de Caça (leia-se Força) a uma preparação prévia, não somente dos Pilotos, mas – e principalmente – do pessoal de apoio. As ponderáveis modificações incorporadas à microeletrônica, à motorização e, notadamente, aos sistemas-de-armas impuseram uma elevação geral de nível de conhecimentos técnicos que trouxe incomensuráveis ganhos para o nosso universo, em geral. Para tanto, cursos no CTA e *"in-house"* foram ministrados para atendimento dessas necessidades, com inegáveis ganhos.

Da mesma forma, a Aviação de Caça, com primazia, introduziu a técnica do vôo por instrumentos por atitude (logo aceito e expandido por toda a Força) e a navegação a baixa e grande velocidade. Acrescente-se a isso o uso dos sistemas de visada e tiro com base no radar, as técnicas do reabastecimento em vôo, o reconhecimento foto-tático, a navegação e o emprego com base em plataformas inerciais. Cada uma dessas novas tarefas, evidentemente, era composta de um aprendizado acadêmico que gerava um natural *"upgrading"*, em benefício do conjunto. Era toda a Força que crescia...

A tal ponto chegaram as demandas de atualização e desenvolvimento dos conhecimentos que uma Unidade pioneira destinada à simulação e ao treinamento operacional, com base em sistemas computacionais, teve seu nascedouro agregada a uma Unidade de Caça. Trabalhando em

proveito de várias delas, inclusive com aquelas recém-criadas no último *"estado da arte"*, é um patamar mais alto alcançado...

Pari-passu com a operação com base nesses novos sistemas surgem também o emprego de novas técnicas de combate aéreo, da interceptação e sua atuação integrada com o sistema de vigilância/defesa, as operações com qualquer tempo etc., tudo isso fazendo inserir a Força em domínio mais atualizado, por meio da escalada de modernidade da Aviação de Caça. Era a contribuição continuada à Força Aérea. A ascensão a novos níveis profissionais, portanto, foi o verdadeiro gáudio da Aviação de Caça, que sempre o fez sob a égide da busca da **excelência**, contaminando a tudo e a todos, praticando a herança herdada dos Veteranos de Guerra.

Se, por tentativa, fosse buscado estabelecer a *"curva do aprendizado"* profissional global da Força *vis-à-vis* ao traçado do crescimento da Aviação de Caça, facilmente concluir-se-ia que aquela curva de aprendizado da Força estava, na verdade, sustentada pelas efetivas conquistas da Aviação de Caça, em todos os tempos.

A bem da verdade é forçado reconhecer que se a Aviação de Caça – através dessas suas conquistas – propiciou esse crescimento e esse desenvolvimento do **todo**, é imperioso que fique claro que essas marcas, de longe, não são conseqüências e/ou decorrências simplesmente do material e/ou dos sistemas e equipamentos introduzidos para o emprego. São, na realidade, fruto de seus **Homens**, de sua **Doutrina**, **Dedicação** e **Espírito de Cumprimento da Missão**, **Profissionalismo** e **Amor à Aviação**. O que, certamente, terá continuidade através das novas gerações, honrando nossas tradições e heranças e visando ao futuro, cada vez mais profissional.

Aqui, é fundamental fazer um retorno às nossas palavras e pensamentos e tentar um fecho com algumas citações, para suportar nossas teses, citações, essas que têm no **Homem** e na sua **Mística**, as origens dessas modificações de atitude profissional.

"A CAÇA é um ESTADO de ESPÍRITO!"

O Piloto de Caça

"O **Piloto de Caça** *representa o mais puro dos combatentes individuais, Mestre e Navegador de um dos mais perfeitos e complexos produtos da moderna era industrial-militar."*

"O Homem de Armas de hoje é conduzido cada vez mais a tornar-se um técnico, um engenheiro subordinado às conquistas tecnológicas e à mecanização da moderna guerra aérea. Mas a ciência não deve tornar-se um fim, em si só. Somente um espírito ofensivo, abrigado em um coração destemido, trará sucesso a qualquer avião de caça do mundo, independentemente de quanto desenvolvido seja."

A Caça

"A **CAÇA***, por definição, é uma arma de elite. Confiando a Pilotos superselecionados, aviões de preço quase incalculável, concebidos por engenheiros de gênio e executados por conscienciosos e esmerados especialistas, criou-se um instrumento de extraordinária eficácia, mas também de extrema delicadeza. Instrumento afiado como navalha que precisa ser utilizado por mãos ao mesmo tempo firmes e sensíveis. Se usado como faca de açougueiro, não se deve espantar em vê-lo embotado."*

Tenente General ADOLF GALLAND
Comandante-Chefe da Caça Alemã (1939-1945)

O autor é Major-Brigadeiro-do-Ar e Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Caça.

Legiões Aladas sobre o Mar

Aloisio Quadros ("In memoriam")

O trajeto Roma-Rio de Janeiro, cerca de 10.400 km, dos quais três mil sobre o vazio do Atlântico Sul, só fora percorrido pelo ar menos de dez vezes, até então.

O desafio da travessia levara alguns nomes e marcas à glória mundial. Uns tantos outros experimentadores, entretanto, passaram à História como vítimas de tentativas inconclusivas, tragados pelo Atlântico.

Ítalo Balbo, General de Esquadra Aérea e Ministro da Régia Aeronáutica da Itália (1928), encontra-se em Washington participando do Congresso Internacional de Aviação. Seu roteiro pela América do Norte inclui visitas a fábricas de aviões e a escolas de pilotagem em San Antônio (Texas), e em Pensacola (Flórida). Registra tudo que poderá ser útil na decisão do equipamento ideal para uma longa jornada sobre os mares. Propõe-se a estabelecer um conceito sobre o aparelho adequado a uma longa viagem: avião de terra ou hidroplano?

A grande incógnita dos motores inquieta-o. Adaptar os já existentes ou projetar um mais leve, mais possante? A própria travessia do Atlântico gera certa dúvida, fazendo-o alternar seus pontos de vista com freqüência. Rumar para Nova York? As mais das vezes dá ênfase ao vôo em demanda à América do Sul. O Hemisfério Norte oferece ponto de apoio nos Açores, mas o salto sobre o Atlântico Sul pode ser encurtado de umas tantas milhas, escalando em Fernando de Noronha. Qual aparelho permitirá etapas dessa amplitude? O leque de dúvidas é imenso. Sem intimidade com nenhuma das opções, e convicto de que a retaguarda mais favorável seria o norte da África, **Balbo** opta por tomar o rumo sul. O vento predominante sopra no sentido E-O e se inclui no irrequieto circo de aventuras aéreas, cuja platéia é o mundo inteiro. Cruzará o Atlântico infletindo para a rota que conduz ao Brasil, comandando uma esquadrilha de hidroaviões, em vôo de formação, pela primeira vez na História da Aviação.

Embasado sobre o mais amplo apoio governamental, inicia exaustivos estudos do grande périplo, com intensivas experiências

envolvendo todo o pessoal e os aparelhos. A longa etapa sobre o oceano precipita a realização de cruzeiros consecutivos, em formação cerrada, sobre o Mediterrâneo. O comportamento dos motores sob o esforço prolongado é encorajador. As minuciosas pesquisas da rota ideal resultam na escolha da cidade de Bolama (Guiné Portuguesa), no litoral africano, como o último pouso antes do grande salto sobre o oceano. O centro de adestramento fixa-se no Porto de Orbetelho (próximo a Roma), que é inaugurado em janeiro de 1930. É aprovado o currículo de disciplina espartana, com destaque para os inflexíveis vôos em esquadrilha. O sistema de clausura é imposto aos estagiários, todos voluntários. Foi programado preparar 16 equipagens com quatro homens cada uma, para guarnecer doze aparelhos. Agora, há que encontrar um chefe com natural capacidade de incutir, nos seus subordinados, elevado espírito de solidariedade e dedicação à Pátria, bem como senso de responsabilidade, além de desfrutar prestígio pessoal nos escalões superiores aeronáuticos. O grupo aguarda ansioso o nome do aviador escolhido e não se surpreende quando é anunciado que **Umberto Maddalena** assumirá o posto tão logo termine os compromissos já assumidos. Uma das suas primeiras medidas é despachar um hidro, pilotado pelo **Capitão S. Cagna**, para testar as condições de vôo nos meses entre janeiro e março, na Baía de Bolama. Dentro de um ano, ali ocorrerá a decolagem da esquadrilha para o grande salto sobre o mar. O treinamento em Orbetello estabelecia vôos noturnos sob qualquer tempo, com aviões suportando excesso de carga. Repetidas decolagens e amerissagens noturnas, reparos fictícios de motores ao largo da costa, e manipulação de rádio e de comunicação visual são repetidos até à perfeição. No decorrer dos desgastantes doze meses de treinamento, ocorreu um único acidente vitimando o Piloto **Capitão Ambrosino** e seu mecânico **Stemperini**, durante decolagem sobre o mar revolto (novembro de 1929).

A Marinha desempenha sua importante participação no programa, dispondo no extenso Atlântico, em pontos estratégicos preestabelecidos, oito barcos sob a rota aérea, e fundeia em Natal um navio-tanque para reabastecimento da esquadrilha. Em novembro de 1930, encerram-se os preparativos. Os cinqüenta e seis tripulantes e os quatorze hidros estão em perfeita harmonia. **Balbo** procede ao ritual das despedidas protocolares. Os elegantes *"Savoia Marchetti S-55"***, pintados**

de branco, estão capacitados a sobrevoar a extensão que separa a África do Brasil e a guarnição está perfeitamente adestrada. A 16 de dezembro de 1930, com os boletins meteorológicos favoráveis, Balbo determina a decolagem para a próxima madrugada. A correspondência é distribuída entre os aparelhos – garbosos carteiros do ar – incluindo-se a mensagem do **Embaixador Teffé** do Brasil, para o Chefe do Governo Provisório do Brasil.

São quatro horas da madrugada de 17 de dezembro de 1930. Soa a implacável alvorada. O metálico som do clarim encontra a maioria dos navegantes despertos e agitados. Holofotes possantes enquadram os hidros amarrados às suas respectivas bóias. Procede-se à faina do último abastecimento dos aparelhos. Níveis de benzina e de óleo são completados com o máximo rigor. Cada um movimenta-se firme, conforme o ensaiado. Despedidas rápidas dos companheiros que ficam, e todos, cientes das suas funções, agora somente cuidam da decolagem. Embarcam em lanchas – sacas de lona às costas – em direção aos hidros preestabelecidos.

Balbo e **Maddalena** pela última vez consultam o Gabinete Italiano de Meteorologia. Ouvem a confirmação de tempo bom, sem restrições para desencadear a grande revoada. Pelos dos aparelhos dos aviões, chega o comando *"motores em movimento"*. **E o troar, a princípio tímido e intermitente, transforma-se num longo ronco ecoando por toda a região. Liberados das atracações, os hidros aceleram os motores deslizando em perfeita harmonia sobre as águas tranqüilas da enseada, em demanda à cabeceira da pista. O céu está clareando. Começa a corrida para a decolagem. Em sete minutos, os quatorze hidros estão no ar formando uma rígida esquadrilha, deixando a Itália para trás. Rumam para Cartagena (Espanha) e são envolvidos agora pelo ar turbulento ao extremo. Balbo** vislumbra dois aerobotes ancorados na Ilha Majórica e determina o pouso da esquadra aérea naquela praia. Apesar da agitação do mar, os aviões atingem a praia, onde se abrigam. Nova decolagem, e chegam a Cartagena. Deslocam-se depois para Kenitra (Marrocos). No trajeto, um dos hidros sofre pane e pousa, escoltado por um companheiro. Reparado o defeito, vêm juntar-se à esquadrilha. Na partida para Vila Cisneiros, um avião não consegue alçar vôo e permanece por 24 horas sobre as

águas na foz do Rio Sebú. Dia de Natal de 1930: o grupo decola para Bolama, onde amerissam sob pesada chuva tropical. A boa simetria do balizamento proporciona um impecável pouso, à vista do pessoal da Marinha e de populares.

Iniciam-se aí os testes para o grande salto até Natal: mais de três mil quilômetros sobrevoando o mar. Cada aparelho consumirá cerca de quatro mil quilos de essência e 150 de óleo. O comando decide pela dispensa dos botes salva-vidas e, em seu lugar, adiciona mais gasolina. A possibilidade de alterar a rota para contornar tempestades, ou uma eventual desregulagem de carburador, tornará vitais quaisquer gotas de combustível. Os navios de apoio já zarparam para seus lugares no meio do Atlântico. Tudo agora depende dos boletins meteorológicos. A lua cheia será a 7 de janeiro (1931) e a partida não deverá ultrapassar aquela data. A hora ideal será em torno das 23 horas e 30 minutos, a fim de atingir Natal já sob a luz do dia oito seguinte.

Cai a noite. O tempo está favorável. Os aviões submetem-se às derradeiras revisões e são novamente abastecidos. Tripulantes ansiosos guarnecem suas aeronaves oscilantes, atentos ao foguete sinalizador da partida. As últimas instruções são repetidas. Os holofotes dos navios são acionados e sua luz azulada destaca da escuridão as bóias demarcadoras da linha de decolagem. Chega um rádio de Natal confirmando céu claro na Região Nordeste do País e assim deverá permanecer nas próximas vinte e quatro horas. Somente resta aliviar a tensão de todo o pessoal e partir para a revoada inédita. **Balbo** recebe os dois pilotos dos aviões de apoio, cuja missão ali se encerrava. Dirigem eles um último e comovente apelo para integrarem a esquadrilha. Argumentos pró e contra são analisados às pressas, no próprio convés do navio que abrigava **Balbo** e seu estado-maior. Oficiais da Marinha intervêm na rapidíssima conversa, não escondendo a simpatia à causa daqueles dois aviadores. Ajudam a conduzir a questão a uma só pergunta: por que não? **Balbo** cede. Os pilotos emocionados agradecem. Perfilam-se em continência e regressam exultantes aos seus hidros. Suas tripulações explodem de alegria. Agora, **Balbo** e o **General Valle** tomam posição nos seus respectivos aparelhos. Há nuvens sobre o porto e o vento está calmo. Todos os tripulantes a postos, dentes cerrados, olhos fixos no céu escuro aguardando o sinal convencional. Já é uma hora e trinta minutos do dia 8 de janeiro de 1931.

Os tripulantes sabem que grande parte do mundo acompanha – ouvidos colados em primitivos rádios-receptores – as notícias emocionantes da decolagem dos quatorze componentes da esquadra aérea.

Subitamente, Bolama é iluminada por um potente foguete de luz verde. Eram esquadrilhas de três aparelhos cada uma, com um possante foguete de luz verde. Iniciam a rolagem posicionando-se para a decolagem mais importante . Motores a pleno, os hidros deslizam pesado sobre as águas da Baía. Os pilotos esforçam-se para atingir a velocidade crítica e puxam o manche até ao limite do próprio corpo. A proa do avião livra-se da resistência da água, enquanto a popa submerge momentaneamente. Logo se encontram no ar. O avião vibra em todas as suas células. Os altímetros são ajustados e os olhos fixam-se nas bússolas. Fora, a escuridão é completa. Nenhum ponto de referência é visto, nem nas infindáveis dezoito horas seguintes.

Trinta minutos de vôo. O **Tenente Venturini**, radioperador da aeronave capitânea, contacta Bolama e é informado sobre o **General Valle**. Seu hidro não conseguiu alcançar vôo. As lanchas com o pessoal técnico acercaram-se do pesado avião e rapidamente esgotaram um razoável volume de combustível. A equipagem desvencilha-se de manuais, ferramentas, algum alimento e agasalhos. Outra vez na extremidade da pista, o aparelho lança-se numa bela carreira e, mais aliviado, decola. Seguem-se as mensagens sobre os **Capitães Recagno** e **Boer**. Ocorreram sérios problemas na partida, com eles. **Venturini** relata ao seu comandante as dificuldades dos dois, mas esconde as ocorrências mais graves, informando, lacônico, só haver doze aviões no ar. Nada além.

Três horas de vôo permitem à esquadrilha perceber as luzes do navio **"Da Recco"**, exato no seu posto de orientação. Mais algumas horas e sobrevoam o segundo barco de apoio, e, no tempo previsto, acenam com as asas para o terceiro, fundeado próximo a Fernando de Noronha. Mas **Balbo** está inquieto. Sabe que o **General Valle** segue à sua esteira, mas quanto aos outros dois aparelhos?

Sete horas do dia oito de janeiro. Primeiros sinais da alvorada. Céu nublado prenunciando chuva. O clima entre os navegantes é de otimismo. Mais de dois terços da travessia já ficaram para trás. O **Tenente Venturini** continua lutando no seu íntimo, com um dilema. Dar ciência

ao comandante **Balbo** ou continuar omitindo a trágica notícia acerca dos dois aviões perdidos? Medita ainda um pouco e opta agora por informar a dura realidade ao chefe. Logo que ganhou altura, o hidro do **Capitão Recagno** teve problema no motor, perdeu velocidade, começou a cair e chocou-se com o mar, vitimando o **Tenente Fois**. Os demais tripulantes foram recolhidos pelas lanchas. Também o avião do **Capitão Boer** foi destruído, com cerca de cinco minutos de vôo, por um violento incêndio a bordo, sacrificando os quatro tripulantes. **Balbo**, acabrunhado com esses dramas, transmitiu a Bolama severas instruções para manter em ritmo intenso a busca de possíveis sobreviventes. Nesse instante, a esquadrilha é envolvida por forte aguaceiro tropical.

Procede-se à distensão da formação para evitar colisões. As hélices descascam no choque com o granizo. Há risco de rompimento da tela que envolve as asas e a empenagem. O **Capitão Baistrocchi**, com um motor em pane, expede intermitente S.O.S. Já não consegue mais manter a altura e, em poucos minutos, seu avião equilibra-se sobre um mar pouco acolhedor. Sua mensagem, captada pelo navio-almirante da Divisão Naval Italiana, desencadeia um rápido deslocamento de socorro rumo às coordenadas transmitidas. Apenas a quinhentos quilômetros de Fernando de Noronha, **Donadelli** denuncia um insuperável problema num dos seus radiadores. Resiste ao máximo às condições adversas do mar, enquanto se aproxima dele o *"Da Noli"*, que acolhe os tripulantes e reboca, até à costa brasileira, o hidro.

Atormentada por forte vento sul, a esquadrilha sobrevoa Fernando de Noronha a cerca de dois mil metros de altura. Restam os últimos quatrocentos quilômetros de mar. De Natal, recebem um boletim meteorológico animador: visibilidade boa, céu nublado, vento nulo. Teto: mais de mil metros. São 19 horas e 30 minutos no relógio de bordo. A esquadrilha voa há dezoito horas consecutivas, quando avista a costa brasileira, iniciando o planeio. Em poucos minutos, doze hidros volantes repousam tranqüilos à beira do rio que atravessa a cidade, ancorados num impecável semicírculo à frente da cidade de Natal.

A multidão, às margens do rio, entoa canções italianas e agita lenços brancos. Telegramas de congratulações chegam de todas as partes do mundo, inclusive de Roma, assinado por **Vittorio Emanuele**, Rei da Itália. Manifestam-se também o Chefe do Governo Provisório brasileiro, **Getúlio Vargas**, e entre centenas de outros, o **Piloto e Poeta Gabriel**

D' Annunzio. Incluem-se, entre as várias solenidades, a inauguração da *"Coluna Romana"* em Natal, dedicada a **Carlo Del Prete** e a **Ferrarin,** pelo insuperável reide Roma-Natal sem escalas (1928), e a homenagem prestada pelos visitantes ao balonista brasileiro **Augusto Severo**, junto ao monumento erigido à sua memória.

De Fernando de Noronha, via rádio, sabe-se de **Donadelli**. Rebocado durante dezoito horas, aportou na Ilha, onde foi submetido a reparos e decolou rumo a Natal. **Baistrocchi** não foi tão feliz. Por cerca de mil quilômetros, a reboque do navio de apoio, tentou também abrigo na mesma Ilha, na noite do dia nove. A violência do mar não o permitiu abrigar-se. Prosseguiu rebocado para o continente. Decorridas mais de sessenta horas de faina, a estafa generalizou-se entre o pessoal. Num certo momento, as ondas provocaram o choque do avião com o *"Pessagno"*, resultando no lamentável afundamento do hidro.

A 11 de janeiro, levando a bordo convidados brasileiros e italianos, a esquadrilha decolou para Salvador. O pouso perfeito nas águas da baía entusiasmou a população. Lá permaneceu até ao dia 15, quando então os aparelhos procederam à derradeira etapa rumo ao Rio de Janeiro. Sem **Boer**, sem **Recagno** e sem **Baistrocchi**. Ao passar no través de Vitória, os aparelhos italianos são interceptados por uma corretíssima esquadrilha de seis biplanos da Escola de Aviação Militar do Brasil, que os escolta até à Baía de Guanabara, impressionando os experimentados pilotos italianos. Contudo, os visitantes julgaram que o visual da sua esquadra aérea branca imponente ficara prejudicada pela presença dos aviões brasileiros. Para desencorajá-los, os italianos afastaram-se da costa, aproando mar adentro. Essa atitude não intimidou os pilotos brasileiros que, com aviões de terra, mantêm a formação junto aos hidros. Mais tarde, em entrevista à imprensa, o grupo italiano desculpou-se por esta alteração de rota, afirmando que se tratava de manobra para cumprir à risca o horário estabelecido para a entrada na barra do Rio de Janeiro, já que os ventos favoráveis naquela derradeira etapa alteraram os cálculos da hora da chegada. **Balbo** declara que destacara um dos hidros com expressas instruções de prestar socorro caso algum avião brasileiro sofresse uma pane sobre o mar.

Dispostos como sempre, em semicírculo, e agora voando a baixa altura, os hidros italianos cruzam a barra da Baía de Guanabara e

sobrevoam oito cruzadores italianos, que os saúdam com salvas de tiros de canhão. A esquadrilha executa uma perfeita curva no fundo da Baía e retorna, perdendo altura, até ao pouso final, na Enseada de Botafogo.

Autoridades dos dois países encontravam-se num palanque à beira-mar, e a murada da orla marítima estava apinhada de espectadores fascinados pelo espetáculo sem precedentes. Foram sobrevoados 10.400 quilômetros sobre três continentes e um oceano, sobrevoado pela primeira vez por uma esquadrilha. Três aparelhos foram destruídos e se perderam cinco tripulantes, estes merecidamente homenageados com um garboso monumento de granito, em Bolama. A chegada das onze garças, em bloco, amerissando muito próximo do público, sob belo sol tropical, foi um espetáculo marcante.

Os aviões italianos ficaram no Brasil e foram incorporados à Aviação Naval. O Governo brasileiro fez uma operação de troca por sacas de café. Os tripulantes regressaram à sua pátria, por via marítima e, no ano seguinte, ainda sob forte impressão do raide, o **General Ítalo Balbo** escreveu o livro *"Legiões Aladas sobre o Mar"* (*Stormi in volo sull "oceano")* traduzido para o idioma português por Gastão Penalva (1932).

O **General Balbo** fez uma visita de cortesia ao Campo dos Afonsos, onde fez questão de cumprimentar pessoalmente os pilotos-aviadores militares brasileiros integrantes da esquadrilha de aviões brasileiros (T.O.E.), que escoltavam os Savoia Marchetti italianos na ultima etapa do reide: Vitória (ES) à chegada na Baía de Guanabara, no Rio de janeiro, conforme registram as fotos.

O autor era Pesquisador e Historiador. Faleceu em Petrópolis, em 4 de janeiro de 2008.

Os Sete Capítulos de uma Conturbada Relação

Manuel Cambeses Júnior

A História da relação entre os Estados Unidos e a América Latina possui sete capítulos bem definidos.

O primeiro deles é a Definição da Esfera de Influência em 1822, com a promulgação da Doutrina Monroe. Esta explicitava claramente que as nações hispano-americanas que emergiam à independência eram território vedado aos apetites imperiais europeus e, por extensão, passavam a constituir espaço natural de influência norte-americana.

O segundo capítulo é o do Destino Manifesto. A guerra de 1848 contra o México no tempo do Presidente James K. Polk objetivou anexar territórios mexicanos considerados indispensáveis à realização de seu destino como nação. A posse da Califórnia e do Novo México consubstancia, efetivamente, essa etapa.

O terceiro é o do Império. Este toma corpo a partir de 1898 com a guerra contra a Espanha e a conquista de seus territórios coloniais remanescentes. Em adição às Filipinas, isto incluía Cuba e Porto Rico. O novo Império estadunidense passou então a dispor de dois cenários: um no Pacífico, e outro na Bacia do Caribe. Em 1903, Washington propiciou a secessão do Panamá da Colômbia, para incorporá-lo como Protetorado. No curso das três décadas seguintes, os Estados Unidos invadiram trinta e quatro vezes nações da Bacia do Caribe para impor a elas a sua vontade. Isso incluiu a ocupação dos seguintes países: México, Honduras, Nicarágua, Guatemala, Costa Rica, Haiti, Cuba, Panamá e República Dominicana. Se bem que a Venezuela – país de importância estratégica devido à riqueza petrolífera – não chegou a ser invadida, caiu dentro desse espaço geopolítico em virtude do chamado Corolário Roosevelt à Doutrina Monroe, que transformou o Mar do Caribe num *Mare Nostrum* das finanças e da Esquadra americana, dando ordenamento jurídico às futuras intervenções. Mais ao sul, os tentáculos de Washington enfrentaram a forte presença britânica em matéria comercial, financeira e de infra-estrutura, determinando limites à sua penetração imperial.

O quarto capítulo corresponde à Política da Boa Vizinhança, iniciada em 1933 com a chegada ao poder de Franklin Delano Roosevelt.

De acordo com ela, Washington retira suas forças de ocupação do Caribe, derroga uma série de tratados que lhe concediam privilégios desmesurados e define uma política de não intervenção na América Latina. Esta fase é o resultado de três significativos fatores: a exigência de introspecção derivada de sua depressão econômica; a constatação dos limites de seu poder militar após uma longa e cansativa campanha contra Sandino, na Nicarágua; e o reconhecimento do forte movimento nacionalista latino-americano, simbolizado pela Revolução Mexicana.

O quinto capítulo é o da Guerra Fria. Com o término da Segunda Guerra Mundial e conformado um mundo bipolar, a América Latina transformou-se em cenário primacial para a imposição de suas políticas. Novamente se definiu uma relação do tipo imperial, que passou a abarcar toda a região. A criação da CIA, em 1947, adequou-se bem a esse propósito. Até à invasão do Panamá, em 1989, e salvo pelo breve parêntese da administração Jimmy Carter, quase todos os países da América Latina experimentaram, em algum momento, a mão implacável do Governo estadunidense.

O sexto é o do Consenso de Washington. Terminada a Guerra Fria, os Estados Unidos colocaram em segundo plano o seu domínio imperial, que passa a ser substituído pelo exercício da hegemonia econômica. A partir daí, a região passou a ser o laboratório ideal para encetar as novas políticas.

Com a chegada de George W. Bush ao poder, e após os atentados de 11 de setembro, levados a efeito em Washington e Nova York, adentra-se no sétimo e último capítulo. Os falcões estadunidenses não se conformando com a simples adoção da hegemonia econômica passam a exigir o retorno de um poder coercitivo imperial assumido às escâncaras.

Trata-se do denominado *"imperialismo democrático"*.

A recente invasão perpetrada ao Iraque, pelas tropas da coalizão anglo-estadunidense, ao arrepio do Conselho de Segurança das Nações Unidas, é um exemplo inconteste dessa afirmativa.

O autor é Coronel-Aviador, Conferencista Especial da Escola Superior de Guerra, Membro Titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e Vice-Diretor do INCAER.

Poder Nacional e Segurança Hemisférica: a Amazônia e a Soberania do Estado Brasileiro

Mauro Barbosa Siqueira

Introdução

Analisar o significado da expressão *Segurança Hemisférica*, em que tratados e acordos são firmados em prol da maior aproximação e da integração entre países, força a apresentação da primeira questão óbvia: até que ponto o interesse ou as necessidades de defesa de cada Estado envolvido são os mesmos? O exercício do Poder, no contexto das relações internacionais, pressupõe o jogo de interesses entre as grandes potências mundiais.

O jogo de interesses e o Poder são explorados em obras como **"A Política entre as Nações: a Luta pelo Poder e pela Paz"**, de Hans Morgenthau, **"The Tragedy of Great Power Politics",** de John Mearsheimer, **"A Sociedade Anárquica"**, de Hedley Bull etc.

Não há dúvida de que as mudanças ocorridas nas últimas décadas do século XX, mormente dos anos 80 até hoje, resultaram em uma maior aproximação e integração entre os países do continente americano. No caso específico do tema em estudo, onde se enfoca a Segurança Hemisférica do continente sul-americano, serão desenvolvidos assuntos ligados à Soberania (individual e não coletiva) de cada Estado que compõe o continente.

Em paralelo, não se pode negar que, independentemente do processo de globalização da economia, os problemas internos de cada nação refletem-se nas demais nações. Esses problemas, portanto, também estão inseridos no processo global. Podem-se citar como exemplos sempre atuais: o narcotráfico, o terrorismo, a violência e a degradação do meio ambiente. A qualidade de vida do cidadão, em

cada país, está ligada a acontecimentos que eclodem em qualquer lugar do planeta. A manutenção da paz e o resgate da dignidade da pessoa humana devem ser enfocados por nações integradas, com o pensamento voltado de forma global para um contexto vindouro mais equilibrado.

Não pode ser esquecido, no entanto, que o *"sonho de uma nova ordem"*, capaz de garantir a paz e a segurança no mundo, já foi *"uma esperança"* em três importantes conferências internacionais – o Pacto de Viena (1815), quando, derrotado Napoleão, os vitoriosos decidiram estabelecer regras para todos os outros países; o Tratado de Versalhes (1919), estabelecido pelas potências que derrotaram a Alemanha do Kaiser Guilherme II; e, finalmente, após a Segunda Guerra Mundial, por meio do Tratado de São Francisco e da criação da ONU. Todavia, a Humanidade está agora diante da quarta tentativa de uma reorganização da estrutura da *Sociedade Anárquica Internacional*, pela vontade de poucos.

Este trabalho parte de uma premissa maior. Uma análise da conjuntura existente na América do Sul, que implique na montagem de um cenário provável em horizonte temporal à frente de 2010, torna-se árdua tarefa, pois se vive, hoje, na *Era da Informação*. O futuro poderá nos levar a um *"mundo plano"*[1] e muito mutável, graças às rápidas mudanças globais, regionais e locais. Conservar-se vigilante aos sinais é obrigação e é ajuizado.

Portanto, os tópicos deste estudo versam sobre as possíveis soluções (políticas e estratégicas) para reverter o atual quadro negativo e consolidar as tendências positivas, de acordo com os Objetivos Nacionais. Importa não olvidar e sempre salientar que o Poder Nacional é manifestado por intermédio de suas Expressões Política, Econômica, Psicossocial, Militar e Científico-Tecnológica, cujos fundamentos estão voltados para o Homem, a Terra e as Instituições, e que, naturalmente, a conquista e a manutenção dos Objetivos ditados pela Política visam à consecução do Bem-Comum de cada Nação.

---

[1] *FRIEDMAN, Thomas L. O Mundo é plano: uma breve história do século XXI. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.*

Geopolítica da Amazônia

Rudolf Kjéllen foi o primeiro a usar o termo *"Geopolítica"* em *"O Estado como* M*anifestação da Vida"*. A Geopolítica foi definida como:

> *"a Ciência que concebe o Estado como um organismo geográfico ou como um fenômeno do espaço".*

Porém, foi na Alemanha nazista do *Reich* que o novo conceito se institucionalizou e ganhou cidadania universitária e formalização teórica. Os expoentes reuniram-se em torno do conselheiro de Hitler, Karl Haushofer. Fundado e presidido por ele, o Instituto de Geopolítica de Munique sintetizou:

> *"A geopolítica deve ser e será a consciência geográfica do Estado".*

As raízes intelectuais da Geopolítica residem no pensamento geográfico do alemão Friedrich Ratzel (1844-1904). Intelectual de Estado, engajado no projeto de unificação da Alemanha, sob hegemonia da Prússia, publicou, em 1882, seu principal livro: **"Antropogeografia – Fundamentos da Aplicação da Geografia à História"**, concebendo o Estado como emanação natural da sociedade destinada à defesa do território. Ao formular suas *"leis da expansão espacial dos Estados"*, define o progresso como crescimento territorial. Dessas *"leis"* origina-se o conceito de "*Lebensraum*" (espaço vital), que seria a relação de equilíbrio entre a população de determinada sociedade, seus recursos naturais e seu território potencial. "*Lebensraum*" reapareceria na obra programática de Hitler, **"Mein Kampf"**. É de Ratzel a famosa frase *"Espaço é poder"*, pedra angular original de todo o pensamento geopolítico. Esta frase projetou-se como estratégia do Estado alemão e de Hitler.

Da mesma forma, o pensamento geopolítico escoltou a trajetória dos EUA em direção à sua consolidação como potência mundial. Em 1823, o Presidente James Monroe expõe o conceito estratégico que ficaria conhecido como *"Doutrina Monroe"*: *"A América para os americanos"*. Essa teorização da futura tutela dos EUA sobre a América Latina foi considerada pelo Instituto de Geopolítica de Munique como *"a mais soberba idéia do século"*. O *"Corolário Roosevelt"* (1904) retoma e amplia a Doutrina para justificar a política ativa de intervenção na América Latina durante todo o último século. A anexação dos territórios

mexicanos do Texas e da Califórnia foi desta forma justificada, como um reconhecimento do direito de qualquer antiga colônia juntar-se espontaneamente aos EUA. E o *"Destino Manifesto"*? Em que medida, tudo se confirmou ao longo da História?

Contudo, o expoente teórico da projeção mundial norte-americana foi o Almirante Alfred Thayer Mahan. Em 1886, ele preconizou algumas propostas, como presidente do *Naval War College*, das quais se salientam o desenvolvimento da Marinha de Guerra e o estabelecimento de zona de hegemonia nos dois grandes oceanos, criação de passagem estratégica entre o Atlântico e o Pacífico, e a limitação de qualquer pretensão naval japonesa.

Por sua vez, o historiador brasileiro Nélson Werneck Sodré definiu a Geopolítica ao procurar captar a dimensão essencial dessa doutrina, como *"a geografia do fascismo"*. Esta definição, no entanto, acaba por obscurecer o essencial. Na realidade, as práticas de dominação fundamentadas no controle do território não são exclusividade do Governo fascista, concernem, também, ao Estado contemporâneo, seja este totalitário, autoritário ou democrático parlamentar, ou, até mesmo, o denominado **neoliberal**...

No Brasil, o Estado também evidenciou domínio na arte do que se pode considerar *"Geopolítica interna"*: a unidade de soberania territorial brasileira. O General Golbery pode ser considerado um geopolítico com características de persistência e de decisiva influência histórica. Ingressando na Escola Superior de Guerra em 1952, como Adjunto do Departamento de Estudos, destacou-se como formulador da ideologia da Segurança Nacional. Compartimentou a Geopolítica da América do Sul, conforme consta em seu livro **"Geopolítica do Brasil"**, e apresentou as seguintes cinco áreas distintas:

1. Área de Reserva Geral ou Plataforma Central de Manobra;
2. Área da Amazônia (assunto e preocupação central deste trabalho);
3. Área Platino-Patagônica;
4. Área Continental de Soldadura;
5. Área do Nordeste brasileiro.

Em sentido amplo, Amazônia é o nome de uma grande zona fitogeográfica, coberta pela floresta equatorial, que constitui a *Hiléia*, como foi denominada por Alexandre Von Humboldt; extravasa as fronteiras políticas do Brasil, alcançando a oeste os contrafortes dos

Andes, em terras da Colômbia, do Equador, do Peru e da Bolívia. Ao norte avança pela Colômbia, Venezuela e as Guianas. Assim considerada, corresponde a uma Amazônia americana ou Hiléia amazônica. Limitando-a ao território brasileiro, tem-se a Amazônia brasileira, que abrange com uma região natural complexa, a grande Região Norte.

Região situada no norte do Brasil, atravessada pela linha do Equador. Ocupa uma área de mais de cinco milhões de quilômetros quadrados, correspondendo a 60% da área de todo território nacional. Em extensão territorial, equivale a 32 países europeus. Um terço das florestas tropicais existentes no nosso planeta está em suas áreas. Quinze por cento das águas existentes na Terra correm nos leitos dos seus rios. Aproximadamente 8,8% das terras agricultáveis existentes estão na Amazônia. E a Amazônia possui um e meio trilhão de dólares de recursos minerais.

Para fins de planejamento, o Governo brasileiro instituiu por intermédio da Lei nº 5.173, de 25 de outubro de 1966, a Amazônia Legal, cujos limites geográficos foram estabelecidos em termos de paralelos e meridianos. A Amazônia Legal tem uma incontestável unidade. Excetuando-se as encostas de dois planaltos, o das Guianas e o Brasileiro, que a delimitam ao norte e ao sul. A unidade é constituída, em maior grau, por terrenos terciários, onde se desdobra o caudaloso Rio Amazonas e sua abissal rede de afluentes. Na área, domina o clima quente e úmido, o qual favorece o crescimento de uma pujante floresta tropical.

A Amazônia possui sete tipos de coberturas vegetais:

1. Floresta Ombrófila Densa;
2. Floresta Ombrófila Aberta;
3. Campos e Cerrados;
4. Campinarana;
5. Áreas de Transição;
6. Formações Pioneiras;
7. Floresta Semi-Decidual.

De toda vegetação existente, apenas 8% da área foi submetida à ação antrópica. Na realidade, 12% de sua vegetação é nativa, natural da região. Estima-se que nesta região exista mais de um trilhão de dólares em madeira de lei. Em paralelo, sabe-se que as rochas existentes no seu solo são as mais antigas do continente sul-americano. No seu solo,

há metais como o ouro e a cassiterita (área com a presença de ouro secundário – 1,4 milhões de quilômetros quadrados). Estudos garantem que há reservas incomensuráveis de petróleo.

A Amazônia se projeta pelo seu potencial pesqueiro. Aliás, a região possui o maior banco genético do Planeta (imensa diversidade de animais e vegetais). Os reservatórios naturais existentes denotam que a Região Amazônica possui recursos naturais que a destacam no cenário mundial como um baluarte da Humanidade.

Considerando esse conjunto está inclusa uma imensa variedade de Recursos Minerais cujo valor é inestimável para o Brasil. Recursos Minerais incluem: metais, água, petróleo, entre outros. E tudo isso é abundante na Amazônia. A idéia básica é mostrar a dimensão das potencialidades da região em relação a tais recursos. Os Recursos Hídricos são imensos.

A magnitude da Bacia Amazônica torna-se motivo de estudos estatísticos e de pesquisas. Sozinha responde por mais de 15% de toda água doce existente no mundo. Abaixo, estão algumas informações que indicam os valores dos seus Recursos Hídricos:

1. Volume de água na Foz do Rio Amazonas: 100 a 300m³ por segundo, dependendo da época do ano;

2. Se considerarmos em média 200m³ por segundo, isso significa que o consumo diário de uma cidade de 2.000 habitantes seria suprido por um segundo do rio;

3. A quantidade de água do Rio Amazonas representa aproximadamente 17% de toda a água líquida do Planeta;

4. A profundidade média é de 40 a 50 metros, podendo atingir até 100 metros;

5. O efeito das marés pode ser percebido até mais de 1.000km do mar;

6. Dos vinte maiores rios do mundo, em volume de água, nove são amazônicos.

Existem basicamente três tipos de rios: água branca (Solimões, Amazonas, Madeira...), visibilidade 0,1 a 0,5 metros, pH 6,5 a 7,0; água preta (Negro, Urubu...), visibilidade de 1,5 a 2,5 metros, pH 3,5 a 4,0; água clara (Tapajós, Trombetas...), visibilidade mais de 4 metros, pH de 4,0 a 7,0.

O petróleo também constitui uma grande fonte de divisas para a região. Na região de Urucu, incrustada no meio da selva, encontra-

se um ponto de extração que retira de terra firme aproximadamente 33 mil barris por dia. O petróleo é encontrado nas chamadas bacias sedimentares. A Região Amazônica encontra-se sobre uma delas. São diversas as jazidas de metais encontradas na região. Para enumerar algumas, citam-se: ouro, alumínio, nióbio, ferro, estanho, manganês, entre outras. A riqueza mineral da região é motivo para a cobiça das grandes empresas internacionais, devido ao seu grande valor estratégico. A região possui, por exemplo, a maior reserva de nióbio do mundo. Esse metal possui características que o tornam elemento da estrutura de veículos espaciais, um mercado de alta tecnologia e que precisa de matéria-prima de alto grau de especificidade. As altas reservas de alumínio existentes na região levaram grandes multinacionais do setor a se instalarem ali. A ALCOA, que é uma indústria de alumínio, consome metade da energia direcionada para Belém do Pará. São negócios que movimentam cifras verdadeiramente astronômicas.

A Companhia Vale do Rio Doce é uma dessas grandes empresas que se beneficiam dos fartos recursos minerais da região. Seus negócios vão da extração da bauxita, passando pelo ouro, manganês, cobre, até negócios relacionados ao transporte de carga em ferrovias próprias. A seguir, uma tabela indica as quantidades de minérios que estão em áreas de prospecção da Companhia Vale do Rio Doce e das coligadas. Dessas reservas, grande parte está na Amazônia [2].

Minério (quantidade)	Reservas provadas e prováveis	Outros depósitos minerais	Participação da CVRD (%)
Potássio (milhões t)	4,4	116,0 (b)	100
Ouro (t)	66,2	(a)	100
Manganês (milhões t)	30,4	26,2	100
Bauxita (milhões t)	197,5	489,1	40
Ferro (bilhões t)	3,0	38,6	100

Observação: Base jun. 1997.
(a) Não inclui outros depósitos não mensurados.
(b) Reservas arrendadas da PETROBRÁS.

[2] *Os valores são impressionantes. Estima-se que quase metade (50%) das reservas de minério de ferro se encontre sob o solo do Brasil. Grande parte em solo amazônico.*

Com o intuito de proteger, de defender e de integrar uma região tão rica e, ao mesmo tempo, tão inóspita, o Governo brasileiro induziu, no passado, medidas institucionalizadas por determinação legal. Uma importante iniciativa governamental foi um projeto intitulado **Projeto Calha Norte**.

Cabe, portanto, repassar algumas das principais ações, mesmo que sucintamente e em detalhes superficiais, dessa iniciativa.

Projeto Calha Norte: Passado, Presente e Futuro

Criado em 1985, o *Projeto Calha Norte* teve como propósito precípuo a maior integração da área localizada ao norte das calhas dos Rios Solimões – Amazonas ao restante do País, partindo de uma maior participação governamental ao longo da faixa de fronteira, proporcionando melhores condições ao Estado brasileiro para manter a integridade territorial e exercer a soberania nacional naquela região. Foi o primeiro esforço governamental frente às pressões internacionais, visando garantir a integridade do território nacional e a sua soberania, naquela remota região, além de assegurar a oferta de recursos sociais básicos às populações locais insuficientemente assistidas.

Frise-se que o *Calha Norte* não foi um programa exclusivamente militar; apesar de envolver aspectos de soberania e integridade territorial, cuja participação militar era necessariamente um dever, o projeto estava integrado, envolvendo vários Ministérios e Organizações. Estes órgãos federais, juntamente com os seus homólogos estaduais do Amazonas, Pará, Roraima e Amapá, e dos municípios da região, mobilizaram recursos de toda ordem, destinados aos setores de Saúde, Assistência Social, Educação e Saneamento Básico.

Foi formado, então, um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) que listou as seguintes necessidades fundamentais e imediatas como ações a realizar:

1. Incremento das relações bilaterais com os países limítrofes;

2. Aumento da presença brasileira, baseada na ação pioneira das Forças Armadas;

3. Ampliação e intensificação da ação da FUNAI junto às populações indígenas;

4. Intensificação das campanhas de recuperação dos marcos limítrofes;

5. Ampliação da infra-estrutura viária;
6. Aceleração da produção de energia local;
7. Interiorização de pólos de desenvolvimento econômico;
8. Ampliação da oferta de recursos sociais básicos.

Com as limitações de recursos financeiros existentes e a magnitude das ações necessárias, o GTI priorizou em duas etapas a consecução das ações: ações imediatas na faixa da fronteira e ações subseqüentes, que envolviam a área como um todo.

O *Calha Norte* teria sob seu encargo a ordenação e a programação dos trabalhos para a execução das ações imediatas na faixa da fronteira. As ações ulteriores deveriam ser conduzidas no contexto do 1º Plano de Desenvolvimento Regional. Várias ações foram implantadas ao longo dos anos, não sendo necessário explicitá-las, pois não é finalidade deste trabalho, mas sim alertar para uma ação governamental no sentido da preservação da *integridade territorial* e da *soberania nacional* em relação à Amazônia brasileira.

Fortalecer o *Calha Norte* é um dever de ofício.

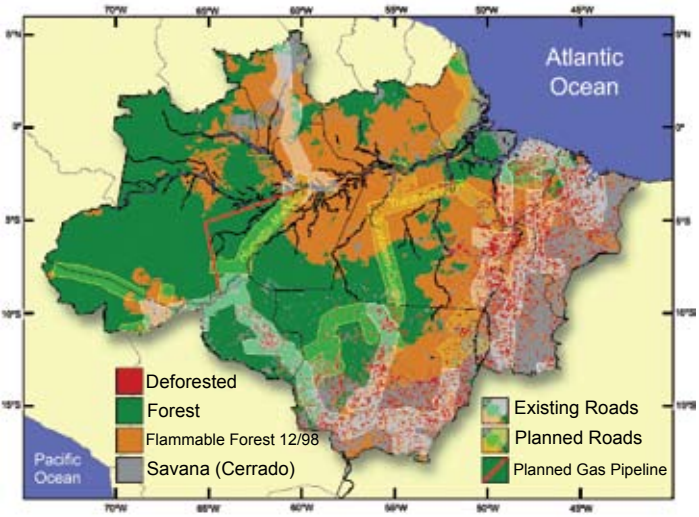
Novos Tempos e Futuros Desafios

O Governo brasileiro vem planejando realizar grandes investimentos na Região Amazônica Por intermédio do *Programa Avança Brasil* [3].

[3] *Programa Avança Brasil. O lançamento da mais nova iniciativa do Governo Federal brasileiro vem gerando intenso debate entre os mais diversos meios da nossa sociedade. De imediato, pode-se arriscar que apenas tal fato já consiste em um efeito desta iniciativa, devido à fundamental importância da participação da sociedade civil em debates de tamanha relevância. Também chamado de grande experimento brasileiro de políticas públicas, o Avança Brasil já surge repetindo alguns erros do passado, tal como a forte centralização do processo de decisão na esfera governamental e a completa ausência de análise dos aspectos ambientais relacionados. Contando com a soma de 40 bilhões de dólares para investimentos em projetos de infra-estrutura na Amazônia até o ano de 2008, o Governo Federal brasileiro tem dois grandes objetivos com o Avança Brasil: promover a melhoria da malha rodoviária; e estimular o crescimento do setor agroindustrial por meio da construção de hidroelétricas, hidrovias, portos e de um gasoduto. Enfim, os principais vilões da Amazônia brasileira são a expansão da monocultura de soja e algodão, a construção de estradas e a ação dos grileiros e madeireiros ilegais que atuam na região. Como se já não bastassem, essas são, aparentemente, apenas as ameaças internas.*

Entre suas metas para os próximos anos, está a quase duplicação da extensão das estradas pavimentadas e a construção de portos, hidrovias, ferrovias e usinas hidroelétricas. Embora exista consenso de que a região precisa de uma infra-estrutura melhor, obras dessa natureza têm potencial de gerar grandes impactos ambientais e sócio-econômicos negativos. Antes de implantá-las, portanto, é necessário promover uma profunda avaliação de suas influências e um amplo processo de discussão com todos os atores sociais interessados em participar dos debates sobre o tema.

Com base nos estudos que comprovam a relação entre a implantação ou melhoria da infra-estrutura rodoviária e os desmatamentos, é possível prever que, em apenas uma faixa de 50 quilômetros ao longo de quatro trechos de estradas a serem pavimentadas, de acordo com as orientações do *Programa Avança Brasil*, uma área entre 80.000 e 180.000 quilômetros quadrados poderá ser desmatada nos próximos 25 ou 35 anos. O mapa abaixo contém os projetos previstos pelo *Avança Brasil*. Dentre os esforços de maior estatura há o asfaltamento de 6.000 quilômetros de estradas, mais do que o dobro da atual malha viária amazônica.



Fonte: Nepstad, D. C., J. P. Capobianco, A. C. Barros, G. Carvalho, P. Moutinho, U. Lopes and P. Lefebvre. 2000. Avança Brasil: Os custos ambientais para a Amazônia, p. 55.

O Governo brasileiro está tomando decisões críticas para o futuro da Amazônia. Essas decisões podem perpetuar o atual modelo de desenvolvimento predatório, com todas as suas falhas já mencionadas, ou redirecioná-lo, para um modelo de desenvolvimento sustentável, não somente em discurso, mas que, na prática diária venha a garantir, de fato, a conservação dos recursos naturais e a melhoria de vida da população.

O processo de tomada de decisão para os investimentos nesta área fracassa por não considerar os custos ambientais das ações planejadas e o planejamento estratégico para a Região Amazônica.

Até o momento, o Governo não estabeleceu um diálogo com a sociedade civil para discutir as implicações ambientais dos projetos propostos e suas alternativas. Uma maior participação da sociedade civil na discussão pode trazer o **efeito sinérgico**. Urge que se abra um debate sobre as futuras políticas públicas para que a sociedade civil se pronuncie.

Em *"O Perigo ronda a Amazônia"*, Carlos de Meira Mattos afirma, com muita sapiência, que *"ao Governo brasileiro, como um todo coeso, cumpre o dever inalienável de repelir, com firmeza, qualquer sugestão ou projeto que, sob qualquer pretexto, humanitário, ambiental ou econômico, possa vir a ferir a soberania nacional da Amazônia"*.

O Almirante Mario César Flores[4] lembra que:

"A **prioridade estratégica** *da Região Sul perdeu força porque inexistem motivos que a justifiquem e assim continuará se a associação regional tiver sucesso, exorcizando velhas rivalidades. A* **Amazônia** *merece agora mais atenção. Não se trata de ameaças regulares, de Estados, mas de ameaças irregulares (guerrilha, criminalidade transnacional). Nossos vizinhos não têm razões, nem capacidade, para nos ameaçar, e intervenções de grande(s) potência(s) por questões ambientais são improváveis por ora, até porque para influenciar o comportamento do Brasil são mais lógicos os mecanismos econômicos e financeiros de coação a que somos vulneráveis (embargos, cotas de importação, restrições em financiamentos etc.)."* Grifos nossos.

---

[4] *Reflexões Estratégicas (abril de 2006). Esta análise é fundamentada no livro do Almirante-de-Esquadra (Reformado) Mario Cesar Flores: "Reflexões Estratégicas – Repensando a Defesa Nacional" ("É Realizações", São Paulo, dezembro de 2002). Analisam-se os temas ali tratados e outros que foram desenvolvidos.*

Em face de a economia brasileira se encontrar fortalecida hoje, quando comparada àquela vigente à época em que o Almirante Flores escreveu o artigo, conclui-se que por *"mais lógicos os mecanismos econômicos e financeiros de coação, a que somos vulneráveis"*, não se fazem, atualmente, tão influenciáveis. Logo, as perspectivas são boas.

No mesmo artigo, o oficial-general da Marinha do Brasil asseverou:

"As Forças Armadas devem servir à defesa nacional e, de acordo com a lei, também ao controle de ilicitudes que agridam o povo, quando for preciso usar os meios e as táticas militares, e quando a ação policial é insatisfatória ou inviável (no Brasil, mar costeiro, espaço aéreo, Selva Amazônica). Mas o emprego das Forças Armadas **não deve ser estendido à rotina da Segurança Pública***, pois é uma medida de eficácia duvidosa, prejudicial à missão precípua e intrusiva em questões internas além do razoável, numa Democracia."* Grifos nossos.

Cenário desejado: Integração das Expressões do Poder Nacional dos Países da América do Sul

O cenário desejado é o que coloca a integração como condicionante maior para a consecução dos objetivos estabelecidos, individual ou coletivamente, pelos partícipes da comunidade sul-americana. Abrange, para tanto, as Expressões do Poder Nacional de cada país, de forma a se estabelecer a integração em todos os campos da vida nacional.

Iniciar pela Expressão Econômica exige estabelecer medidas que visem à troca de riquezas, ao livre comércio e a uma política aduaneira própria. Acordos são firmados, objetivando a quebra de barreiras, a redução das tarifas de importação e, particularmente, a integração de políticas macroeconômicas. Por conseguinte, o cenário desejado requer plena integração econômica entre os países da América do Sul, estabelecendo-se uma Associação de Livre Comércio da América do Sul. Não importa o nome que se conceda a esta Instituição Macroeconômica Sul-Americana. A união faz a força.

Em prosseguimento, a Expressão Política assume papel relevante no processo. A integração entre autoridades políticas dos países sul-americanos deverá ter como propósito maior a criação de um ambiente

de **confiança mútua**, confirmado e respaldado pela coerência entre decisões políticas internas e os acordos firmados no continente.

A Expressão Psicossocial segue a reboque das medidas tomadas pelas duas anteriores, integrando pessoas e instituições sociais de forma a favorecer a plena realização dos sul-americanos. Assim, o cenário desejado nesse campo deve possibilitar que a interação entre povos do continente ocorra de forma plena sem, todavia, comprometer aspectos da nacionalidade de cada Estado.

No que tange à Expressão Científico-Tecnológica, deve-se buscar estabelecer a confiança entre as partes envolvidas e primar pela troca de informações que beneficiem a pesquisa e a obtenção de tecnologias a serem compartilhadas.

Respaldando o processo, a Expressão Militar consolida a integração aplicando a força do braço armado em defesa dos interesses sul-americanos. Para tanto, a confiança mútua é essencial, o conhecimento da doutrina é condição e o bom relacionamento é vital. Logo, as forças militares de cada Estado devem interagir entre si e criar condições para serem aplicadas, de forma conjunta (ou combinada, pois não interessa a tradução, mas sim o intuito), na defesa de interesses comuns. Todavia, as perspectivas para este século vislumbram ameaças à Segurança Hemisférica, comuns a todos os Estados, como o narcotráfico, o terrorismo internacional e as pressões internacionais de ordem ambiental e econômico-financeira. Faz-se mister a atenção voltada à união e não ao jogo de interesses.

Epílogo

Embora haja tendências que neguem a existência da Geopolítica, e que contestem a sua validade, há Cadeiras especializadas no ensino da Geopolítica em universidades de renome. Na realidade, mesmo os ortodoxos alemães do Instituto de Munique não se preocuparam demasiadamente em atribuir-lhe um estatuto científico. Ainda que a tratassem como ciência, preferiam enxergá-la como uma teoria ou uma arte. Ciência ou não, a Geopolítica prossegue influenciando fortemente as nações. E deverá ser assim no futuro.

Ao se analisar o contexto exposto, pode-se afirmar que o ideário da **confiança mútua** deveria significar o ponto vital da integração entre os Estados. Mormente no que se refere aos paradigmas da Segurança Hemisférica e abrangendo os diferentes tópicos envolvidos no relacionamento entre os países do Continente sul-americano.

As contribuições que o ideário de confiança mútua proporciona à Ciência Política, às Relações Internacionais e à aproximação entre as nações visam ao fortalecimento e à consolidação desse processo integrador. Ele é um conjunto de ações de confiança comum, no qual são aplicadas medidas para a construção dessa situação e, mais tarde, outras ações visando ao fortalecimento das primeiras. Sem dúvida, representam um importante instrumento para auxiliar na prevenção de conflitos armados e na manutenção da paz.

Portanto, o processo deve desenvolver-se por ações recíprocas entre os Estados, as quais se destinam a promover a abertura e a transparência entre eles. O objetivo consiste, principalmente, em dirimir as percepções errôneas e os desentendimentos, por meio da divulgação das intenções políticas e da capacidade de cada um para implementá-las. Como conseqüência, logra-se a união e as condições para um ambiente de paz e segurança.

Assim sendo, a implantação das medidas de confiança mútua lançará, portanto, as bases para um ambiente de respeito, solidariedade, lealdade, favorecendo a criação e a manutenção do sistema de segurança sul-americana, em um ambiente de cooperação sem comprometer a soberania de cada Estado Nacional soberano, principalmente quando interesses econômicos se encontram em jogo, como é o caso da Região Amazônica.

Será que há necessidades tão prementes para todo esse crescimento desordenado?

O *Cinturão do Desmatamento* da Amazônia é hoje uma triste e atemorizante realidade.

Enfim, as palavras atentas do General-de-Exército Rodrigo Octávio nos remetem a um dever:

Não se pode olvidar que *"árdua é a missão de desenvolver e defender a Amazônia. Muito mais difícil, porém, foi a de nossos antepassados, de conquistá-la e de mantê-la"*...

Por isso mesmo, deve-se pensar na nossa Amazônia do futuro como se pensou o Brasil no passado, com afirmam as palavras do General Afonso de Albuquerque Lima:

"Integrar para não entregar."

O autor é Tenente-Coronel-Aviador e mestrando da Universidade Federal Fluminense no Curso de Pós-Graduação em Ciência Política. Atualmente é Adjunto da Coordenadoria de Pós-Graduação da Universidade da Força Aérea.

Reengenharia: Necessário seu Planejamento e Execução

Marcelo Hecksher

Poucas atitudes são mais prejudiciais ao desempenho de uma empresa do que o imobilismo, com relação às atualizações das técnicas operacionais e administrativas. Essa atitude acarreta perdas de vantagens competitivas em relação às empresas concorrentes. Ocasiona absenteísmo, rotatividade elevada de pessoal e moral baixo.

Nenhuma perspectiva de mudança nos processos operacionais indica ser sobrepujado pelas novas tecnologias e falta de perspectiva de aperfeiçoamento técnico para os funcionários. Nenhuma perspectiva de mudança nos processos administrativos e na estrutura organizacional indica nenhuma possibilidade de ascensão na carreira na empresa.

Os livros que tratam de administração são fartos em exemplos a partir de casos introdutórios, para o estudo dos temas relativos à matéria. O imobilismo caracteriza uma das fases do estudo dos fracassos administrativos, que Reed Elliot Nelson nomeou de *"A Fase da Paralisia"*.

Reed Eliot Nelson é Doutor da Louisiana Tech University, entre outros títulos, com várias pesquisas em diversas áreas do conhecimento, particularmente na análise matricial e no estabelecimento de ferramentas para intervenções nos processos administrativos. Atua com destaque nas áreas de Análise Organizacional, Engenharia de Produção e Gestão de Produção. Em 1991, escreveu um artigo que foi publicado na Revista Tema nº 101, em Fevereiro de 1991, intitulado de *"A Ciência do Fracasso"*.

Esse artigo será citado em vários trechos das análises aqui realizadas. Os aspectos nele abordados são de total atualidade, uma vez que a sua simples leitura nos possibilita enquadrar nossas instituições, particularmente a Força Aérea, em diversos pontos, se não em todos.

Busca-se com esse texto despertar nas autoridades da Força a necessidade de mudanças na estrutura organizacional e, ainda,

indicar a oportunidade do tema, no momento em que grupos de trabalho interministeriais estudam o estabelecimento de nova estrutura organizacional para as Forças Armadas e criticam a Estrutura Militar de Guerra, documento a ser substituído pela Estrutura Militar de Defesa.

Alguns julgam que são os militares detentores únicos *"do conhecimento para"* e *"da vontade de"* aperfeiçoar as instituições Forças Armadas. Não é verdade. Mesmo que algumas propostas de mudança nas atribuições das Forças, que acarretem mudanças na estrutura organizacional das mesmas (algumas até já efetivadas), possam ter alguma conotação de retirar poder de influência das mãos dos militares, em claro sinal de um revanchismo infantil, essas mudanças – que nada têm de propostas infantis – demonstram que vários segmentos da sociedade se preocupam em assumir parcela das atribuições das Forças, seja por razões politiqueiras, seja por razões políticas.

Não cabe às Forças Armadas se oporem a iniciativas legítimas dos poderes constituídos. Cabe às Forças Armadas estarem preparadas para serem analisadas, no contexto de uma possível reengenharia das suas estruturas organizacionais, demonstrando processos administrativos integrados, objetivos, racionais, econômicos e eficientes. Cabe às Forças Armadas se anteciparem a esse processo de mudanças; processo de mudanças que se mostra em estado latente nas atitudes do Poder Político, quando reduz ou contingencia os orçamentos das Forças e, principalmente, quando reduz drasticamente os investimentos em projetos.

Não podem as Forças repetir erros que todos condenam nas estruturas organizacionais dos poderes civis, ativando cabides para a incompetência ou para o favorecimento pessoal. Não podem prescindir de claros processos de distribuição de cargos, com base no mérito e não no carreirismo. A má burocracia, a que emperra os processos e estabelece níveis de decisão em duplicata, ativando assim uma imensa cadeia escalar que dificulta o processo decisório, deve ser banida como um câncer das Forças Armadas.

Se para tal for necessário *"cortar na própria carne"*, que seja feito. Vale abrir um parêntese para analisar essa expressão, muito utilizada, mas mal compreendida.

"Cortar na própria carne" com que finalidade? Com a finalidade de sacrificar soldados em detrimento da missão? Ou sacrificar soldados

para o cumprimento da missão? O militar que está ciente da inutilidade da sua atividade não pode contentar-se em passar a carreira empurrando papel da gaveta de entrada para a gaveta de saída de documentos. Ele tem que se propor a aperfeiçoar o processo, nem que isso signifique a extinção de seu cargo. Ainda mais considerando que possui estabilidade no emprego.

A necessidade de reestruturação da estrutura organizacional está latente na constatação dos gastos com a atividade-fim e com a atividade-meio. Está claro na enormidade da estrutura administrativa perante a fragilidade do poder combatente. Na incoerência de se estabelecer uma estrutura organizacional para *"o tempo de guerra"* e outra *"para o tempo de paz"*. No fato de a ativação do Ministério da Defesa ter acarretado um crescimento no número de oficiais-generais das Forças Armadas e não uma diminuição. Na falta de uma real integração das três Forças, desde os escalões de comando superior até aos processos operacionais e administrativos. A necessidade de reestruturação da estrutura organizacional está viva nas *"conversas de cafezinho"*, em todos os momentos da vida de um militar. *"Consertar a Força"* passou a ser mote de conversas em reuniões as mais diversas.

Reed Elliot Nelson classifica-se como parte de um grupo de pesquisadores que estuda os fracassos organizacionais. A lógica de seus estudos baseia-se no pressuposto de que é mais útil sabermos por que a empresa faliu do que como obteve sucesso.

Reed Elliot Nelson, até pela sua formação, estabelece um paralelo com a Medicina, quando diz que é a doença que necessita intervenção, não a saúde. Nessas pesquisas, destacam-se os estudos de Willian Weitzel e Ellen Johnson, da Universidade de Oklahoma, nos EUA. Pode-se dizer que seus estudos sistematizaram a análise dos fracassos organizacionais, e sugerem medidas corretivas para cada uma das cinco fases identificadas.

Essas idéias, sumariadas no artigo publicado na revista *Tema*, de fevereiro de 1991, em realidade, assim como os estudos que tratam da qualidade total, *"sistematizam a boa administração"*. Se a administração fluir com regularidade, certamente estarão aplicando esses conceitos, mesmo que intuitivamente. Se esses conceitos não estiverem sendo levados em consideração, a organização poderá estar com problema.

Os pesquisadores identificaram e classificaram cinco fases do declínio organizacional: a Fase da **Cegueira**, a da **Paralisia**, a da **Ação Falha**, a da **Crise** e a da **Dissolução**.

É interessante notar que, como fases de um processo, essas não se esgotam por si só. Não sendo adotadas medidas corretivas, as fases subseqüentes surgem e são cumulativas com as anteriores.

A primeira fase, a da **Cegueira**, começa quando a organização não consegue detectar mudanças internas ou externas que constituem ameaças ao desempenho da organização.

São nove os sinais de advertência:

1 – efetivo excessivo;

2 – tolerância à incompetência;

3 – normas e rotinas administrativas pesadas e inflexíveis;

4 – influência desproporcional de *"staff"*;

5 – ênfase em aparências em prejuízo da substância;

6 – falta de objetivos claros e mensuráveis;

7 – fuga ao conflito;

8 – pouca comunicação interna;

9 – estrutura organizacional antiquada. (Nelson, 1991)

O **Efetivo Excessivo** é caracterizado tanto pela existência de excesso de mão-de-obra quanto pela troca de qualidade por quantidade. Esse é um fato que pode ser observado quando existe baixa especialização, função de recrutamento inadequado, falha na seleção, falha no treinamento e descrição e análise inadequada dos cargos.

Nas Forças Armadas, talvez a Força Aérea seja a que mais necessita de especialização. E, por isso, padece com a designação de oficiais-aviadores para a ocupação de todo e qualquer cargo, sem que possuam a qualificação necessária para tal. Basta que se compare o número de cargos específicos para oficiais-aviadores, principalmente nos postos de oficiais superiores e generais, em comparação aos cargos existentes na estrutura organizacional para os oficiais dos demais Quadros. O argumento mais comum é dizer que a atividade-fim é o vôo; então esse fato, maior número de cargos para aviadores, seria normal. Esse argumento é de tão pouca consistência que assusta. Os oficiais dos

demais Quadros são tratados como se fossem argentinos e não irmãos em armas. Por outro lado, a não aceitação do erro demonstra a pouca qualidade administrativa dos aviadores. O exemplo mais gritante é o cargo de Secretário de Economia e Finanças da Aeronáutica ser privativo de oficial-aviador e não de intendente.

No artigo da revista *"Tema"*, o autor afirma que é interessante notarmos a presença quase universal desses pontos nos órgãos públicos e estatais brasileiros. Cada uma dessas disfunções administrativas deve ser combatida, sob pena de, posteriormente, problemas mais sérios surgirem.

A Fase da **Cegueira** tem como causa principal não buscar possíveis falhas organizacionais. Sabemos que é da natureza humana não buscar falhas. Contudo, somente buscando falhas e procurando corrigi-las é que será possível aperfeiçoar a organização. Não adianta implantarmos um novo e moderno processo administrativo se não corrigirmos as falhas, até mesmo estruturais, já existentes. **(Nelson, 1991)**

Isto quer dizer que não adianta informatizar o processo errado ou desnecessário. Não adianta automatizar o envio de um determinado dado, se o dado informado não servirá para nada. Estará sendo informatizado o desperdício.

Segundo Weitzel e Johnson, para evitar o declínio, os gerentes têm que pressupor a existência de falhas na organização e ameaças do meio ambiente, e combatê-las com afã.

Se as disfunções internas e ameaças externas passarem despercebidas, mais cedo ou mais tarde, causarão danos concretos ao desempenho da organização. **(Nelson, 1991)**

Exemplificando, ameaça externa e não ação dos gerentes pode ser configurada com a pequena influência das Forças Armadas na criação do Ministério da Defesa (não que este autor seja contrário à criação do MD). Apesar de já existir uma estrutura anterior, o Estado-Maior das Forças Armadas, as Forças tiveram que aceitar uma estrutura para o MD que lhes foi imposta pelo Poder Político. Não foram capazes de apresentar nada mais adequado. Hoje reclamam de problemas de relacionamento, nos mais diversos níveis, e da influência de pessoas consideradas não capacitadas, no Ministério da Defesa.

Cabe salientar que foi na vigência do Ministério da Defesa que, pela primeira vez em sua História, as Forças passaram a contar com uma Política de Defesa, formal, institucional, para balizar suas políticas internas. Até mesmo os processos de planejamento político e estratégico, em vigor nas Forças, carecem de ajustes para poderem ser considerados integrados.

A Força Aérea vive um problema, grave, no contencioso da indústria do transporte aéreo. Depois de ver desaparecer de seu controle a parte mais lucrativa e apetitosa da infra-estrutura aeroportuária, perdeu o controle da Aviação Civil, com a extinção do Departamento de Aviação Civil (DAC) e ativação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Esses fatos ocorreram também sem o seu comandamento. Para a Força Aérea Brasileira (FAB), restaram as tarefas mais difíceis: responsabilidade sobre aeroportos sem nenhuma lucratividade, em locais distantes e ermos do País; e manutenção de militares trabalhando cedidos para a ANAC, disfarçados de *"senhores e doutores"*. Mais uma vez, cabe ressaltar, que o autor não é contrário à criação da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO) e da ANAC. A crítica está na pouca ação da FAB no comando do processo, tanto por **Cegueira** quanto por **Paralisia**, a fase seguinte do fracasso organizacional. No que diz respeito ao controle do tráfego aéreo comercial, a crise atual mostra que a FAB não mais pode crescer seu efetivo e especializá-lo para atender a indústria do transporte aéreo, que cresce a taxas de, aproximadamente, 16% ao ano. Será a FAB outra vez conduzida a reboque no processo de mudança que se avizinha?

É interessante notar que uma reação enérgica da gerência à queda de desempenho, sem corrigir os fatores apontados na fase da *Cegueira*, pode trazer uma melhoria imediata de desempenho, mas que apenas recolocará a organização no início da fase da **Cegueira**. Instala-se um processo cíclico de **Cegueira**: queda de desempenho seguida de ações da gerência voltadas para o desempenho, seguidas por **Cegueira**. Grande parte das organizações se encontra nesse círculo vicioso, por não prestar a devida atenção aos nove sinais de advertência mostrados anteriormente.

Esses nove sinais de advertência podem ser entendidos como advertência a uma futura queda de desempenho da organização. **(Nelson, 1991)**

Existindo inação perante uma redução de desempenho, a organização já passa para a segunda fase do declínio: a **Paralisia**.

São vários os motivos que levam as empresas a paralisar. Às vezes não agem, por **julgarem as dificuldades como temporárias**. No entanto, na maioria das vezes, a gerência não admite o erro por ato ou omissão. Assim, não toma medidas que possam contrariar políticas existentes. Tal situação é muito comum quando a reação gerencial perante os problemas é **defensiva ou autoritária**. Também se verifica tal atitude dos gerentes (**Paralisia**) quando os custos, sejam estes políticos ou financeiros, são altos. Nesse caso, é comum serem adotadas medidas apenas paliativas ou temporárias que, de maneira geral, se tornam permanentes. Essas questões não resolvidas se avolumam e, fatalmente, conduzem à fase seguinte: a **Ação Falha**. **(Nelson, 1991)**

Mudanças na instalação de organizações, mudanças de nome, compra de *"aeronaves de ocasião"*, sem pensar nas conseqüências futuras para a manutenção, ingressos de militares na carreira sem pensar na administração do fluxo, extinção de cursos de formação por pressão judicial (ver o caso do Curso de Formação de Oficiais Intendentes) são exemplos de ações falhas. No seu conjunto, viram ações desastrosas. Principalmente as ações na área da administração de pessoal, que não consideram a estabilidade, o fluxo de carreira, os direitos adquiridos e o tempo para maturação da medida corretiva ou da maturação do erro. Em administração de pessoal, um erro pode ser cometido com uma penada. A sua correção poderá demandar 30 anos, uma carreira.

A fase da **Ação Falha** é entendida, claramente, como uma conseqüência direta da **Paralisia**. Não tendo sido realizadas ações efetivas para a correção dos sinais de advertência apontados, tendo as decisões sido adiadas, no que caracterizou a fase da **Paralisia** (o famoso *"empurrar com a barriga"*), momento chegará que os problemas agravados se tornam tão evidentes que não existe **Cegueira** que os esconda ou **Paralisia** que possibilite postergá-los. Algo terá de ser feito. Decisões que poderiam ter sido tomadas com tranqüilidade, de forma cuidadosa e bem estudada, necessitam ser tomadas e *"implementadas"* de afogadilho. O que bem caracteriza a **Fase da Ação Falha** é: o empurrar com a barriga deteriorou a capacidade adaptativa da organização.

Nesta fase a gerência perde a credibilidade perante os demais funcionários, as reservas de recursos terminam, as melhores cabeças começam a sair enquanto é tempo, e a imagem da organização fica

gasta. Normalmente, esses desgastes levam a pressões que podem levar a mais decisões erradas. A diminuição de recursos gera facções que contestam a aplicação dos poucos recursos existentes. O *"faccionalismo"* é estimulado e se *"buscam culpados"* pela situação difícil. Os conflitos entre facções tornam o processo decisório cada vez mais difícil e político, o que, certamente, gera más decisões. **(Nelson, 1991)**

Nessa fase surge a necessidade de apresentar uma solução para o problema. As propostas são limitadas pela escassez de recursos, obrigando a tomada de decisões muito conservadoras. Quando a solução é dependente da cúpula que permaneceu inativa, a tendência é ser tomada uma *"ação de perfumaria"*, que apenas irá acelerar a queda da organização, mas, de toda a forma, por mais algum tempo, preservará o emprego dos incompetentes.

Qual é a solução para essa fase? A cúpula dirigente tem de *"abrir o jogo"*, fornecendo informações reais e completas sobre o estado geral das coisas, **e tem de estar preparada para absorver a reação provocada** e agir energicamente, de acordo com **sugestões responsáveis partidas de qualquer parte da organização**. Do contrário, rumores tomam parte da organização, o que leva à quarta e mais perigosa Fase: a **Crise**. **(Nelson, 1991)**

Na **Crise**, a organização começa a desintegrar-se. Os conflitos e recriminações atingem graus elevados, prejudicando sobremaneira as atividades produtivas.

É extremamente difícil sair dessa fase em virtude da **falta de recursos** deixada pelas fases anteriores ao declínio. Na ausência de recursos e de um grupo ou entidade capaz de remover a liderança existente, entramos na quinta fase: a **Dissolução**. **(Nelson, 1991)**

Não tendo sido capaz de superar a crise, a organização é despedaçada pelas forças do meio ambiente. Nada mais há que se possa fazer.

As drásticas observações desse artigo de Reed Elliot Nelson não devem ser entendidas como uma ameaça. Devem ser entendidas como uma oportunidade de antecipar as atitudes corretivas para fatos que indicativos bastante claros e lógicos se mostram como possíveis de ocorrer, ou que já ocorrem.

A hora de mudar já passou. A oportunidade de resgatar as mudanças necessárias é essa. Basta assumir os erros. Estes não

desmerecem a história, são fruto dela. É obrigação dessa geração, dispondo dos mais modernos processos de tomada de decisão, legar ao futuro Forças Armadas que honrem o seu passado, não apenas o cultivem.

Quando do ingresso na Escola Preparatória de Cadetes do Ar, na cidade mineira de Barbacena, logo na chegada, os futuros oficiais tomam conhecimento do lema daquela organização que, em Latim, diz:

"Não quantidade, mas qualidade".

Brasília, 30 de outubro de 2007.

O autor é Coronel-Aviador, Mestre em Ciências Aeronáuticas e Especialista em Administração de Recursos Humanos.

O *Hawker Siddeley* HS 125 na Força Aérea Brasileira

Aparecido Camazano Alamino

Histórico e Desenvolvimento da Aeronave

As necessidades do emergente mercado de aeronaves executivas, sentida no início dos anos 1960, levaram a indústria aeronáutica *De Havilland*, da Inglaterra, a iniciar estudos para o desenvolvimento de uma aeronave executiva, a jato, que suprisse tal tendência do mercado aeronáutico de então.

Imediatamente, a equipe de engenheiros aeronáuticos da *De Havilland*, liderada pelo projetista *J. Goodwin*, iniciou o desenvolvimento de um jato executivo que recebeu a designação de **D.H. 125** e o sugestivo nome de *Jet Dragon*, em decorrência de suas linhas arrojadas e modernas.

Nesse período, a *De Havilland* da Inglaterra foi incorporada pelo recém-formado grupo **Hawker Siddeley**, que resolveu continuar com o projeto, já prevendo a grande potencialidade de exportação de tal jato executivo para o mercado norte-americano.

O primeiro protótipo do agora HS 125, matriculado **G-ARYA** e equipado com as turbinas *Bristol Siddeley Viper* 520, de 3.000 libras de empuxo, realizou o seu vôo inaugural em **13 de agosto de 1962**. Já o segundo protótipo fez o seu primeiro vôo em 12 de dezembro do mesmo ano e, rapidamente, a nova aeronave passou pelo período de ensaios e testes, sendo que a 12 de fevereiro de 1963, o primeiro avião de série realizava o seu vôo inaugural, dando início a uma brilhante e longa carreira de sucesso.

O HS 125 também foi fabricado, sob licença, pela *North American Aviation* dos Estados Unidos, onde procurou atender a demanda do mercado americano, que, todavia, exigiu algumas modificações nas diversas versões lá fabricadas, como requisitos para a sua homologação pela *Federal Aviation Administration* (FAA), que exigiu o seu enquadramento às leis americanas.

O emprego militar do HS 125 teve início em setembro de 1962, quando a Força Aérea da Inglaterra (*Royal Air Force* – RAF) configurou uma encomenda de 20 aeronaves da versão Série 2, com o objetivo de realizar missões de transporte de autoridades, treinamento de vôo por instrumentos e outras. A versão da RAF foi denominada *Dominie* e designada T.mk1.

Assim, a produção das várias séries do HS 125 foi sendo desenvolvida durante a sua vida operacional, acompanhando principalmente a evolução das necessidades do mercado mundial quanto à capacidade de passageiros e ao aumento da autonomia, assim como o seu enquadramento nos parâmetros dos níveis de ruído interno e externo, que começaram a ser exigidos pelas autoridades ambientais de todo o mundo.

Na atualidade, o HS 125 está sendo fabricado somente nos Estados Unidos, pela **Raytheon Corporate Jets**, nas versões *Hawker* 800XP, *Hawker* 1000 e a versão, com fuselagem larga (*wide body*), *Hawker* 4.000, chamada de *Horizon*, que entrou em operação em novembro de 2005.

As aeronaves das três versões produzidas pela *Raytheon* já incorporam as últimas inovações no estado da arte da indústria, dos componentes e dos equipamentos aeronáuticos, porém sempre mantendo a mesma qualidade e a mesma segurança que sempre nortearam a História deste magnífico aparelho.

Principais Versões do HS 125

O HS 125 foi fabricado em diversas versões, em seus mais de quarenta anos de ininterrupta produção, que foram surgindo, visando ao suprimento das necessidades do mercado civil e militar para esse tipo de aeronave. As versões do aparelho serão enumeradas, a seguir:

Série 1: equipada com turbinas *Viper* 520, de 3.000 libras. Somente oito aparelhos desta versão foram produzidos;

Série 1A: montada pela *North American Aviation*, com adequações para atender os requisitos da FAA. 62 aparelhos desta série foram fabricados;

Série 1B: produzida na Inglaterra sem as especificações da FAA. Equipada com turbinas *Viper* 521/522. No total, 15 aviões desta variante foram produzidos;

Série 2: versão militar do HS 125. Basicamente é uma aeronave da Série 1B, com as especificações para atender a RAF. Denominada de *Dominie*;

Série 3: modelo similar à Série 1B equipado com turbinas *Viper* 522, de 3.100 libras. Dois aviões desta Série foram preparados especialmente para a empresa aérea australiana **Qantas**, com cabina que simulava o *lay out* interno de suas aeronaves *Boeing*, para o treinamento de seus tripulantes;

Série 3 [1] **:** produzida pela *North American Aviation* para uso no mercado norte-americano;

Série 3B: idem à Série 3, produzida na Inglaterra para exportação;

Série 3A-RA/3B-RA: aeronave com maior autonomia e aumento da capacidade de carga e de passageiros;

Série 400A/B: similar à Série 3B-RA, com novo arranjo interno e nova porta. Foram produzidas 116 aeronaves desta variante;

Série 600A/B: fuselagem alongada, com capacidade para até 14 passageiros. Equipada com turbinas *Viper* 601-22;

Série 700: similar à Série 600A/B, equipada com turbofans *Garrett*;

Série Hawker 800A/B/XP: equipada com os turbofans *Garrett* TFE731-5R-1H, de 4.300 libras de empuxo;

Série Hawker 1000: utiliza os turbofans *Pratt & Whitney* PW305B, de 5.200 libras de empuxo;

Série Hawker 4000 Horizon: está dotada com os turbofans *Pratt & Whitney* Canadá PW308A e aviônica *Honeywell Primus Epic*. É o *wide body* (corpo largo) executivo da *Hawker*, com grandes dimensões e 5.800 km de autonomia. Foi lançado oficialmente em 8 de novembro de 2005.

Utilização Mundial do H 125

Além da RAF, que adquiriu 20 aparelhos *Dominie* T.mk1, em princípios dos anos 1960 e, mais recentemente, outras oito aeronaves

[1] *Nas versões do HS 125 em que consta a letra "A" após o número da série, ela significa que a aeronave foi produzida nos Estados Unidos, e a letra "B" indica que o aparelho foi fabricado na Inglaterra.*

das versões 600 e 700, vários países utilizam o HS 125 em atividades militares, principalmente no transporte de autoridades, aeronave-laboratório, ensaios em vôo etc. Tais países serão enumerados, a seguir: África do Sul, Argentina, **Brasil**, Estados Unidos, Inglaterra, Irlanda, Japão, Malásia e Malawi.

O HS 125 na Força Aérea Brasileira

Com a plena efetivação do Governo Federal em Brasília, a alta administração da República sentia a necessidade de possuir meios que propiciassem deslocamentos rápidos e seguros de seus integrantes para qualquer parte do território nacional e até para os países da América do Sul.

No início dos anos 1960, o Grupo de Transporte Especial (GTE), responsável pela sensível tarefa de **"Conduzir os Que conduzem o Brasil"**, estava equipado com os já obsoletos e lentos bimotores *Douglas* VC-47 e os *Beechcraft* VC-45 (H-18S), além dos recém-incorporados turboélices AVRO 748, para atender as altas autoridades do País em seus diversos deslocamentos funcionais.

Nesse cenário, o Ministério da Aeronáutica iniciou estudos com o objetivo de otimizar esse importante segmento da FAB. Após todas as opções existentes no mercado de jatos executivos terem sido analisadas e comparadas, a aeronave que atendeu a todos os requisitos estabelecidos foi o *Hawker Siddeley* HS 125, produzido na Inglaterra, que já possuía a tradição de fornecer à FAB aeronaves *Viscount* VC-90 para o transporte presidencial.

Uma encomenda de seis aparelhos HS 125, da **versão 3B/RA**, foi concretizada por meio de Contrato de 19 de fevereiro de 1968. Imediatamente, foi criada uma Comissão de Fiscalização e Recebimento de Material (COMFIREM), constituída por oficiais e por graduados do GTE, que seriam os responsáveis pelo recebimento, pelo traslado e pelo início da operação do aparelho no Brasil, adquirindo os conhecimentos técnicos necessários para a realização de sua operação e de sua manutenção.

As aeronaves foram matriculadas de **FAB 2120** a **FAB 2125**. Os cinco primeiros aparelhos (FAB 2120 a 2124) foram destinados ao 2º Esquadrão do Grupo de Transporte Especial, a fim de realizar a tarefa

de transporte de autoridades, sendo designados na FAB como VC-93. A outra aeronave (FAB 2125), designada como EC-93, foi entregue à Seção de Inspeção em Vôo (SIV) [2], da então Diretoria de Rotas Aéreas (DR), atual Grupo Especial de Inspeção em Vôo (GEIV), sediado no Aeroporto Santos-Dumont, no Rio de Janeiro, onde, como *"aeronave-laboratório"*, efetuaria os vôos de calibragem dos equipamentos de navegação e de comunicações da DR.

HS 125 2123 do GTE com seu primeiro padrão de pintura

[2] *A Seção de Inspeção em Vôo (SIV), da então Diretoria de Rotas Aéreas (DR), foi estabelecida pelo Decreto nº 268, de 1º de dezembro de 1961. Esta situação perdurou até 1º de abril de 1971, quando a DR foi extinta e as atividades de inspeção em vôo ficaram subordinadas ao Gabinete do Comandante do então Comando de Apoio Militar (COMAM), como uma Assessoria de Inspeção em Vôo (AIV) até 17 de dezembro de 1972, quando, pelo Decreto nº 71.261, era criada a Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo (DEPV), que previa o Grupo Especial de Inspeção em Vôo (GEIV), o qual foi ativado pela Portaria nº R-003/GM3, de 17 de abril de 1973.*

O vôo de traslado das duas primeiras aeronaves [3] FAB 2120 e 2121 teve início no dia 19 de novembro de 1968. As aeronaves realizaram escalas técnicas no seu longo vôo para o Brasil, nas seguintes localidades: *Hartfield* e *Prestwich* (Inglaterra), *Reykjavik* (Islândia), *Sondre Stromfjord* (Groenlândia), *Frobisher Bay* e *Montreal* (Canadá), *Washington* e *Miami* (Estados Unidos da América), *San Juan* (Porto Rico), *Piarco* (Antilhas), *Paramaribo* (Suriname), *Belém* e *Brasília*, aonde chegaram no dia 26 de novembro do mesmo ano, iniciando a sua magnífica atuação na FAB.

As demais aeronaves foram chegando dentro do cronograma estabelecido pela FAB, sendo que o FAB 2125, destinado à SIV, chegou somente em 20 de abril de 1970, pois permaneceu na Inglaterra para ser equipado com o que havia de mais moderno no campo da calibragem de equipamentos de auxílio à navegação e de inspeção em vôo.

Esta sofisticada aeronave-laboratório chegou equipada com sistema de radiotelemetria e *"telescope"*, para inspeção de Sistemas de Pouso por Instrumentos ILS *(Instrumental Landing System)*, controlador orbital, para inspeção de VOR, radar *Doppler*, gerador de sinais, para testes dos receptores de ILS, marcador de 75mhz e VOR, osciloscópio etc., transformando-o no avião-laboratório mais avançado de sua época em todo o mundo.

O sucesso da operação do HS 125 no GTE propiciou que esse Grupo recebesse, já em 1969, o importante troféu de segurança de vôo, entregue pela USAF (Força Aérea dos Estados Unidos), em reconhecimento ao eficiente padrão de profissionalismo e de segurança demonstrados na importante e delicada tarefa sob sua responsabilidade.

O incremento da demanda do tipo de aeronave levou a FAB a incorporar mais cinco aparelhos agora da **Série 400B**, que foram adquiridos pelo Contrato nº 01/72-COMAM. Os aviões foram recebidos a partir de 24 de maio de 1973, sendo matriculados como FAB 2119

---

[3] ***FAB 2120*** *Comandante Major-Aviador José Garotti Filho, 2º Piloto Capitão-Aviador Luiz Carlos Palma Lampert e Mecânico 1º Sargento Wilson Castilho Vaz de Mendonça; e* ***FAB 2121*** *Comandante Capitão-Aviador Luiz Carlos Baginski Filho, 2º Piloto Capitão-Aviador Asdrúbal Gonçalves Torres Jr. e Mecânico 1º Sargento Mouzart Eduardo Nobre.*

e FAB 2126 a FAB 2129. Os aparelhos matriculados de 2126 a 2129 foram incorporados ao GTE e a aeronave 2119 foi destinada ao GEIV, que também teve a sua demanda de vôos de inspeção aumentada, em decorrência da implantação do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA) e de inúmeros equipamentos de radionavegação por todo o Brasil.

A significativa marca de 50 mil horas de vôo em HS 125 foi estabelecida pelas aeronaves do GTE em janeiro de 1980, ocasião em que o Grupo foi considerado pela então *British Aerospace* como o melhor operador de aparelhos HS 125 em todo o mundo.

Mais três aeronaves HS 125, usadas, da **Série 400A**, foram incorporadas à FAB em 1984, desta vez provenientes dos Estados Unidos, sendo duas delas adquiridas da *Owner to Owner Inc.* e uma outra da *Sears Roebuck*. Estes aviões fizeram parte de uma troca por um jato executivo *A. M. Dassault/Sud Aviation Mistere* 20 *Fan Jet Falcon*, matriculado **PP-FOH**, do ex-Instituto Brasileiro do Café (IBC), que havia sido entregue à FAB quando tal órgão foi extinto. As aeronaves receberam as matrículas FAB 2114, 2117 e 2118.

Nessa época, os HS 125 passaram a ser equipados com um *kit* para a realização de vôos de traslado médico, mais conhecidos como **"UTI no Ar"**. Nessas missões, acionadas pelo Gabinete do Ministro da Aeronáutica, o avião é configurado rapidamente como ambulância aérea para receber os doentes que necessitam ser deslocados para centros médicos mais desenvolvidos. Assim, o costumeiro VIP HS já tem propiciado o salvamento de inúmeras vidas preciosas.

Com o recebimento pelo GTE dos jatos **Gates Learjet 35A**, que foram adquiridos em 1988, a frota de HS 125 passou a operar com relativa folga, pois a idéia inicial era a sua desativação gradual. Essa idéia foi abandonada logo em seguida, tendo em vista a alta demanda por vôos com autoridades, propiciando, também, que o avião matriculado FAB 2121 fosse cedido ao GEIV, a fim de reforçar as atividades de inspeção em vôo, pois o CINDACTA III acabava de ser ativado no Nordeste brasileiro.

Quadro Geral da Operação do HS 125 na FAB

Designação	Período	Quantidade	Seriais	Observação
VC-93	1968-2006	5	FAB 2120 a 2124	Modelo 3B/RA
EC-93	1970-2005	1	FAB 2125	Modelo 3B/RA
VC-93	1973-2006	4	FAB 2126 a 2129	Modelo 400B
EU-93	1975-2005	1	FAB 2119	Modelo 400B
VU-93	1984-2006	3	FAB 2114, 2117 e 2118	Modelo 400A
VU-93	1998-2006	1	FAB 2113	Modelo 3A/RA
XU-93	1990-Atual	1	FAB 2117 1990 a 2005 FAB 2125 2005 a atual	Modelo 400A Modelo 3B/RA

Fonte: *Hawker Siddeley* – GTE – GEIV – GEEV – DIRMAB

A necessidade de ensaiar o radar do caça tático AMX A-1, que estava sendo desenvolvido em São José dos Campos (SP), propiciou que um HS 125 fosse escolhido para realizar tal tarefa, que teve início em 1990. Assim, o aparelho matriculado **FAB 2117**, que era o mais despadronizado dos três aviões adquiridos em 1984, em relação à frota existente no GTE, foi transferido para o Centro Técnico Aeroespacial (CTA), para servir de plataforma de ensaios. Este avião recebeu a designação de **XU-93** [4] e uma pintura especial, com faixas vermelhas, em diagonal, na fuselagem dianteira, para identificá-lo e facilitar a segurança de vôo na realização de sua nova missão.

[4] *A designação "**X**"U-93 é empregada em aeronaves experimentais ou que foram destinadas à realização de missões específicas, assim como missões científicas.*

EU-93 2119 do GEIV com o primeiro padrão de pintura

Continuando com a sua trajetória operacional, os HS 125 do GTE atingiram, em março de 1990, a expressiva marca de 100.000 horas de vôo na realização do transporte de autoridades brasileiras.

Ao longo de sua operação na FAB, os HS 125 passaram por diversas atualizações realizadas pelo Parque de Material Aeronáutico do Galeão (PAMA GL)[5], que é o estabelecimento encarregado pelas grandes revisões da aeronave, conhecidas como IRAN (*Inspection and Repair as Necessary*). Dentre estas, destacam-se a troca dos sistemas de comunicação, navegação aérea, diretor de vôo, instalação de GPS (*Global Positioning System*), radar colorido e recuperação das poltronas e do *lay out* da cabina de passageiros.

Uma importante solenidade ocorreu no dia 25 de novembro de 1993 na sede do GTE, em Brasília, ocasião que foram comemorados os 25 anos de operação contínua do HS 125 na Unidade. O evento contou com a presença do Ministro da Aeronáutica e de altas autoridades civis e militares do País. Na oportunidade, foi realizada uma homenagem aos antigos tripulantes que trasladaram os primeiros aparelhos, bem como foi inaugurado um monumento alusivo à expressiva marca, patrocinado pela *Raytheon Corporate Jets*, atual fabricante da aeronave, na pessoa de seu Vice-Presidente, Sr. *Peter Perry*.

[5] *O Grupo de Suprimento e Manutenção do Galeão (GSM GL) foi transformado em Parque de Material Aeronáutico do Galeão (PAMA GL) pelo Decreto nº 74.102, de 24 de maio de 1974.*

Somente duas aeronaves HS 125 acidentaram-se com perda total durante toda sua operação na FAB: o aparelho matriculado **FAB 2122**, em Brasília-DF, no dia 18 de junho de 1979, em vôo de treinamento e o **FAB 2129**, em Carajás (PA), em 8 de setembro de 1987, em vôo, transportando o então Ministro da Reforma e do Desenvolvimento Agrário Marcos Freire.

As designações de VC-93 (aeronaves VIP) e de EC-93 (aeronaves-laboratório) foram modificadas para **VU-93** e **EU-93** a partir de 22 de outubro de 1973, por Portaria nº 018/GM4, que trata das *"Instruções para designação de aeronaves militares da Força Aérea Brasileira"*.

Horas voadas pelos HS 125 do GTE

ANO	HORAS	TOTAL	ANO	HORAS	TOTAL
1968	117:05	117:05	1982	5.130:35	62.328:35
1969	2.606:25	2.723:30	1983	5.126:40	67.455:15
1970	3.435:50	6.159:20	1984	5.205:25	72.660:40
1971	3.863:35	10.022:55	1985	4.992:10	77.652:50
1972	3.851:50	13.874:45	1986	5.710:40	83.363:30
1973	5.077:05	18.951:50	1987	5.375:00	88.738:30
1974	5.474:10	24.426:00	1988	4.138:00	92.876:30
1975	5.949:45	30.375:45	1989	3.793:05	96.669:35
1976	4.610.40	34.986:25	1990	3.430:25	100.100:00
1977	4.641:55	39.628:20	1991	2.934:00	103.034:00
1978	2.958:10	42.586:30	1992	3.046:20	106.080:20
1979	4.965:30	47.552:00	1993	3.515:35	109.595:55
1980	5.020:00	52.572:00	1994	2.978:05	112.574:00
1981	4.626:00	57.198:00	1995	3.166:30	115.740:30
TOTAL			1996	2.659:25	118.399:55

Fonte: Seção de Estatística do Grupo de Transporte Especial (GTE)

Em decorrência da desativação do aparelho FAB 2114 em 1998, a FAB adquiriu o seu último HS 125, no início do mesmo ano, de um operador particular dos Estados Unidos. A aeronave da Série DH 125-3ARA, recebeu a matrícula FAB 2113 e foi recebida pelo GTE em 19 de julho de 1998, após as necessárias padronizações realizadas no PAMA GL.

A partir de agosto de 2000, o GEIV começou a substituir os seus veteranos HS 125 pelos modernos aparelhos de inspeção em vôo *Hawker* 800XP. Foram adquiridos quatro aparelhos, que foram designados como EU-93A e matriculados de FAB 6050 a FAB 6053. Tais aeronaves possuem a moderna tecnologia de inspeção em vôo, conhecida como AFIS (*Automatic Flight Inspection System*), o que está revolucionando a sua operação na FAB para o tipo de missão. Em 2006, todos os antigos aparelhos HS 125 do GEIV haviam sido retirados de operação e dois destinados para a Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR), para instrução no solo dos alunos, e o FAB 2125 cedido ao CTA, em substituição ao aparelho de ensaios em vôo FAB 2117, que também foi desativado e cedido à EEAR.

O Parque de Material Aeronáutico de Recife (PAMA-RF) passou a ser o estabelecimento responsável pela realização das grandes revisões dos HS 125 a partir de 2002, em decorrência de novos encargos determinados ao PAMA-GL, sendo o responsável pelo gerenciamento da desativação de toda a frota de HS 125.

A solenidade oficial de desativação dos HS 125 do GTE, com a expressiva marca de ter voado na Unidade 150 mil horas de vôo, ocorreu em 18 de janeiro de 2007, na Base Aérea de Brasília. A partir de 2006, os HS começaram a ser substituídos pelos modernos EMBRAER ERJ.135 *Legacy*, que foram designados na FAB como VC-99C. Essas aeronaves foram adquiridas usadas nos Estados Unidos e serão entregues à cadência de dois aparelhos por ano, a partir de 2006, até completar seis aparelhos. Serão matriculadas como FAB 2580 a FAB 2585. Um EMB.145, designado VC-99B e matriculado FAB 2550, também está destinado ao GTE para transportar delegações de maior porte.

Unidades Operadoras do HS 125 na FAB

Unidade	Período	Observação - Missão
GTE	1968 - 2006	Transporte de Autoridade
SIV / GEIV	1970 - 2005	Aeronave - Laboratório
CTA / GEEV	1970 - Atual	Ensaios em Vôo
GSM GL / PAMA-GL	1968 - 2001	Parque apoiador da aeronave
PAMA-RF	2002 - Atual	Parque apoiador da aeronave

Fonte: Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico (DIRMAB)

Na atualidade, somente o aparelho matriculado XU-93 2125 do Grupo Especial de Ensaios em Vôo (GEEV) do CTA, permanecerá em atividade na FAB, sendo os outros aparelhos desmontados ou colocados à venda para particulares.

Em 3 de agosto de 2007, o aparelho VU-93 FAB 2113 foi preservado no Museu Aeroespacial (MUSAL), localizado no Campo dos Afonsos em concorrida solenidade, marcando, para sempre, a imagem desse notável avião no seio da FAB.

VU-93 2113 com as cores padrões do GTE, utilizadas por ocasião de sua desativação em 2006

Assim, o robusto e confiável HS 125, muito admirado e respeitado por seus tripulantes e usuários, transportou autoridades durante 38 anos e realizou missões de inspeção em vôo por mais de 35 anos, com a mesma eficiência e segurança nos seus dedicados serviços prestados à Força Aérea Brasileira e ao Brasil.

O HS 125 deixa o serviço ativo com a certeza de que cumpriu muito bem a sua nobre missão. Obrigado HS.

XU-93 2117, utilizado pelo CTA para Ensaios do radar do AMX

Características Principais do HS 125

Tipo	Aeronave monoplano, asa baixa, birreator, transporte VIP e aeronave-laboratório
Envergadura	14,33m
Comprimento	14,46m
Altura	5,03m
Superfície Alar	32,79m^2
Velocidade Máxima	821 km/h
Peso Vazio	5.114 kg
Peso Máximo	10.569 kg
Razão de Subida	586/min.
Teto Máximo	12.500m
Alcance	3.120 km
Grupo Propulsor	2 turbojatos *Rolls-Royce Bristol Viper* 522, de 3.360 libras de empuxo

Fonte: Hawker Siddeley, GTE, GEIV, Arquivos do Autor

Frota completa das Aeronaves HS 125 da FAB

Ordem	Aeronave / Tipo	Nº de Construção Ex-	Data de Carga na FAB	Observação
01	FAB 2113 400A	25136 NA701	19/7/1998	Preservado MUSAL 3/8/2007
02	FAB 2114 400A	25212 NA740 - N702P	20/11/1984	Desativado Jun. 1998
03	FAB 2117 400A	25210 NA738 - N702D	26/3/1984	XU-93 Desativado 2006 - Instrução no solo na EEAR
04	FAB 2118 400A	25200 NA729 - N702SS	26/3/1984	Desativado 2006
05	FAB 2119 400B	25274	16/12/1975	EU-93 - Desativado 2005 Instrução no solo na EEAR
06	FAB 2120 3B/RA	25162	4/1/1969	Recebido 26/11/1968 Desativado em 2006
07	FAB 2121 3B / RA	25165	4/2/1969	EU-93 a partir de 1989. Desativado em 2005 Instrução no solo na EEAR
08	FAB 2122 3B/RA	25166	4/2/1969	Acidentado Brasília, DF 18/6/1979
09	FAB 2123 3B/RA	25167	4/2/1969	Desativado em 2007
10	FAB 2124 3B/RA	25168	4/1/1969	Desativado em 2005
11	FAB 2125 3B/RA	25164	18/5/1970	EU-93 até 2005 XC-95 CTA Operacional Ensaios em Vôo
12	FAB 2126 400B	25277	24/5/1973	Desativado em 2007
13	FAB 2127 400B	25288	11/6/1973	Desativado em 2007
14	FAB 2128 400B	25289	26/6/1973	Desativado em 2007
15	FAB 2129 400B	25290	8/8/1973	Acidentado Carajás (PA) 8/9/1987

Fontes: GTE, GEIV, CTA, EEAR, DIRMAB, Arquivos do Autor

O autor é Coronel-Aviador e Historiador Aeronáutico.
Os desenhos são de Rudnei Dias da Cunha.

Perigo Venezuelano

Luiz Gonzaga Schröeder Lessa

Volto ao assunto *"Venezuela"* por julgar que, dia a dia, as implicações e conseqüências para o Brasil do que lá se passa ganham novo realce e dimensão e por sentir que, apesar dos insistentes alertas da imprensa, o Governo Federal e sua diplomacia, em particular, parecem indiferentes às turbulências em curso.

Em novembro de 2007, a Assembléia Nacional venezuelana aprovou as polêmicas 58 emendas constitucionais, a mais preocupante delas aquela que prorroga indefinidamente o mandato presidencial de Hugo Chaves, que declarou pretender ficar no poder até 2031. Jovem ainda, o tempo joga a seu favor e, ao final do período que pré-fixou, estará com 77 anos de idade e todos os atuais líderes mundiais e continentais já terão saído da cena política. É mais um daqueles exemplos que, periodicamente, atormentam a História mundial e que, valendo-se das fragilidades da Democracia, busca a sua destruição, impondo-lhe um poder ditatorial sob uma roupagem de amplas liberdades e aprovação popular. Pouco a pouco, mas, talvez, já um tanto tarde, igreja, imprensa, oposicionistas políticos e milhões de cidadãos esboçam uma reação ante a manifesta disposição de calar as suas vozes.

Assim, a chamada *"República Bolivariana"* se consolida e ameaça espalhar-se pelo continente latino-americano, onde já encontra simpatizantes e parceiros submissos, na Bolívia, no Equador e, até mesmo, na orgulhosa Argentina, que, em busca de uns trocados, submete-se à política de Chaves.

Mas o perigo venezuelano não se limita ao expansionismo da sua ideologia *"démodé"*, que intenta implantar no Continente o *"socialismo do século XXI"*. Encontra respaldo em uma sólida base militar que, de forma significativa e pragmática, se vai construindo e consolidando, a fim de apoiar as suas pretensões expansionistas, com o objetivo definido de em médio prazo transformar a Venezuela no maior poder militar da América Latina, ameaçando, desde já, alguns países com intervenção armada, como foi a recente declaração com relação à Bolívia, país com quem

celebrou um controverso acordo militar, possibilitando a construção de numerosas bases nas suas fronteiras, vale dizer, inclusive com a nossa.

Parece que o Brasil ainda não se apercebeu do que está ocorrendo ao norte, quando movido pela abundância dos petrodólares Chaves promove pesados investimentos em armamentos sofisticados, gerando uma corrida armamentista e uma nova realidade político-militar na América do Sul.

O fantástico pacote militar venezuelano pode chegar a US$ 60 bilhões até 2020, quando, no dizer de Chaves, a Venezuela será a mais poderosa potência militar latino-americana. Ao começar o seu programa militar, o barril de petróleo era cotado a US$ 40,00, hoje, em torno dos US$90,00, com possibilidades de atingir os US$ 100,00 até ao final do presente ano. Essa abundância de recursos financeiros, com perspectivas de assim prosseguir por um longo período, é um incentivo para a ampliação e o aprimoramento tecnológico do seu complexo militar, abrangendo de forma ampla e equilibrada as suas forças terrestres, navais e aéreas.

O plano de modernização em curso dará às Forças Armadas Venezuelanas (ou Forças Armadas Bolivarianas) um invejável poder dissuasório, já no ano de 2012, com investimentos estimados em US$ 30,7 bilhões, conforme abaixo se constata:

– elevação do contingente militar de 83.000 para 500.000 homens;

– criação da Milícia Nacional Bolivariana, hoje, com aproximadamente um milhão de milicianos, podendo chegar a dois milhões. Enquadrada pelo Comando Geral das Reservas e Mobilização Nacional, sua estrutura é paralela e não subordinada às Forças Armadas e destina-se a defender o Partido Socialista Unido da Venezuela (seriam as SS venezuelanas?). Na prática, funciona como um contrapeso político às Forças Armadas;

– aquisição de um lote de três submarinos russos, que pode chegar a 10, classe Amur, de 1.750 toneladas, propulsão diesel elétrica, capazes de operar em qualquer tipo de mar (exceção dos glaciares), equipados com quatro mísseis leves de cruzeiro, 10 mísseis antiaéreos e 18 torpedos pesados de 533 milímetros;

– modernização e atualização tecnológica de dois submarinos de fabricação alemã;

– aquisição e/ou revitalização de 138 navios de diversos tipos;

– aquisição de um lote de 800 viaturas blindadas russas BTR-90, 20 toneladas, sobre rodas, equipadas com canhões rápidos de 30 milímetros, velocidade de 110km/h. Essa compra pode alcançar 1.000 veículos, com as 200 unidades suplementares destinadas ao transporte de tropa;

– aquisição de 100.000 fuzis automáticos russos Kalashinikov, AR-103;

– aquisição de 24 super-caças Sukhoi-30, com investimento de US$ 800 milhões, ponta de lança de um ambicioso programa que pode chegar até 150 supersônicos;

– aquisição de 53 helicópteros de ataque russos (modelos MI-17, MI-35 e MI-26);

– aquisição de 10 aviões de transporte CASA 295;

– aquisição de dois aviões de patrulha marítima CASA 235;

– aquisição de 600.000 bombas, comuns e inteligentes, guiadas a laser ou por GPS, compradas da Europa;

– negociação de 10 radares de defesa aérea com a Suíça e de três estações de radar tridimensional YPR, com a China, como parte de um programa de US$ 150 milhões para a defesa aérea;

– mísseis antiaéreos e de longo alcance.

Será que todo esse aparato militar destina-se apenas a se pôr a uma possível invasão norte-americana? Parece pouco provável.

A modernização e ampliação das Forças Armadas Venezuelanas têm um importante subproduto político: o apoio incondicional dos seus integrantes à loucura bolivariana e o suporte para um longo período ditatorial.

Chaves, na sua luta messiânica de implantar na América Latina o socialismo do século XXI, não tem pejo de fazê-lo apenas no campo da doutrinação ideológica. Apóstolo de um credo retrógrado, que nem o grande Simon Bolívar foi capaz de concretizar, sonha unir os povos latino-americanos sob sua influência e poder, de forma pacífica ou cruenta, como recentemente ameaçou, unilateralmente, intervir militarmente na Bolívia para apoiar Evo Morales.

Seria o caso de perguntar-se qual seria a atitude brasileira em face dessa loucura política junto às nossas fronteiras. Iríamos tolerar, como disse o próprio Chaves, um novo Vietnã em área diplomática do nosso interesse imediato?

Arvorando-se portador de uma mensagem salvadora, messiânica, de redenção das populações miseráveis, metamorfoseia-se em polícia hemisférica, apoiando os que lhe são fiéis e combatendo os que se lhe opõem. Começa a apresentar as garras de todo caudilho: a autoconfiança, a prepotência, a propriedade da verdade absoluta e a firme convicção de que os fins justificam os meios.

A Venezuela tem pendências históricas com a Colômbia e a Guiana e, tornando-se uma potência militarista e expansionista, pode ser tentada a resolvê-las pela força das armas.

Em médio prazo está criado um clima de grande instabilidade e apreensão ao norte do continente sul-americano.

E o Brasil como se situa nesse desafiante contexto?

Diplomaticamente, temos demonstrado uma enorme inaptidão e fragilidade para exercer o poder que temos. Quase que caminhamos a reboque das idéias de Chaves. Todos os seus grandes projetos e iniciativas – Mercosul, gasoduto sul-americano, banco do sul – mesmo contrariando interesses brasileiros, vêm encontrando guarida e boa vontade na nossa diplomacia, o que só faz crescer a força pessoal e política do caudilho no hemisfério, em detrimento da tradicional influência brasileira.

Militarmente, é ainda mais crítica a nossa situação e, talvez, isso possa explicar a submissão da diplomacia, que não tem a respaldá-la uma força militar dotada de real capacidade dissuasória.

A ameaça da Venezuela não se restringe apenas à parte norte do País, Roraima em particular. O núcleo vital, Brasília incluída, estará ao alcance dos seus aviões supersônicos, que terão a certeza do sucesso dos seus ataques e incursões pela fragilidade da nossa defesa antiaérea e dos meios aéreos de interceptação.

Os modernos BTR-90, que mobiliarão as unidades de reconhecimento e mecanizadas venezuelanas, não encontrarão pela frente resistência de vulto, e a possível incursão ao longo da espinha dorsal da BR-174 será um verdadeiro passeio.

No mar, o núcleo vital do País, suas plataformas de petróleo e o intenso e fundamental comércio marítimo brasileiro ficarão seriamente ameaçados pelos modernos submarinos Amur, que terão pela frente uma tímida resposta da nossa Marinha.

E por que chegamos a esse quadro catastrófico e, infelizmente, muito longe de ser hipotético?

Porque há um quarto de século as Forças Armadas Brasileiras vêm sendo menosprezadas e contempladas com baixíssimas prioridades, se é que alguma existe, pelas ações governamentais indiferentes às possíveis ameaças e incapazes de estabelecerem e executarem uma política de defesa consentânea com os objetivos de segurança do Brasil. A falta de visão estratégica dos nossos dirigentes é abaixo da crítica.

É vergonhoso, desestimulante e quase desanimador o quadro catastrófico revelado nos recentes depoimentos, no Congresso Nacional, pelos comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica.

Em linguagem bem crua e real, as nossas Forças Armadas estão muito aquém, não têm condições de cumprir as suas missões constitucionais de garantia da soberania e integridade territorial brasileiras.

Revanchismos, pequenez política, oportunismos, roubalheiras, politicagens, ausência de uma postura de estadista do comandante-em-chefe têm concorrido para as baixíssimas prioridades dadas às Forças Armadas, impedindo-as de realizar investimentos que promovam a sua modernização e atualização tecnológica. O pouco que recebem é para a sua vida vegetativa. E se existe uma lição que todos temos de apreender é que Forças Armadas não se improvisam, e relegá-las a plano secundário é correr o inaceitável risco da derrota. Como hoje se encontram, melhor seria chamá-las de *forças desarmadas*.

É forçoso que o brasileiro em geral e as elites dirigentes em particular tomem conhecimento do estado deplorável, vergonhoso e das enormes fragilidades em que se encontram as suas Forças Armadas e que, quando empregadas, o verdadeiro ônus do despreparo e do provável insucesso recaia no Governo, na figura do comandante-em-chefe, da qual o Presidente da República está investido.

O quadro atual parece mais caótico do que aquele vivido nos primórdios da Guerra do Paraguai, quando tivemos que amargar a

vergonhosa capitulação de Uruguaiana e promover a reorganização e o reequipamento da Marinha e do Exército quando o inimigo já pisava o solo pátrio.

Mestra nos seus ensinamentos, a História registra o mal que figuras totalitárias e caudilhescas, como a do Sr. Hugo Chaves, fazem aos seus países e à Humanidade.

Mais do que nunca, o Brasil não pode menosprezar o perigo venezuelano.

O autor é General-de-Exército e ex-Presidente do Clube Militar.

Quem é o Inimigo?

Christina Fontenelle

Houve uma época em que as parábolas foram usadas para fazer entender aos que pouco ou nada compreendiam, sem que aqueles que supostamente entendessem pudessem captar. Hoje, apropriando-se do mesmo recurso muitos delas se servem, mas por motivos opostos: para que possam falar aos que entendam, sem que aqueles que não compreendem possam captar o que tenha sido dito.

São cálculos aproximados, é verdade, mas, estima-se que sejam cerca de 14.500 conflitos armados, totalizando quatro bilhões de mortos, nos últimos 5.600 anos (3.600 a.C. a 2001 d.C.) da História da Humanidade que, de uma forma ou de outra, puderam ser registrados. Apenas 292 anos de paz, sendo que, para muitos estudiosos, nunca deixou de haver, em algum lugar do planeta, homens num campo de batalha, mesmo que isoladamente. (Os dados são de matéria publicada na edição nº 132 da revista *"Os Caminhos da Terra")*.

Parece incrível, mas toda a evolução tecnológica não conseguiu fazer com que o cérebro humano deixasse de ser o senhor da guerra – aquele que faz a diferença entre a vitória e a derrota, não em um ou dois combates, mas na guerra. Não pela sua capacidade de produzir armamentos, organizar combates ou enfileirar soldados, mas pela habilidade (de poucos, evidentemente) de relacionar conhecimentos históricos, percepção da realidade, compreensão da engrenagem cerebral humana e de praticar o exercício de admitir suposições.

A História mostra isso. Independentemente da época em que tenham ocorrido, do tipo e da quantidade de homens e armamentos empregados ou das características topográficas dos campos de batalha, as grandes vitórias sempre foram obtidas por aqueles cuja inteligência permitiu a macro visão de determinada situação, num dado momento histórico, fazendo-os criar soluções para compensar as próprias deficiências e enxergar onde deveriam estar as do inimigo. Ou ainda por aqueles que, mesmo estando em vantagem, souberam inferir e se adiantar às criações alternativas do oponente mais fraco. Assim como

muitas derrotas aconteceram, simplesmente, por causa da falta desta conjunção de qualidades, nos líderes combatentes, e não propriamente em virtude das qualidades de seus inimigos.

Há exemplos clássicos da excelência do cérebro privilegiado sobre as condições aparentemente vantajosas do oponente. No século XIII, o grande conquistador e Imperador mongol Temudjin, mais conhecido como Genghis Khan, ao avançar vitoriosamente sobre a China, quando se aproximou de Pequim – o mais avançado centro urbano daquela época – foi surpreendido com a visão de uma cidade toda cercada por muralhas de até doze metros de altura. Ele pôde verificar que suas famosas táticas de guerra, em campo aberto, nas estepes, não o ajudariam naquele momento. Então, acampou com seu exército, cercando a cidade e impedindo que os suprimentos a adentrassem, aproveitando-se, inclusive, deles, para suprir seu próprio exército. Com a ajuda de engenheiros chineses dissidentes, construiu catapultas e outros artefatos bélicos, promovendo ataques sistemáticos, até que, finalmente, pudesse invadir e dominar aquela cidade.

Outro exemplo, bem mais recente, pode ser observado com o que aconteceu na Guerra do Vietnã. Apesar de farta documentação a esse respeito, muitas pessoas ainda acreditam que os vietcongues (guerrilheiros que atuavam contra o Governo do Vietnã do Sul, apoiados pelo Vietnã do Norte) e o Exército norte-vietnamita venceram os americanos e o Exército sul-vietnamita com patriotismo, força de vontade, poucas armas e táticas de guerrilha. Na verdade, os americanos se retiraram de cena e, três anos depois, os sul-vietnamitas é que perderam militarmente para os vietcongues e para os norte-vietnamitas – aliás, muito bem armados, até aos dentes. O principal marco desta guerra, no entanto, é pouco, ou quase nunca, citado: foi a primeira vez em que as liberdades democráticas da cultura ocidental (mormente a norte-americana), juntamente com seus avanços tecnológicos, foram usadas (incoerente, mas inevitavelmente) como uma das mais poderosas armas contra si mesma. No final, os EUA foram considerados o lado perdedor, não militar, mas politicamente, pela pressão internacional e pela pressão interna da opinião pública norte-americana.

A Guerra do Vietnã foi a primeira a ser televisada, em cores e ao vivo. A televisão levava aos lares americanos as terríveis imagens do conflito, causando indignação na opinião pública. Milhares de pessoas

iam às ruas protestar contra a guerra. Lá no Vietnã, ainda no terreno da pressão psicológica, do lado dos vietcongues, o líder Ho Chi Minh, ao contrário do que fizera na Guerra da Coréia, adotou a tática de não matar os americanos e sim de aleijá-los, com minas especiais. Então, quando voltassem para os EUA, todos os americanos poderiam ver o que estava acontecendo na guerra e isso seria o fim do mito do soldado americano invencível. Outra tática foi colocar os oficiais americanos prisioneiros, em hotéis de luxo de Hanói, a capital norte-vietnamita, para que a cidade fosse preservada de bombardeios arrasadores – já que os EUA não poderiam matar seus próprios oficiais deliberadamente.

Sem entrar no mérito da crueldade e das atrocidades desta guerra, é bem plausível de se supor que, se não tivesse havido a intensa cobertura jornalística (com o agravante da transmissão direta), as chances de vitória dos EUA teriam sido infinitamente maiores. Ainda outra observação é que, sendo americanos e europeus em sua maioria, os jornalistas estavam sempre filmando o que os americanos e sul-vietnamitas faziam e sofriam. Jamais estiveram do outro lado, mesmo porque nenhum comunista jamais deixou que isso acontecesse, nem em época nem em guerra nenhuma (ou se deixou, antes de exibir para o mundo, fez os cortes necessários).

O mais importante, entretanto, é que o poder da mídia televisiva estava consolidado, especialmente no sentido de vigilância, dentro das sociedades onde imperava a liberdade de imprensa. E todas as espécies de ditadura no mundo todo jamais esqueceram desta lição. Não para que não permitissem que essa liberdade fosse dada aos seus próprios veículos de comunicação (porque disso eles sempre souberam), mas para incorporar a mídia do inimigo, dentro das estratégias de ataque, como mais uma de suas armas, dentro da própria casa do inimigo. Esse fenômeno deu origem ao que hoje conhecemos como "guerra assimétrica" – um prolongamento mais sofisticado da Guerra Fria, com tudo que já se conhece sobre propaganda ideológica, informações, contra-informações, espionagem e contra-espionagem.

O dilema da *"autodestruição"* e da *"autopunição"* das sociedades ocidentais livres e democráticas ainda está à espera de um *gênio da estratégia*, que consiga:

1. Neutralizar a influência da propaganda ideológica de esquerda na formação escolar dos indivíduos do pré-escolar aos níveis universitários,

que acaba criando uma sociedade simpática aos ideais de esquerda, mesmo que sejam puramente demagógicos;

2. Desviar o foco da vigilância social, praticada por meio da mídia, para o lado do inimigo, de modo que seja este último a maior vítima das cobranças. Tudo isso sem recorrer ao mecanismo de censura. Uma missão impossível, eu diria.

Será o preço da liberdade a sua própria destruição? A permissividade que foi dada à propaganda ideológica comunista, com seus apelos utópicos e demagógicos nas sociedades democráticas, fez com que pudesse haver uma infiltração maciça de agentes antiocidentais nos setores formadores de opinião, permitindo que seus inimigos fossem, aos poucos, construindo a própria inexistência. Em primeiro lugar, a de seus objetivos ditatoriais; depois, a de suas intenções de aniquilamento da sociedade ocidental; e, finalmente, fazendo crer, ao mundo, que já não mais existiam de verdade, dissolvendo muros e *"abrindo"* fronteiras turísticas e comerciais (uma piada, para qualquer um que procure informações sérias sobre o assunto). Escondendo as próprias atrocidades e intenções, apontam os dedos da acusação a quaisquer tentativas de desmascaramento ou reação por parte dos agentes da cultura ocidental, fazendo-os reféns de suas próprias liberdades democráticas. Lição aprendida, o brilhantismo da tática não é mais privilégio de comunistas. É amplamente utilizado por todos aqueles que agem contra o Ocidente e, ainda, em menor escala, e por associação, pelos inimigos da ordem social estabelecida nos Estados ocidentais individualmente.

Penso que não se combate um mal ou um inimigo que não se saiba da existência. A própria ignorância impede até mesmo a prevenção, por motivos óbvios. Dizem que, por conhecer muito bem a criatura, tenha sido nessa certeza hipotética que o revoltado Lúcifer teria baseado sua tática de conquista do homem, para se tornar senhor do mundo. Fantasioso ou não, esse dito fala de uma tática que pressupõe a consciência de pelo menos duas coisas fundamentais:

1. É preciso conhecer como funciona a mente do objeto de conquista; não exatamente o que ele pensa, mas como funciona sua engrenagem mental;

2. É preciso desconstruir a própria existência – não a física, mas a de seus reais objetivos – diante do objeto de conquista. Tudo isso para que o conquistador possa agir, estratégica e livremente.

Durante esse processo de desconstrução, os inimigos da sociedade ocidental atuam ainda em mais duas outras frentes de ataque. A primeira delas procura incutir, na lógica do raciocínio cerebral dos indivíduos, um mecanismo automático de relativização. A outra atua no sentido mais físico de destruição. As duas frentes estão intimamente relacionadas e atuam com um *"delay"* (atraso em relação à outra), permanente, que faz uma se alimentar da outra.

O conceito de relativização, aqui, não tem nada a ver com o exercício de se colocar no lugar do outro, tentando ver o mundo com os olhos dele, para poder compreendê-lo e buscar formas de convivência harmoniosa, ou qualquer coisa parecida.

A relativização, no contexto de combate, tem por objetivo a desestabilização de conceitos que compõem a identidade cultural dos povos ocidentais, procurando afastá-los dos fundamentos de seus valores, atribuindo a estes o caráter de duvidosos, e fazendo-os pensar estar sempre distantes da sabedoria primitivo-popular e das lógicas naturais, sendo, por isso, artificiais e de caráter inferior. De maneira bem simplificada, é quando se atribui aos índios, por exemplo, a genialidade da civilização, por viver em harmonia com a natureza, e aos *"brancos"* ocidentais, a burrice por buscar a sua transformação. Ou quando se atribui ao casamento monogâmico ocidental, entre homem e mulher, a característica de imposição cultural, completamente antinatural, ao mesmo tempo em que se classifica o casamento de um homem com 17 mulheres, numa tribo qualquer da África, por exemplo, como prova incontestável de naturalidade; como se aquela tribo não tivesse chegado a esse modelo de união por contingências de sobrevivência e desenvolvimento. Exatamente como aconteceu com a sociedade ocidental.

Começa assim: ensinando as crianças a achar que as outras culturas sejam todas sabiamente naturais ou elegantemente diferentes – todas elas destruídas ou ameaçadas pela ganância, pela burrice e pela maldade da civilização ocidental. A repetição deste modelo de transmissão é tão intensa e tão prolongada, na formação de nossas crianças, que acaba por transformá-las em adultos de olhar viciado sobre a sua própria cultura e a dos outros, dando a impressão de que devam punir-se por se terem desenvolvido tanto e que devam por isso tudo ao outro permitir.

A frente de destruição física usa o Capitalismo como *"bode expiatório"* e *"saco de pancadas"*, para justificar todas as atrocidades que

comete. Tráfico e indução ao consumo de drogas, ataques terroristas, violência urbana, segregação racial e social, roubo, invasões, desajuste social, tudo é culpa do Capitalismo selvagem e nada financiado por agentes de destruição criados especificamente para promover o caos. Os desenvolvimentos científicos, os avanços na Medicina, as melhorias das condições de conforto, os progressos das comunicações etc. são obras do acaso. O fato de que tudo o que se tenha desenvolvido, nos países sob regimes comunistas, tenha sido produto de espionagem, contrabando e apropriação indevida de tecnologia não vem ao caso. Muito conveniente!

Todos os países pobres do mundo estão nestas condições porque o Capitalismo selvagem, contrariando os próprios anseios de expansão, teria resolvido delimitar seu próprio mercado consumidor, por achar que já produzia e consumia demais. Nenhum destes miseráveis e marginalizados países foi ou é vítima do delírio de onissapiência ufanisto-religiosa de seus governantes, nem da corrupção e da avidez de poder destes mesmos governantes. Nenhum dos países miseráveis do planeta, em se vendo impossibilitado de sobreviver economicamente, no isolamento, pretendeu supor que fosse o mundo que deveria transformar-se para que ele pudesse existir, como acha que deva. Bem como nenhum destes países tenha sido vítima dos anseios de expansão territorial da colonização comunista. Nada disso! Todos os miseráveis do planeta devem sua infeliz realidade, exclusivamente, ao Capitalismo selvagem. Um festival de mentiras e meias verdades que só proliferam e sobrevivem por causa do olhar relativizante viciado.

O Capitalismo é um sistema cheio de defeitos, que precisa estar em constante transformação e não é o que se possa chamar de símbolo de justiça e equilíbrio econômico-social. Entretanto não se deve atribuir a ele culpas que não lhe cabem, ou que, pelo menos, não lhe sejam exclusivas. Com o conhecimento científico e cultural a que se pode ter acesso nos dias de hoje, é inadmissível que tudo o que seja dito sobre as teorias contrárias ao Capitalismo seja pura e simplesmente absorvido pelas pessoas, sem que haja um mínimo de reflexão a respeito.

As frentes de destruição física se impõem pelo monitoramento do medo que disseminam no interior das sociedades. O medo faz com que as pessoas se calem, principalmente quando sabem que não

podem contar com a proteção do Estado. A barbárie e o sadismo sem limites do inimigo impõem pânico e silêncio. Paralisadas, as sociedades não encontram formas legais (muito menos ainda, dentro dos padrões humanitários) para reagir, abrindo espaço para que agentes mascaradores e intermediários passem a ocupar o lugar do Estado, no papel de assegurar um mínimo de condições de sobrevivência. Quando isso acontece, as sociedades passam a conviver com a *"bandidagem"*, num cotidiano de *"morde e sopra"* e começa a aceitar teorias e práticas de condescendência, simplesmente buscando agradar os *"sanguinários"*, na esperança de que possam vir a contar com sua benevolência e consideração. Em muitos casos, todo esse processo se dá de forma inconsciente.

Eu concordo que a crítica, desprovida de soluções realizáveis, que partem de premissas falsas, embora sedutoras, porque baseadas numa idealização dos seres humanos (muito distantes da verdadeira criatura que é), seja bem mais fácil de ser absorvida pelos indivíduos do que tudo aquilo que possa fazê-los debandar a mente para o lado dos questionamentos que visem buscar a realidade. E é só por isso que as teorias "idealizantes" têm o sucesso que têm, povoando o Planeta de centenas de milhões de *"papagaios"* engajados, repetindo tolices, às quais não saberiam argumentar em favor, ao menor sinal de questionamento reflexivo, a não ser partir para a agressão física ou verbal, que é o que sempre acabam fazendo, ou, então, recorrem logo ao plano B: esconder-se atrás do melindre [1].

Em nosso tempo, há três correntes concorrendo para varrer do mapa a sociedade ocidental (leia-se: capitalista, cristã, liberal e democrata):

1. A dos comunistas, que pretendem impor a supremacia do Estado totalitário, provando que as democracias capitalistas não sobrevivem ao seu próprio ideal de liberdade, apesar da eficiência econômica e de já terem provado que a famosa inexorável luta marxista de classes somente aparece mesmo depois da infiltração comunista (estando, porém, muito longe da inevitabilidade e tendo, ao contrário, que ser fomentada);

2. A do Islã, que pretende impor o Califado e acabar com os infiéis;

3. A de um movimento "iluminista" que está por trás das oligarquias financeiras globalizadoras, que pretendem produzir uma única civilização mundial, idealizada, de homens com pensamentos e comportamentos

uniformizados, desprovidos da consciência e do exercício do livre arbítrio, que é o que, afinal, lhes dá a condição de criatura.

Estamos em plena era da incerteza em relação aos destinos de povos, governos e nações, no que diz respeito à sua independência, na medida em que os mercados financeiros já estejam vivendo a realidade de um mundo sem fronteiras. Esse quadro gerou uma crise de autoridade nos governos locais, os quais precisam estar em razoável sintonia com este mercado financeiro apátrida, mas que não podem se desvencilhar do papel de governar e, simplesmente, assumir um papel de gerente de relacionamentos entre as populações locais e aquele mercado, principalmente se isto significar prejuízos sociais incontroláveis e intoleráveis. Parece que, pelo menos dentro desse conflito, o placar já seja de 1 a 0 para a terceira das correntes acima citadas – e não só em relação às sociedades capitalistas ocidentais, mas em relação às outras duas correntes.

Entretanto em todos os outros patamares, há uma espécie de acordo de cavalheiros entre estas correntes, explícito ou não, para que seu objetivo seja concretizado. Depois disso elas matar-se-ão uma às outras até que apenas uma sobreviva. Nenhuma delas tem a menor condição de conseguir êxito, enquanto a cultura ocidental tiver como seu maior representante os EUA, aliados a algumas potências européias e asiáticas. Por isso, o grande investimento em promover o antiamericanismo no mundo. Nesse contexto, África, América Central e América do Sul são palcos de disputa, o que faz destes continentes o alvo da importação de lutas que não lhes pertencem. A impotência diante dessa luta de gigantes, entretanto, não impede que a eles (ou a cada nação que neles habite) caiba a opção de escolher a quem aliar-se, como já o fizeram, explicitamente, alguns países da Ásia.

É importante para países como o nosso, perceber, o quanto antes, que um projeto como a *"Aliança das Américas"* (projeto que orienta o Foro de São Paulo), por exemplo, seja uma falácia que pretenda apenas nos alinhar com a corrente comunista. Seremos igualmente celeiros subservientes. O sonho de tornar-se uma grande potência pacífica e poliétnica deve ser sabiamente alimentado, porém temporariamente adiado, em nome de uma profunda reflexão a respeito deste momento histórico, que demanda escolhas fundamentais. O Brasil, particularmente, teria condições de poder fazer a escolha certa, sem

ter de render-se, obrigatoriamente, a um domínio servil. Ao contrário, nosso País talvez seja um dos poucos que tenha a medida certa para se tornar um importante aliado daqueles que pretendem preservar a civilização ocidental.

Por mais infantilóide que o que vou dizer possa parecer, o fato é que seja muito mais lógico que sejamos invejados pelos nossos vizinhos caribenhos e sul-americanos do que por potências como os EUA, por exemplo. Por razões tão óbvias que não é preciso nem citar. Não seria nem um pouco estranho fazer suposições sobre o mórbido prazer de ditadores como Hugo Chávez, ao assistir um País potencialmente rico como o nosso, de dimensões continentais e habitado por um povo privilegiadamente pacífico, entrar no caminho do retrocesso – direto para o fundo do poço – sem os privilégios petrolíferos e financeiros dos quais dispõe a minúscula Venezuela – que, aliás, virou quintal da casa de Chávez. Não é à toa que o presidente venezuelano seja acusado de apoiar, inclusive com ajuda financeira, organizações terroristas do mundo todo. Na realidade, seria hora de os brasileiros começarem a pensar se Chávez não estaria muito mais para Genghis Khan, em relação à América Latina, do que aquele que ele acusa de ser imperialista – o Presidente norte-americano, G. W. Bush.

Não há estratégias definidas, mas o pouco que se sabe é que, para sobreviver, a sociedade ocidental precisa:

1. Patrocinar o desmascaramento dos inimigos, privilegiando um processo de resgate das realidades históricas factuais que estão por trás das propagandas ideológicas de esquerda, desde a educação escolar até ao que seja veiculado na mídia. Uma espécie de tática de patrulhamento ideológico invertido;

2. Repensar o custo-benefício da liberdade, pelo menos no atual momento histórico, uma vez que esteja sendo usada contra si mesma, no que parece ser um movimento de autodestruição. A idéia é a de que, se tivermos de perdê-la, que o façamos para nós mesmos, na esperança de que, um dia, possamos dela desfrutar novamente;

3. Promover a união, mesmo que temporária – como no acordo de cavalheiros entre as três correntes inimigas – entre todos os povos que queiram viver sob a cultura ocidental. Isso significa que, sim, há que se alinhar com as grandes potências ocidentais, sendo os EUA a maior delas. É um fato.

É compreensível que muitos odeiem o Governo norte-americano, e especialmente o Presidente George W. Bush. Entretanto creio que não seja qualquer desatino pedir que isso se dê, ao menos, por motivos mais adequados. Não se goste de Bush por sua incapacidade de *"jogar tinta sobre os inimigos invisíveis"*, fazendo com que possam ser vistos e reconhecidos, de maneira que se tornasse mais fácil convencer mais pessoas e países a combatê-los. Não se goste de Bush por sua incapacidade de encontrar mecanismos para redesenhar a assimetria dessa guerra antiocidente, fazendo com que os vetores desequilibradores da vigilância passassem a apontar para os inimigos e não contra nós mesmos. E, finalmente, odeie-se Bush por não ter aprendido a lição que a Guerra do Vietnã deixou sobre o uso da liberdade como arma contra o próprio Ocidente.

Pela nossa independência, não será tão danoso apoiar os aliados pró-Ocidente, nítida e claramente, quanto o será se viermos a selar acordos de cumplicidade, com qualquer uma das três correntes contrárias, ou com as três, por indução.

Acontece que as pessoas efetivamente patriotas e nacionalistas acabam achando que os imperialistas são as potências de estado instituídas, ou seja, países tradicionalmente instituídos, como EUA, por exemplo. Este é o erro, que não as faz serem capazes de enxergar quem são os verdadeiros inimigos. Ora, os verdadeiros inimigos são aqueles que pretendem fazer do mundo uma grande aldeia dominada por entidades transnacionais (são elas que patrocinam o terrorismo internacional, o alarmismo ambientalista, as neo-revoluções comunistas etc.), já que nas mãos destas (compostas por enormes e muito concentrados megaoligopólios comerciais) estarão todos os processos de produção de bens e de serviços, desde a extração das simples matérias-primas aos produtos finais de consumo (bem como de serviços), passando, é claro, por todos os processos de financeirização (ou seja, papéis, ações, commodities, e mais tantas outras formas de capitalização financeira de ações de mercado futuro, incluindo papéis de dívidas etc.).

Nesse sentido, os planos dessas transnacionais (que carregam sementes de um grande sistema que poderíamos chamar de Capitalismo de Estado transfigurado de privado, isto é, um comunismo de mercado) estabelecem estratificações do mundo em regiões geográficas com funções especificadas. Por exemplo, aos países do Terceiro Mundo, como o nosso (e, particularmente, nesta estância geográfica da América

Latina), caberá a função de fornecedor de matéria-prima (seja lá para o que for), de produção generalizada de insumos (também seja lá para o que for), onde habitará uma nova elite (inescrupulosa, autoritária, apátrida e burra, como a que vimos vendo ascender ao poder nos últimos 25 anos), e que reinará sobre uma massa enorme de indivíduos que pertencerão, basicamente, a uma única e grande classe média (não a que sempre vimos, mas uma nova – burra, não especializada, lavada cerebralmente e mecanizada, que se contentará com bem menos do que aquela de inteligência ambiciosa que eu e o leitor conhecemos um dia e que chegou a levar o Brasil às portas da esperança do desenvolvimento). Esta nova classe média, onde gente como eu e o leitor será extinta, é aquela que este Governo Lula vem dizendo estar crescendo com seu *"projeto excelente de redistribuição mais justa de renda"*.

Infelizmente, para nós, aos EUA e a alguns países europeus (falando somente em termos de localização geográfica) caberá ser o centro que abrigará, fisicamente, as famílias, as gerações e os escritórios centrais dos encabeçadores desta nova civilização transnacional, de onde partirão as grandes ordens e onde reinará uma vida melhor e mais confortável (vida e conforto que gente como nós estará condenada a não desfrutar jamais, posto que essa *"liberdade"* de ir e vir será muitíssimo reduzida, com as mais variadas desculpas: prevenção terrorista, quarentena por doenças etc.).

Portanto, o que as pessoas não enxergam é que os novos imperialistas não agem em prol de qualquer país, uma vez que já vislumbraram e projetaram a divisão do mundo e as funções econômico-sociais-geográficas de cada área.

O verdadeiro combate deve ser empreendido contra esta figura da globalização esquerdista e não contra nações especificamente. Nesse contexto, cabe usar a inteligência e a informação para saber identificar que ações vêm dos agentes dos Estados, particularmente do Estado norte-americano, e as que vêm dos agentes da globalização esquerdista, **por intermédio do Estado norte-americano** (como já disse, território eleito pela esquerda globalista internacional como sede e quartel-general). A ONU, por exemplo, representa mais perigo para o Brasil (e para os EUA também, já tendo, inclusive, feito muito estrago por lá) do que o Estado norte-americano [2].

No entanto, muitos nacionalistas não enxergam essa sutil diferença na determinação de estratégias para combater os inimigos, acabando por reduzir a questão em níveis de Estado contra Estado. Estão errados! O inimigo não tem pátria. Mas, ao contrário do que se apregoa por aqui pelo Brasil, os nossos possíveis aliados estão – estes sim – escondidos nos povos de cada pátria e é nessas pátrias que deveríamos procurá-los. Entretanto essa confusão entre ação do Estado e ação dos Internacionalistas acaba por minar as possibilidades reais de união entre as nações para combater o inimigo que todas elas têm em comum.

É importante observar que não há aqui qualquer valorização das falsas e forçadas (de fora para dentro das nações) *"uniões continentais"* apregoadas como completamente necessárias para que os países tenham força e representatividade na aldeia global. Ao contrário, essa é a tática dos internacionalistas. A liberdade e a independência de cada povo é que devem ser incentivadas dentro de cada Estado, para que seus fortalecimentos internos impeçam que os tais *"continentes uniformizados"* se formem – e já com funções predeterminadas, política, social e economicamente. É preciso que se entenda que essa pseudo-união entre os povos dos continentes, que é apregoada hoje, os transformará em escravos de modelos preconcebidos de sociedade. Por isso, a *"Aliança"* que deveria haver entre os povos que habitam seus Estados independentes seria pelo fortalecimento da nação independente que habita cada um deles.

A receita para fazer isso? Não, eu não tenho. Mas de uma coisa eu tenho certeza: enquanto houver espaço para que o discurso comunista se disfarce de nacionalista, de justiceiro e de salvador do mundo contra o "imperialismo" norte-americano, estaremos consolidando, cada vez mais, a construção de nossos próprios calabouços. Há que se tirar o elo malicioso e falso entre Justiça e Igualdade. Justiça não é sinônimo de Igualdade. Quem foi que disse que os homens se realizam na igualdade? Não, senhores, os homens constróem, produzem e conseguem construir seus pequenos paraísos com **liberdade**. Justiça é garantir a **liberdade**.

Talvez a saída esteja em construir teorias que provem que o *"reino da fingida igualdade"* seja contraproducente em termos de lucratividade. As idéias precisam ser compradas por gente interessada em colocá-las em prática, em transformá-las em realidade. E, geralmente, no mundo em que vivemos, isso só acontece quando elas, lá no varejo, se traduzam

em lucratividade (que nesse caso significa uma combinação de três elementos: dinheiro, poder e segurança), para quem nelas tenha investido, muito mais financeira do que ideologicamente.

Será que ninguém se propõe a mergulhar em desafios novos, como analisar a questão de um plano de defesa nacional para o Brasil, sob este olhar que eu expus acima?

Será que são tão poucas as pessoas que enxergam as coisas que eu vejo?

Será que eu estou tão errada assim?

Notas:

[1] O esconderijo da incompetência é o melindre. Muitos daqueles que vêem seus argumentos derrubados ou findados numa discussão qualquer se refugiam no melindre, na posição de ofendidos, de modo a fazer com que aquele que tenha sido mais eficiente na argumentação deixe o palco do evento como ríspido ou até mesmo como agressivo. O mais engraçado é que os ditos melindrados falam o que querem, ofendem à vontade, se fazem de surdos aos apelos da razão, mas se sentem ofendidos ao ouvir uma única verdade que os faça calar.

Gritam, saem andando, choram – vale tudo para não se render à verdade. E não se está aqui a falar de verdades inutilmente grosseiras, como *"você é um idiota"*, ou coisa parecida. Digo verdades que estejam relacionadas a um determinado tema qualquer, mas que envolvam diretamente o universo da vida do melindrado, como por exemplo, *"você fala isso, porque nunca passou por aquilo"*. Pronto, é o suficiente! O melindrado sente-se mortalmente ofendido. Se estivesse seguro de suas posições, ele (que nesse caso não seria melindrado) reagiria normalmente e contra-argumentaria, calmamente.

Mas, como o objetivo dos inqualificáveis é vencer a discussão e não acrescentar ou discutir – no sentido de troca – absolutamente nada, recorrem, covardemente, à posição de ofendidos, porque sabem que ganharão, ao menos, a solidariedade da maioria, que tende a proteger e amparar os mais fracos. Os mais inteligentes são sempre vistos como ríspidos, arrogantes e agressivos. A verdade é que inteligência ofende mesmo, principalmente quando diz a verdade, coisa que quase sempre faz.

Eu nunca conheci um ser humano inteligente que tenha se ofendido pessoalmente por alguém ou algum fato. Conheci, sim, os que se entristeceram por não se fazerem entender ou por não encontrarem interlocutores saudáveis. Se a inteligência e a cultura não fossem, para tantos, imperdoáveis, saberiam o tamanho do regozijo que provoca assistir o debate entre duas mentes brilhantes.

Mesmo que, aos olhos de todos, alguma coisa pareça ofensa, para os inteligentes e seguros de si, é apenas fruto de burrice ou ignorância. Não voltam para falar nada, para convencer ninguém ou buscar aprovação, pois sabem que o tempo se encarregará de demonstrar sua razão e a verdadeira face dos ofensores; porque os mais inteligentes não precisam convencer, eles têm sempre a necessidade de acrescentar – são coisas bem diferentes.

Como nos filmes de ficção, onde somente um andróide pode reconhecer, ou mesmo perceber, a presença de outro andróide, assim se dá com aqueles que têm o dom da inteligência universal; eles são capazes de reconhecer um ao outro, no meio de uma multidão, numa simples troca de olhar (hoje, com a Internet, também na troca de e-mails). É universo para poucos e somente eles sabem o preço que pagam.

Os incompetentes e os culpados escondem-se atrás do melindre, como se, mentindo para os outros, pudessem enganar suas próprias consciências, tentando, desesperadamente, convencer que sejam vítimas, quando, na verdade, não conseguem é lidar com sua incapacidade de ser aquilo que admiram. Passam a vida toda alardeando aquilo que presumem sejam as suas qualidades, para esconder o que, para eles, são seus irreveláveis defeitos.

Invejam a liberdade e o vínculo com a verdade dos inteligentes, punindo-os com melindres, para torná-los, aos olhos dos outros, ríspidos, agressivos ou arrogantes. São as *"vítimas"*, **os** *"pobre-coitados"*, **que não assumem que foram ofendidos, não pela suposta atitude ríspida, ou** *"socialmente inconveniente"*, **como diriam outros, mas sim pela verdade que não suportam ouvir e tentam avidamente esconder, não só dos outros, mas principalmente de si mesmos.**

[2] Retire desse contexto a Rússia – associada ao Islã – e a China, que marcaram encontro no futuro para disputar o mundo entre si; não

sendo por outro motivo que se associaram em trio para liquidar o único Estado que pode derrotá-los: os EUA. É por isso, também, que os Internacionalistas estão permanentemente empreendendo ações que aparentemente seriam ações dos EUA – como as ações de ONGs na Amazônia, por exemplo. Estas ações acabam por fazer com que nossa estratégia de defesa seja voltada para proteger a Amazônia, e o Brasil, de um inimigo que não existe (no caso, os próprios EUA) e não contra o inimigo internacionalista.

A autora é Psicóloga.

O Uso Criminoso das Informações – Mudança de Perspectiva –

Marcelo Hecksher

"Os incompetentes sempre souberam chacoalhar as árvores para apanhar no chão os frutos. O que não sabem é plantá-las".

Roberto Campos

Com a eleição de Fernando Collor, assistiu-se à dissolução do Serviço Nacional de Informações (SNI), a partir da extinção da Agência Central, órgão central do Sistema Nacional de Informações (SISNI), das agências regionais, nas capitais dos estados, das Divisões de Informações (DSI), nos ministérios, e das Assessorias de Informações (ASI), nas empresas estatais. Alegava o Governo eleito que o SISNI se ocupava de vasculhar a vida particular de políticos e administradores públicos, o que teria se constituído em instrumento de chantagem na época dos governos militares. Utilizando a frase pronunciada por um de seus idealizadores, Golbery do Couto e Silva, *"criei um monstro"*, Fernando Collor, travestido de salvador da pátria, conseguiu, com esse ato, unir a opinião de todos os políticos. Tal providência equivaleu à conhecida atitude do pai que *"retira o sofá da sala"*, para resolver o problema de comportamento da filha com o namorado. Talvez, preocupado, também, com o comportamento da esposa.

Assim, o Governo Federal deixou de contar com um sistema estabelecido de informações, hoje tratado como de Inteligência, que realizava o acompanhamento dos diversos campos da vida nacional e internacional. Na extinção do SISNI, não foi considerado que o erro não estava na existência do sofá, mas no uso que dele se fazia.

Considerando que o referido sistema nasceu pós-1964, muito pouco tempo decorreu desde a sua ativação até à sua extinção. Exemplificando, o sistema russo, que congrega as atividades de Inteligência do Estado, teve origem na Opridrinina, em 1564, organização de Inteligência de Ivan IV, o Terrível. E persiste nos dias atuais de Vladimir Putin como

herdeiro da KGB, da MVD, da GRU e da MO. Foram inúmeras as modificações, sem, contudo, nunca haver sido cogitada a extinção do sistema de Inteligência.

Até aos dias atuais, nada existe semelhante ao SISNI em atividade no Brasil. As Forças Armadas, por contarem com seus Centros de Informações nas estruturas organizacionais estabelecidas e aprovadas, mantiveram-nos em operação, deixando, contudo, de fazer o acompanhamento de setores internos da sociedade, o que deixara de fazer sentido, no momento em que a atuação do comunismo internacional arrefeceu, após a queda do Muro de Berlin.

Como conseqüência da extinção do SISNI, o Governo se viu desinformado no tocante aos dados referentes à conjuntura nacional e internacional. Há que se destacar, no campo da Política nacional, as dificuldades criadas para o Governo com as atuações de políticos corruptos, do crime organizado e de movimentos ditos sociais, mas, em verdade, movimentos políticos, com o fito de atingir o regime democrático instituído no País, para a adoção de regime de orientação política comunista, atividades que passaram a surpreender o Governo. No campo internacional, o Governo não consegue acompanhar a demagógica atuação de regimes que florescem na América do Sul, sob a motivação do Governo de Fidel Castro, tendo como mote a oposição direta ao Governo norte-americano, como reeditando a posição bipolar da época da Guerra Fria. Isso tudo sem fazer referência aos campos econômico e psicossocial, uma vez que o Governo brasileiro parece deixar agirem, em proveito próprio, os vizinhos da América do Sul, atribuindo ao Brasil uma atuação de explorador imperialista na região, sem oferecer resistência. Em todas as questões políticas e econômicas envolvendo Brasil, Bolívia, Venezuela, Argentina e Equador, temos sido surpreendidos pela adoção de medidas unilaterais desses países, em detrimento dos interesses do Governo brasileiro e de empresas estatais e privadas nacionais.

Surpreendentemente, a imprensa, na data de hoje, 2 de junho de 2007, noticia que o Governo, por intermédio da ABIN (Agência Brasileira de Inteligência), arremedo institucional de uma agência de Inteligência, uma vez que subordinada a um órgão ministerial, investiga a vida privada de detentores de cargos de primeiro escalão do Governo Federal (caso

do Ministro Silas Rondeau), inclusive quebrando seus sigilos bancário e fiscal. A título de combater a corrupção, lança mão, o Governo Federal, de opção não democrática e não legal, com ação policial não respaldada na Justiça, para investigar seus próprios integrantes.

Em uma análise mais imediata, poder-se-ia dizer que o Governo Federal, após retirar o sofá da sala, utilizou as mesmas atitudes anteriores e as considerou corretas, uma vez que hoje essas atitudes lhe favorecem o conhecimento da conjuntura, mesmo que a arrepio do estado de direito democrático, um chavão muito utilizado pelo Governo atual, quando lhe é conveniente.

Seria de todo interessante que o Governo, realmente, abrisse os arquivos do antigo SISNI, de forma ampla e completa. Em virtude da juventude do sistema de informações, muitos documentos poderiam ser considerados risíveis, ou incongruentes, em face da inexperiência dos analistas de então. Contudo, outros, produzidos com o amparo de método analítico de eficácia comprovada em diversos serviços estrangeiros, método esse adotado pelo SISNI, seriam demolidores se consideradas as personalidades da República atual.

É chegada a hora de colocar a casa em ordem. Nenhum governo pode prescindir de informações que o orientem na tomada de decisão. Para serem adequadas, essas informações devem ser produzidas por profissionais de análise dos diversos campos da vida nacional, segundo métodos preconizados e utilizados mundialmente. Nada surgiu ainda mais adequado que o ciclo de produção de informações.

A produção do conhecimento, forma mais atual de nomear as informações, deve ser respaldada de acordo com as competências dos analistas. Não é necessário que esses sejam *"homens da sombra"* ou *"arapongas"*, como insiste em nomeá-los, pejorativamente, a imprensa em geral. Analista é um profissional com conhecimento em determinada área, que é capaz de analisar um determinado fato, concluir sobre os dados existentes, desde que esses lhe permitam, ou, até mesmo, projetar a evolução dessa conjuntura, a fim de assessorar na tomada de decisão por quem tenha essa competência. Para tal, o analista se vale de conhecimentos próprios, adquiridos pela coleta ostensiva de dados ou pela aquisição sigilosa de dados. Age, sempre, com total isenção, buscando a conclusão possível, segundo a sua consciência e capacidade.

Nesse ponto, a busca sigilosa de dados, reside um dos perigos do mau uso de um sistema de Inteligência. Quando agindo em defesa do Estado na proteção dos conhecimentos nacionais contra agentes estrangeiros, ou na busca de conhecimento de interesse nacional, segundo um plano estabelecido e aprovado, os agentes estão respaldados pelo interesse maior do Estado. Quando se mistura ação de Inteligência no interesse da defesa do Estado, com ação policial, sem o respaldo legal do Poder Judiciário, o agente passa da condição de agente do Estado para agente criminoso. Por tal razão, as ações de busca sigilosa de dados devem ser totalmente divididas por setores segundo as competências estabelecidas pelo Estado para cada organização componente do sistema de Inteligência, tanto para proteção quanto para aquisição de dados.

Desde já é conveniente afirmar que a seleção de analistas ou agentes de Inteligência, por intermédio de concurso público, desprezando a experiência de recrutamento de pessoal em uso nos diversos organismos de Inteligência em todo o mundo, é, no mínimo, ridícula.

A primeira providência para tentar colocar a casa em ordem está relacionada à divisão de atribuições e estabelecimento de competências para as organizações que compõem o que se poderia nomear como o atual sistema de Inteligência no Brasil.

ABIN, Polícia Federal e Centros de Inteligência das FFAA, são os órgãos hoje existentes.

À ABIN seria atribuída a competência de atuação no campo externo, tanto na análise quanto na aquisição de dados, cooperando com as salvaguardas de proteção dos conhecimentos nacionais.

À Polícia Federal seria atribuída a competência de atuação no campo interno, para análise, coleta e busca de conhecimentos e, também, a responsabilidade pela salvaguarda dos conhecimentos nacionais.

Às FFAA seria atribuída a competência para a análise, coleta e busca de dados no campo militar, assim como a proteção dos conhecimentos nessa área, e a cooperação na salvaguarda dos conhecimentos de interesse nacional.

Essa divisão de tarefas seria o primeiro passo para iniciar a colocar ordem na casa, impedindo que, mais tarde, algum mal intencionado viesse,

novamente, a retirar o sofá da sala. Seria o caminho para dotar o Estado brasileiro de um imprescindível serviço de Inteligência, profissional e capaz de atuar com toda a isenção que preconiza a filosofia da atividade.

Não existe a necessidade de estabelecer um órgão normativo, ou central de um sistema, a não ser no que diz respeito à formatação e à padronização dos documentos de Inteligência, atribuição que poderia ser dada ao que era, no passado, a antiga Escola Nacional de Informações, a ESNI, estabelecimento de ensino exemplar, desfigurada pelo *"salvador da Pátria"*. Algumas atividades, como a criptografia de voz e dados, necessariamente atividades padronizadas, poderiam ser atribuídas a quem já possua competência para tal. As Forças Armadas já atuam nesse campo, por intermédio de seus centros de pesquisa.

Dessa forma, espera-se que o Estado brasileiro venha a contar com organizações capazes de atuar na produção e na proteção do conhecimento, de forma institucional, fornecendo condições para as tomadas de decisão, sem sobressaltos ou improvisações. E que o Estado brasileiro aprenda a utilizar essas informações de forma legal.

O autor é Coronel-Aviador, Mestre em Ciências Aeronáuticas e Especialista em Administração de Recursos Humanos.

31 de Março, um Golpe do Parlamento?

Davis Ribeiro de Sena

Em 2004, já no Terceiro Milênio que vivemos, transcorreu o 40º aniversário da Revolução de 31 de Março, ocasião em que o Exército Brasileiro, a partir de Minas Gerais, interveio no processo político-institucional da Nação. Respaldada em um segmento significativo da sociedade brasileira, que se mostrava intranqüila e ostensivamente contestava a legitimidade do Governo constituído, a guarnição militar estacionada naquele estado da Federação assumiu o Poder Revolucionário e marchou visando derrubar o Governo Federal.

O Presidente em exercício não contava com a maioria do Congresso Nacional, que logo declarou o cargo vago, quando ele ainda se encontrava fisicamente em território brasileiro, propiciando sua queda ao designar imediatamente o Presidente da Câmara dos Deputados como o novo Presidente da República. Foi o *"golpe branco"* que sagazmente muitos parlamentares e cronistas procuram omitir ao julgamento da opinião pública. Pode-se argumentar que os representantes do povo estavam coagidos, o que é uma verdade histórica. Entretanto nossos congressistas deveriam colocar a altivez democrática acima da intimidação e dos interesses pessoais. Que fechassem o Poder Legislativo e assumissem, sozinhos, a direção do Estado, caracterizando a ditadura, mas preferiram manter os privilégios políticos e familiares. O Poder Judiciário também compactuou, legalizando a situação de força, ao se subordinar aos novos donos do Poder Executivo, como se nada tivesse acontecido. Os tanques não apareceram nas ruas de Brasília.

Entrementes, a acossada classe média organizava passeatas nas principais cidades do País, ocasião em que multidões apoiadas pelo setor ortodoxo da Igreja Católica desfilavam apreensivas, rosários ao alto, traduzindo pressão popular em favor da substituição do Governo da União. Seus corações e mentes estavam conquistados pelo temor do que consideravam investida traiçoeira do comunismo internacional e do marxismo ateu, que atingiram patamares insuportáveis no famoso

comício da Central do Brasil. A massa clamava pela reação frontal contra a situação vigente, exorcizando o fantasma da sovietização, da implantação de uma república sindicalista, no seu entendimento.

Pois bem. O Exército foi alçado ao Governo pelo mesmo Congresso que não pôde, ou não teve ânimo para controlar os vertiginosos acontecimentos, e ambos dividiram o Poder, pelo menos até ao Ato Institucional nº 5 (AI-5, dezembro de 1968), que é outra história.

Em poucas palavras: o Poder Legislativo não questionou o movimento armado, ao contrário, deu-lhe o suporte constitucional ao se transformar, espontaneamente, em Colégio Eleitoral e, apesar das cassações de mandatos (os suplentes assumiram), autenticaram o nome dos presidentes revolucionários, tendo a maior bancada de representantes indicado os dois primeiros vice-presidentes civis. Nunca existiu uma ditadura nesse período do atribulado processo político nacional, e o partido oficial sempre manteve a absoluta maioria parlamentar, pela vontade popular. O Poder Judiciário não foi atingido pelos atos revolucionários iniciais e permaneceu funcionando com todas as prerrogativas. Sua entidade máxima, o Supremo Tribunal Federal, jamais protestou contra as cassações ou outras medidas de exceção, isto é, apoiou tacitamente a Revolução, atribuindo-lhe legalidade institucional.

A par da legislação casuística, como a imposição do voto vinculado – unicamente visando efetivar o continuísmo – o partido majoritário aceitou com entusiasmo a figura espúria do *"biônico"*, dela se beneficiando com a maior sem-cerimônia: prefeitos, senadores e governadores usufruíram das benesses do mandato sem voto, ao arrepio da consciência democrática nacional. Poucos militares foram favorecidos por esse processo insólito desconhecido na História Republicana, e, assim mesmo, em razão das condições pessoais de entes políticos e não por força de seus postos hierárquicos.

A tese do inimigo interno construiu um ambiente de enfrentamento, colocando as Forças Armadas diretamente na repressão político-social para a qual não estavam profissionalmente preparadas. Contudo, o destino apresentou o momento oportuno para retornar ao processo democrático interrompido e aplicar a Constituição de 1967: por morte do Presidente, empossar o Vice-Presidente civil, político mineiro de reconhecida consciência jurídica, que certamente dispensaria o emprego do

AI-5, instrumento rigoroso, vigente por tempo indeterminado, e orientaria a nação para uma difícil, mas não impossível, conciliação. Seu impedimento e a ascensão de uma Junta Militar são, talvez, as principais razões para o prolongamento do regime de exceção, por mais de 20 anos.

A seu turno, a quase totalidade da mídia contribuía para o êxito do novo regime. Hoje, certos jornalistas aparecem como militantes de uma *"resistência democrática"* que não houve. Isso posto chega-se à conclusão de que o 31 de Março não representou um *"pronunciamento pela força"*, seguindo o melhor estilo latino-americano. Retratava o desfecho militar, sem derramamento de sangue, para o impasse que afligia o povo brasileiro, vítima de ingovernabilidade momentânea. Internacionalmente, atravessávamos o auge da Guerra Fria e as duas superpotências não satisfeitas com a rivalidade terrestre disputavam palmo a palmo o espaço sideral.

Todavia, as Forças Armadas assumiram a responsabilidade única. O que fizeram nesses dois decênios? Apenas maltrataram nossa gente, que lhes confiou ingenuamente o emprego das armas, como afirmam alguns adversários ocupantes de cargos em órgãos formadores de opinião? Em l963, éramos 76 milhões e o Produto Interno Bruto (PIB) beirava os 78 bilhões, o que refletia uma **renda per capita** de US$ 1 mil, aproximadamente. O Brasil tinha 130 milhões de habitantes em 1985 e o PIB saltara para 270 bilhões, resultando em uma renda individual superior a US$2 mil, isto é, dobrara em 20 anos. A malha rodoviária federal pavimentada passara de 12 mil quilômetros para aproximadamente 55 mil, e os telefones instalados – que eram 1,2 milhão, atingiram o segundo dígito numérico, no mesmo período. A capacidade de geração de energia elétrica crescera de seis *megawatts* para mais de 40! É visível a interiorização do equipamento territorial, a afirmação do monopólio estatal do petróleo, a expansão do parque siderúrgico nacional, a instalação e o desenvolvimento das telecomunicações (obtida a tecnologia de ponta), bem como a valorização da nova Capital Federal. Os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND) do regime militar são elogiados publicamente pelo atual Presidente popular e democrata.

"Houve empolgação do Poder por tempo excessivo?" Vamos ver: periodicamente, o regime revolucionário submetia-se à incerteza das urnas, tanto que o Governo Federal viu ser reduzida drasticamente

sua maioria na Câmara dos Deputados, mostrando o esgotamento do regime, mas manteve a duras penas o controle do Colégio Eleitoral, o que lhe garantiu a eleição de mais um Presidente revolucionário, graças ao radicalismo de um de seus principais adversários, carismático chefe político do Rio Grande do Sul. Se ele tivesse unido suas forças à oposição, esta teria ganhado as eleições naquele estado, o que causaria a reviravolta no Colégio Eleitoral, onde a maioria situacionista era escassa, e o País retornaria antecipadamente à plenitude democrática.

O AI-5 limitou as liberdades individuais e concedeu poderes extraordinários ao Presidente da República, como jamais ocorrera em nossa evolução histórica. O choque com outros segmentos da sociedade brasileira foi inevitável, embora tenha havido respaldo em patamares mais influentes da pirâmide social, comprovado pelas sucessivas eleições ganhas pelos conservadores que sustentavam a situação, como vimos. Jamais lhes faltou o apoio irrestrito da chamada grande imprensa, hoje crítica implacável do regime que ajudou a legitimar.

Por sua vez, o Congresso Nacional, parceiro voluntário no exercício do poder de exceção, novamente dividiu a responsabilidade da legislação revolucionária: em 1977, o Presidente Ernesto Geisel, em gesto ditatorial, pôs o Parlamento em recesso e elaborou o famigerado *"pacote de abril"*, pelo qual interferia profundamente no processo institucional, retardando o irreversível retorno à prática democrática, ansiado por toda a nação. A quase totalidade dos intelectuais e analistas políticos influentes na opinião pública, a mídia, em uníssono, descrevem as rigorosas restrições à cidadania impostas *"individualmente"* na Granja do Torto, quando todos sabem – e omitem – que se trata de meia-verdade, pois o Presidente do Congresso, coadjuvado por outros parlamentares e juristas, foi o principal redator do *"pacote"* e mentor de todas as arbitrariedades ali geradas.

Setores mais radicais preferiram a resistência armada e o saldo negativo foi a perda lamentável de preciosas vidas humanas tombadas em confronto perverso. O cenário mundial dos dias atuais é completamente distinto. A derrubada do Muro de Berlim e a fragmentação da poderosa União Soviética sepultaram, definitivamente, a filosofia marxista-leninista como base de um sistema econômico planificado. Os próprios socialistas soviéticos assim o determinaram, reconhecendo sua inviabilidade.

Evidentemente o comunismo como doutrina, ideologia, permanece na cabeça de pequena minoria sectária da sociedade brasileira.

O mundo mudou. A anistia geral, tradição que se renova na árdua caminhada política do País, apaziguou os ânimos mais exaltados e recente pesquisa veraz constatou que 72% da população brasileira confiam no Exército, demonstrando que não há ressentimentos ou mágoas de qualquer natureza entre nossa gente.

O autor é Coronel do Exército Brasileiro, membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

Salgado Filho: o Homem que deu Sustentação às Asas da Força Aérea Brasileira

Mauro Barbosa Siqueira

"A felicidade do homem não está na liberdade, mas na aceitação de um dever."
André Gide – *"Vôo Noturno"*

Da esquerda para a direita:
Carlos Martins, General George Marshall, Salgado Filho e
General Leitão de Carvalho, 1943.
Fonte: Arquivo Nacional: RO. FOT. Cx. 28. EV. 01. 34.

O Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, afirmou que as dificuldades financeiras já imobilizam 63% da frota da Força Aérea Brasileira (FAB) e alertou, em recente depoimento na Câmara dos Deputados, que o Brasil cairá para quarto lugar, no *"ranking"* da América do Sul, no quesito caças e aviões de combate. De acordo com as informações passadas aos parlamentares, de todas as aeronaves, cerca de 37% estão em operação hoje. Outras 31% estão paradas no parque de manutenção e 32% estão indisponíveis, nas bases da FAB, por falta de peças ou de suprimentos. A queixa de sucateamento das Forças Armadas tem sido constante nos últimos anos, mas a situação da Aeronáutica surpreendeu os deputados, aos quais, veementemente, o oficial-general chegou até a pedir emendas parlamentares para complementar o Orçamento. Para 2008, prevê-se R$1,8 bilhão para reaparelhamento nas três Forças. A Aeronáutica tem uma previsão de aumento nos gastos discricionários, em comparação com 2007, de R$3,6 bilhões. Desafortunadamente, esta é a realidade enfrentada pela Força Aérea Brasileira.

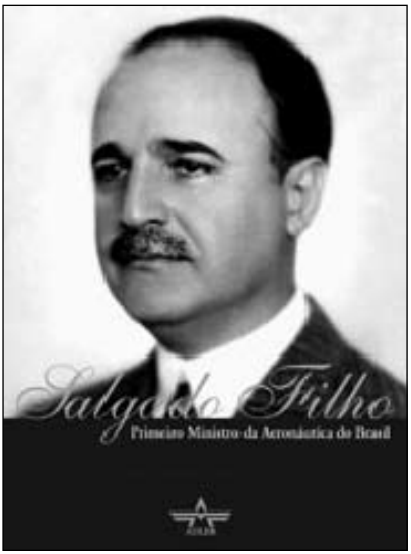
No passado, houve época em que as circunstâncias da Aviação Militar do Brasil não foram muito diferentes das dos dias de hoje. A FAB nasceu sob a égide do obsoleto e um homem teve o ímpeto para mudar a situação.

Quando assumiu o Ministério da Aeronáutica, o Doutor Joaquim Pedro Salgado Filho encontrou a Aviação brasileira também *"sucateada"*. Quando saiu, a FAB era, incontestavelmente, a melhor e mais bem equipada Força Aérea da América Latina.

A Editora Adler lançou, recentemente, o livro *"***Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica do Brasil***"*, cujos autores são Maiza Salgado (nora do ex-Ministro) e Edison Corrêa. A obra fornece a idéia majestosa de um legado de memórias incomensuráveis e alude a um Ministro civil, de olhar estratégico e de perspicácia diplomática, que empreendeu esforço hercúleo para transformar a incipiente Aviação nacional em verdadeira instituição de excelência, inclusive elogiada pelo Comandante Geral da Força Aérea do Exército Norte-Americano, General Henry *"HAP"* Arnold[1].

Alçava seu vôo a Organização que hoje não mais se intitula Ministério da Aeronáutica, mas que preserva os valores centrais assentados na lembrança pessoal de um líder-civil e continua o trabalho iniciado por um dos brasileiros valorosos de outrora.

Eis um exemplo a ser copiado pelo povo brasileiro e, especialmente, pelos homens que estão à frente dos principais empreendimentos nacionais de cunho estratégico. Atualmente, vivencia-se a existência de um *"mundo plano"*, todavia olvidar dos feitos positivos desencadeados por verdadeiros ícones do passado pode ser fatal.



Capa do livro "Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica do Brasil, de autoria de Maiza Salgado e Edison Corrêa, publicado pela Editora Adler, em 2007
Fonte: Disponível em: <http://hobbycraft.com.br/Catalogo/images/BA3424.jpg>.

O Ministério da Aeronáutica Brasileiro: um Embrião nascido no Pináculo da Segunda Guerra Mundial

"Que se considere a criação de um Ministério da Aeronáutica pelo prisma militar, político, financeiro, moral ou geral, é fácil provar que tal medida se coaduna, perfeitamente, às nossas necessidades e possibilidades presentes."

Capitão-de-Corveta Aviador Naval Luiz Leal Netto dos Reys, 1935

Salgado Filho (sentado, ao centro, de terno branco) durante visita aos EUA, 1943 (CPDOC/AnC foto 019/1)

Fonte: <http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_salgadofilho.htm>.

Protágoras (*apud* IDE, 2000, prefácio) dizia que *"o homem é a medida de todas as coisas"*. Sob este argumento, denota-se a visão prospectiva daqueles que idealizaram, no passado, o Ministério da Aeronáutica. Muitos visionários se identificaram com essas concepções. Desde a década dos anos 20 do século passado, os homens voltados à Aviação perceberam a visão estratégica de *Sir* Hugh Trenchard, que convenceu o poder político quanto à importância da criação do Ministério do Ar e da *Royal Air Force*.

Primeiro, faz-se menção honrosa ao Major da Aviação do Exército Lysias Augusto Rodrigues, que foi, sem dúvida, o precursor dessa idéia de relevo inestimável.

A citação do Capitão-de-Corveta Reys representou o anseio de jovens oficiais progressistas, que, em 1935, se revelaram a favor da independência do setor de Aviação. Encontra-se registrada no livro de Deoclécio Lima de Siqueira[2], *"Fronteiras"* [3] e diz:

"Nós convictos de que somente com a criação do Ministério da Aeronáutica terá a Aviação do Brasil meios e ambiente para o desenvolvimento que dela exige a defesa nacional [...] a vitória completa da campanha de criação do Ministério da Aeronáutica."

Esse ponto de vista se concretizou, menos de seis anos depois, pela idéia-força que continha e devido ao fato de esses pioneiros terem defendido seus princípios e difundido seus notáveis pensamentos, por intermédio de uma circular cujo preâmbulo está aqui citado, parcialmente, e deve ser valorizado pela visão prospectiva que contém.

Entretanto, haveria um fato na Europa, em 1939, que aceleraria esse processo de mudanças, no âmbito interno do País, acarretando uma modificação na postura político-estratégica brasileira frente aos países do Eixo. O início da Segunda Guerra Mundial daria razão àqueles progressistas de 1935. A derrota da Polônia, em 1939, e da França, em 1940, deveu-se, essencialmente, à atuação da Aviação alemã, com suas aeronaves *Stuka*, por meio da tática de *Blitzkrieg* (guerra *"relâmpago"* ou de manobra).

Em janeiro de 1941, diante da realidade dos fatos, que demonstravam, cada vez mais, a relevância da Aviação na segurança e na prosperidade das nações e, principalmente, como arma bélica testada e aprovada, no moderno teatro de guerra da Europa, o Governo brasileiro determinou que todos os procedimentos relativos à atividade aérea fossem centralizados em um único Ministério.

Desde a sua criação, em 1941, posterior implantação e prelúdio de vida operacional, o Ministério da Aeronáutica (MAer) brasileiro integra meios civis e militares para a consecução de objetivos definidos pela Política nacional, respeitando os ditames legais do ordenamento jurídico vigente, em especial, à luz da Carta Magna em vigor naquele dado momento histórico vivenciado pelo Brasil.

No ato da efetivação do Ministério da Aeronáutica, foi empossado, no cargo de Ministro, o Doutor Joaquim Pedro Salgado Filho[4] advogado, gaúcho, e designado pelo Presidente Getúlio Vargas para dirigir os destinos da Aeronáutica brasileira, numa fase de dificuldades internas e num período de muitas responsabilidades e compromissos de ordem externa, como foi o proeminente acontecimento da Segunda Guerra Mundial.

Deoclécio Lima de Siqueira[5] afirma, acerca do contexto histórico vivido e sobre a personalidade de Salgado Filho:

"Homem de largo descortino, com experiência e probidade na administração pública e dotado de senso político voltado para os altos interesses públicos. Foi a pessoa certa, na hora certa, para o lugar certo."

Na sua gestão, revelou-se grande administrador, pois conseguiu encontrar soluções adequadas para os complexos problemas decorrentes da expansão do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira (FAB). Destacou-se como chefe hábil e conhecedor dos problemas de comando e chefia. Exerceu a liderança ao enfrentar árduas questões resultantes da fusão de duas corporações militares, pois sempre soube fazer-se respeitar e, acima de tudo, mostrou-se um homem dotado de excepcionais qualidades morais. Nas ocasiões em que teve necessidade de ser enérgico o foi, mas sempre pronto a ponderar, com humanidade, os problemas dos subordinados.

O primeiro Ministro da Aeronáutica brasileira desempenhou papel importante nas negociações entre os governos brasileiro e norte-americano, que acabaram levando o Brasil a ceder pontos estratégicos de seu litoral, durante o intercurso da Segunda Guerra Mundial, para servir como bases militares aos Aliados. Ao longo do desenrolar desse conflito, Salgado Filho visitou nossos pilotos, no Panamá, para presidir à cerimônia de formatura e, na Itália, as bases utilizadas pela Força Aérea Brasileira[6].

O Crescente Intercâmbio Cultural e Militar com as Forças Armadas dos Estados Unidos

"Há ainda franceses que preferem a dignidade do risco à preguiça do não agir."

Collenot, piloto francês

Salgado Filho (esquerda) e Gal. Mark Clark (centro)
durante visita ao Front da Itália, 1944
Fonte: Arquivo Nacional: RO. FOT. Cx. 05. EV. 05. 26.

Em *"A Arte de Pensar"* Pascal Ide[7] afirma:

"De fato, todos nascemos com uma inteligência, mas ninguém nasce com um manual de instruções para utilizá-la. Cabe à educação fornecê-lo."

Conceder educação de alto nível ao Homem é legado valioso. A Escola é uma das instituições à qual pertence o *Ser Militar*, ao longo de sua carreira, e acaba sendo um local adequado à troca de conhecimentos e experiências dos *"companheiros de caserna"* e dos convivas da sala de aula. Salgado estava sempre atento às exigências educacionais, de instrução, de treinamento e de ensino militares.

Imediatamente ao assumir o comando do Ministério da Aeronáutica, providências foram tomadas no sentido de criar a Escola de Especialistas da Aeronáutica, na Ponta do Galeão, e a Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos. Esta o fez em caráter provisório,

sendo providenciado um projeto da nova Escola em Pirassununga. Julgando a Escola de Aeronáutica insuficiente para a formação do número de pilotos necessários à situação geopolítica enfrentada pelo Brasil, Salgado Filho criou três Centros de Preparação de Oficiais da Aeronáutica (CPOR-Aer).

Em março de 1943, recebeu carta[8] do General Henry "HAP" Arnold, na qual o Governo dos Estados Unidos oferecia bolsas de estudo para a formação de oficiais, tanto pilotos quanto especialistas. O Ministro encampou a idéia, autorizando o envio de mais de três centenas de jovens civis aos EUA, que foram voar nas escolas de aviação de Kelly e de Randolph Field, ambas no estado do Texas.

No prelúdio da Segunda Guerra Mundial, o Governo brasileiro optou por uma nítida posição de neutralidade. Entretanto, o Brasil englobava uma posição geográfica de importância estratégica, pois cobria parcela significativa do Atlântico Sul.

Ademais, Salgado Filho teve a argúcia de perceber que os Estados Unidos visavam, com atuação globalizante, fazer toda a defesa do Hemisfério Sul. O Ministro não criou qualquer empecilho para que os americanos inaugurassem bases aéreas ao lado das já instaladas bases brasileiras. Salgado Filho intencionava, com isso, manter a defesa do território nacional e, também, estimular a abertura de uma ponte, a fim de enviar material e aviões norte-americanos para a campanha militar no norte da África.

Posteriormente, essas bases aéreas foram denominadas de *"Corredor da Vitória"* ou de *"Trampolim da Vitória"*, pois do Saliente de Natal, no Rio Grande do Norte, decolavam as aeronaves norte-americanas rumo à África Setentrional.

O Ministro conseguiu acelerar a negociação com o Governo dos Estados Unidos, visando à aquisição de novas aeronaves, as quais chegaram ao Brasil e foram lotadas na Escola de Aeronáutica, nas bases aéreas e no Correio Aéreo Nacional. Estes aviões foram trazidos voando dos EUA pelos pilotos brasileiros. Façanha heróica que foi estimulada por Salgado Filho desde o começo do planejamento da missão.

No correr do ano de 1943, a FAB já operava de acordo com os padrões e com as normas doutrinárias táticas das Unidades de Patrulha dos Aliados norte-americanos. Foi um progresso operacional que

repercutiu no campo político-estratégico, pois um avião de Patrulha[9] atacou, em maio de 1942, o submarino italiano *Barbarigo* em águas brasileiras. Autores[10] citam que Hitler decidiu, então, impor retaliações ao Brasil.

O Poder Político e as Forças Armadas Brasileiras

"Ides mandar, aprendei a obedecer."
Dístico na entrada da Escola Militar do Realengo

Getúlio Vargas assiste ao desfile do 2º Batalhão da Força Expedicionária Brasileira, 1945. Rio de Janeiro (RJ). (CPDOC/AMF foto 009)
Fonte:<http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_getuliovargas.htm>.

A brilhante atuação de Salgado Filho sempre foi respaldada pelo Presidente da República, Getúlio Dornelles Vargas, deixando evidente o apoio e a confiança, ambos incondicionais ao amigo íntimo e primeiro Ministro da Aeronáutica do Brasil.

A escolha de um civil para *"comandar"* uma Instituição de cunho também militar poderia surtir inevitáveis controvérsias e prováveis descontentamentos. Ademais, o novo Ministério da Aeronáutica era resultado da fusão de duas aviações: a Naval e a Militar (do Exército Brasileiro) e o corporativismo poderia aflorar. Porém, não foi assim que os fatos aconteceram. Os militares souberam, de acordo com a hierarquia e a disciplina que lhes são afetas, obedecer e cumprir as determinações presidenciais.

O Presidente Getúlio, atento aos pilares do militarismo e conhecedor dos atributos da profissão militar, aconselha amiúde o recém-empossado Ministro:

"Seu Salgado, lidando com militares, lembra-te que és um paisano e como tal, deves manter a rédea curta, o punho firme com a destra e o relho atento na mão esquerda, não esquecendo as chilenas[11] *sempre prontas a impor a vontade do cavaleiro... A manutenção da hierarquia é fundamental e o comando, em hipótese alguma, dividido. Manter distância preserva a autoridade... Eles só respeitam quem sabe mandar... Eu sei que tu sabes e por essa razão, confiei-te a pesada tarefa!!!"* [12]

O Ministro confidencia o assombro com que repercutiu o *"tom desdenhoso"* usado por Vargas em referência aos militares[13]. Vargas tinha razão quanto ao respeito.

Pelos relevantes serviços prestados à Nação brasileira, Salgado Filho recebeu condecorações nacionais e internacionais, destacando-se comendas e títulos, tais como: Cruz de Grande Oficial Ordem do Mérito Militar (Brasil), Grã-Cruz da Ordem do Condor de los Andes (Bolívia); Condecoração *"Al-Mérito"* (Chile); Grã-Cruz da Ordem do Libertador da Venezuela; Conselheiro Honorário da Câmara do Comércio do Japão, Legião do Mérito dos Estados Unidos, entre muitas outras a que fez jus.

A Vivência com as Ameaças de Guerra, a Cooperação com os EUA e a Habilidade de um Homem à Frente de sua Época

"Lá no alto, a energia a e bravura de nossos pilotos de combate mantiveram-se indomáveis e supremas. E assim se salvou a Grã-Bretanha. Bem que pude dizer na Câmara dos Comuns: Nunca, no campo dos conflitos humanos, tantos deveram tanto a tão poucos".

Sir Winston Spencer Churchill

General Henry H. Arnold, Salgado Filho, Sumner Welles e Herbert Moses, Rio de Janeiro, Brasil
Fonte: Arquivo Nacional: RO. FOT. Cx. 28. EV. 01. 14.

Desde a Antigüidade Clássica, os homens registravam os eventos do bélico. Em *"A História da Guerra do Peloponeso"*, Tucídides[14] mostra a existência de antagonismos frenéticos entre nações com vocação marítima e, óbvio, para a guerra naval, como foi em Atenas, e outras com tendências à guerra terrestre como o caso de Esparta.

Na Segunda Guerra, não aconteceu de modo diferenciado daquele de há cerca de dois mil e quatrocentos anos. Ivo Gastaldoni[15], herói de guerra do Brasil, narra facetas de uma *"guerra romântica"*. Dita *"última"* por Gastaldoni, a Guerra repleta de romantismo pôde sustentar-se, até hoje, como derradeira Guerra Mundial. Contudo, Salgado Filho visualizava esse Conflito Armado como motivo de sérias preocupações.

À época da assinatura do Tratado de Havana[16], o Brasil ainda era um País:

"Essencialmente agrícola, monocultor [...] não havia estradas, a não ser as do mar e dos grandes rios navegados por uma frota mercante envelhecida e carente.

[...] A nossa dependência das rotas marítimas era total. A circulação de nossas próprias matérias-primas, dos nossos próprios bens era feita pela navegação de cabotagem." [17]

O então Ministro tinha plena noção do perigo representado por um inimigo que era, potencialmente, muito superior em termos de meios navais e submarinos.

Após o ataque japonês à Base Aeronaval norte-americana de Pearl Harbor, os Estados Unidos declararam guerra ao Japão e, conseqüentemente, a todo o Eixo. Na concepção de Gastaldoni,[18] em fato de o Brasil ser signatário do Tratado de Havana, *"o Nordeste brasileiro seria envolvido pelo turbilhão da guerra, pois por ali passavam muitos dos suprimentos e materiais estratégicos que permitiam ao descomunal parque industrial dos EUA produzir mais equipamentos para abastecer os arsenais aliados"*.

A partir desse momento histórico vivido, Salgado Filho agenciou uma seqüência de encontros com os norte-americanos para conhecer as intenções e a disponibilidade de recursos, a fim de capacitá-lo a decidir sob bases exeqüíveis e adequadas. À mesma época, foram realizados acordos bilaterais entre EUA e Brasil.

O Ministro mostrou-se atento às condições favoráveis do momento e deixou evidente uma peculiar habilidade diplomática e sagacidade ímpar.

Decidiu-se, então, pela incorporação de militares aos contingentes Aliados. *"Quanto à Aviação, o pequeno cadre que o Brasil iria enviar à frente de batalha, este seria treinado nos EUA, de acordo com os planos estabelecidos pelo General Arnold."* [19]

Em curto espaço de tempo, a aproximação com os Estados Unidos acarretou à FAB, evidentemente, desmedidos benefícios operacionais, culturais e administrativos.

No seu "*Senta a Pua!*", Rui Barbosa Moreira Lima[20] enfatiza que:

"O Ministério da Aeronáutica, criado pelo Decreto-Lei nº 2.961, de 20 de janeiro, [...] vivia seus primeiros anos de existência como Força Singular, quando o Brasil entrou na Segunda Guerra Mundial, junto às potências Aliadas, para lutar contra o nazi-fascismo. Ao lado de combatentes da Força Aérea dos Estados Unidos, adestrados ao longo de anos de guerra, os pilotos brasileiros enfrentaram a aguerrida Luftwaffe, demonstrando capacidade profissional, iniciativa e bravura

*inexcedíveis, atuando com acendrado espírito de corpo. A FAB fez-se presente nos céus da Itália, com duas Unidades: uma, o Primeiro Grupo de Aviação de Caça (***1º Gp Av Ca***), o 'Senta a Pua!' [...]; outra, a Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (***1ª ELO***), cognominada 'Olho Nele'."* (Grifos nossos)

Criação da ETAv e do CTA: Idéias Ambiciosas e Necessárias[21]

"É uma tendência própria dos organismos envelhecidos frear as inovações e lutar para sobreviver".

Marechal-de-Campo Montgomery

Solenidade do primeiro aniversário da Escola Técnica de Aviação em São Paulo (SP), 1944. Observa-se Salgado Filho discursando (lado esquerdo) e o Governador Fernando Costa (ao centro). Fonte: Arquivo pessoal da Família Salgado.

A inauguração oficial da Escola Técnica de Aviação (ETAv), situada na capital paulista, ocorreu com a presença do Presidente Getúlio Vargas. Naquela ocasião, Salgado Filho, proferiu um memorável discurso, do qual se destacam alguns trechos[22]:

"[...] à crítica poderá parecer estranho que inaugure Vossa Excelência este estabelecimento depois de estar em funcionamento, mas, na Aeronáutica tudo tem que ser feito com antecipação. [...] É da própria arma; a aviação tem que andar avançada e isso tem acontecido em nosso país. Ainda mesmo agora, em que seguindo as diretrizes de Vossa Excelência, antecipou-se a remessa de forças que fora do território nacional, seguiram a lutar ao lado dos nossos aliados, em bem da salvação do mundo. Esta escola é o maior empreendimento que poderia agora ser levado a efeito pelo progresso e fortalecimento da aviação nacional. Força Aérea que não tem mecânicos para assisti-la é aviação destinada a ficar em terra. Daí a relevância desta realização que, só com o descortino de Vossa Excelência seria possível concretizar-se agora no Brasil, porque realmente o que estamos fazendo nesta escola, graças à **cooperação norte-americana***, ao esforço do* **general Arnold** *em nos ceder o material, é extraordinário."* (Grifos nossos).

Na formatura da 23ª Turma da ETAv, em 21 de julho de 1945, compareceu, em São Paulo (SP), o General Mark Clark, que comandou, na Segunda Guerra Mundial, o V Exército Aliado, ao qual estava integrada a Força Expedicionária Brasileira (FEB).

Entre esses dois países americanos, nasceu uma parceria duradoura, a qual gerou bons frutos, no período do pós-guerra, à Força Aérea e ao Brasil. Os Estados Unidos venderam[23], logo após o conflito, aeronaves à Força Aérea Brasileira. Esse fato geraria uma premente necessidade, que foi, de chofre, visualizada por Salgado Filho.

Fazia-se mister a implantação de um Centro Técnico de Aeronáutica próprio e pertencente a algum ministério do Governo nacional brasileiro. A partir dessa intenção governamental, o Ministro soube definir objetivos e alinhavar atribuições, visando sempre à consecução dos propósitos maiores da Nação brasileira.

Durante o ano de 1941, tanto o Ministro Salgado Filho quanto o então Contra-Almirante Armando Figueira Trompowsky de Almeida (Diretor de Aeronáutica Naval) tinham, pessoalmente, plena convicção de que, para se desincumbir de sua atribuição mista, civil e militar, o Ministério da Aeronáutica dependeria, essencialmente, dos modernos avanços e do desenvolvimento da tecnologia aeronáutica no País.

Na precisa apreciação de Salgado Filho, o órgão apropriado para executar um programa de desenvolvimento científico e tecnológico, dentro do Ministério da Aeronáutica, seria, em princípio, a Diretoria de Tecnologia Aeronáutica (DTA).

Ao então Tenente-Coronel Aviador-Engenheiro Casimiro Montenegro Filho, *"oficial cônscio da evolução da ciência e da tecnologia aeronáuticas"* [24], concedeu a incumbência de assumir a Subdiretoria de Material da DTA, a fim de tomar as providências técnicas necessárias àquela intenção.

Casimiro alimentava a idéia de transformar a Subdiretoria num aparelho de vulto, voltada à pesquisa e que incentivasse o desenvolvimento das indústrias de construção aeronáutica e de transporte aéreo.

Em 1945, Montenegro deslocou-se para os EUA, com o Coronel-Aviador-Engenheiro Telles Ribeiro, com o Coronel-Aviador Faria Lima e com mais um grupo de oficiais da FAB em visita a diversas Bases Aéreas americanas. Nos Estados Unidos, foram procurados pelo Major-Aviador Oswaldo Nascimento Leal, que realizava o Curso de Engenharia Aeronáutica no *Massachussets Institute of Technology* (MIT).

O Major Leal sugeriu a Montenegro que fosse a Boston para conhecer o MIT e parlamentar, diretamente, com o Professor Richard Herbert Smith, Chefe do Departamento de Aeronáutica daquele Instituto, antes que Montenegro tomasse qualquer decisão sobre o tipo e modelo de instituição científica e tecnológica a ser submetida ao Estado-Maior da Aeronáutica e à consideração ministerial.[25]

Novamente, Salgado Filho denotou possuir uma visão estratégica ímpar ao indicar o brilhante jovem oficial superior, o qual se tornaria o Marechal-do-Ar Casimiro Montenegro, criador do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e do Centro Técnico Aeroespacial (CTA).

Fausto Vasques Villanova[26], transcreve uma homenagem póstuma proferida pelo Brigadeiro Nero Moura, na *"Revista Aeronáutica"* nº 169, ao Ministro Salgado Filho:

"[...] Vou falar de um ilustre brasileiro de que tive a privilégio de ser amigo pessoal. Trata-se do patrono de minha Cadeira – Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho. [...] Conheci-o intimamente no Ministério da Aeronáutica. Pertenci ao seu gabinete. Fui seu Capitão [...] prosseguindo com ele até dezembro de 1943. [...] Aprendi muito com esse ministro civil [...] Salgado Filho tinha a medida certa da autoridade, oferecendo ao mesmo tempo aos seus oficiais a confiança e a amizade, fatores dos mias importantes para o funcionamento de uma equipe e do bom relacionamento entre comandante e comandados. [...] Era íntimo de tudo que dizia respeito à Justiça.

Diferente do pai no terreno escolhido para lutar – o do advogado - era tão aguerrido quanto ele ao defender o que acreditava ser justo. Na qualidade de titular máximo da polícia, Salgado Filho deu uma demonstração de seu passado de homem da lei. Nunca cometeu uma violência, colocando sempre em primeiro plano o que se proclama hoje "a defesa dos direitos humanos". [...] Era agora Ministro da Aeronáutica, mas não era um Ministro comum. [...] Chefe e líder, assim o defino. Logo conquistou a admiração e a obediência de todo pessoal militar – Marinha e Exército – e de todos os civis. [...] Salgado Filho estava atento a tudo. Mandou aumentar a pista do Galeão [...] Sobressai, neste ato, o cuidado que tinha com a Coisa Pública. [...] A decisão do Ministro Salgado Filho, autorizando a FAB a trazer os aviões em vôo, demonstrou seu acerto e, principalmente, sua ação de comando e liderança. [...] E a guerra na Europa seguia seu curso. [...] Foi uma vitória aliada em que a FAB muito contribuiu, principalmente pelo apoio recebido do seu Comandante. [...] que em nenhum momento arrefeceu o entusiasmo e o respeito pelos seus aviadores. [...] Em 9 de agosto de 1943, foi criada a Força Expedicionária Brasileira. Salgado Filho, desde essa época, defendia também a ida de uma Unidade da FAB à Europa. Foi então criado o 1º Grupo de Aviação de Caça, em 18 de dezembro de 1943, que tive o privilégio e a honra de comandar nos céus da Itália. Posso afiançar-lhes, a bem da verdade histórica, que o sucesso obtido pela Unidade em combate muito deve à assistência que nos foi dada por esse grande brasileiro. Seguia-nos de perto. Sabia tudo sobre nós. [...] Assim foi Salgado Filho. Sua sensibilidade para tudo que dizia respeito à dignidade da pessoa humana era insuperável. Foi o único civil que tivemos como Ministro da Aeronáutica. Somente um homem com seu equilíbrio emocional, bom-senso e com sua vivência política poderia em tão pouco tempo fazer integração das aviações [...] Salgado Filho, cumprindo seu dever funcional, permaneceu no Ministério até o dia seguinte, quando transmitiu o cargo ao seu sucessor."

Portanto, tem-se nesse registro histórico a percepção evidente, pública e notória de que a Força Aérea Brasileira teve, na pessoa do seu primeiro Comandante, um patriota digno de constar no rol daqueles que vislumbraram o Brasil como uma potência mundial e lutaram, com perseverança e com coragem, para executar o sonho que se reputa a Tiradentes: *"se todos quisermos, podemos fazer do Brasil uma grande nação"*.

Dedicado à questão da Defesa Nacional, Salgado Filho representa um admirável empreendedor, oriundo dos pampas gaúchos, que se configurou em motivo de júbilo para todo o povo brasileiro e um líder nato à altura da pujança do Brasil.

Pertenceu à mesma geração de expoentes como Eduardo Gomes, Oswaldo Aranha, Getúlio Vargas, Roosevelt, Churchill, Marshall[27], John Paul Riddle, Henry *"Hap"* Arnold, Mark Clark, Arthur Harris, Ira Eaker etc. Conviveu com alguns desses ilustres líderes e a eles se equipara em inteligência, gabarito e capacidade de liderança.

O Ministro Salgado Filho soube organizar as três espécies diferentes de Aviação existentes à época, homogeneamente, instruir seus subordinados para absorver a nova missão atribuída pelo Presidente da República e, acima de tudo, acalentá-los na tarefa de combater contra um inimigo comum em solo europeu e nas costas brasileiras.

Em 31 de julho de 1950, o então Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Armando Trompowsky, assinalou o passamento de Salgado Filho[28]:

"Comunico à Aeronáutica, com profundo pesar, o falecimento, do Senador Salgado Filho [...] Perdeu a sociedade uma figura fidalga e generosa, perdeu o Brasil um cidadão avisado e honesto, perdeu a Aeronáutica um amigo dedicado. [...] sem contestação, realizou obra ciclópica, só possível devido ao brilho de sua inteligência, ao equilíbrio de suas decisões e ao grande sentimento que costumava emprestar ao trato de todas as questões ligadas à Força Aérea. [...] Salgado Filho repousará com a tranqüilidade daqueles que bem serviram aos seus, à sua geração e à sua Pátria."

Epílogo

Ao longo de sua existência, a Aeronáutica brasileira teve que aplacar situações que foram contornadas pelos seus líderes civis e militares. Hoje a situação não difere muito daquela de outrora.

O *"Homem Aeroespacial"*[29] enfrenta, neste século XXI, um momento de questionamentos e de desafios futuros. Nas suas mais brasileiras origens, há "*O Padre Voador*", Bartolomeu de Gusmão, Augusto Severo e "*O Pai Da Aviação*", Alberto Santos-Dumont, verdadeiros *homens aeroespaciais* e motivos de orgulho nacional.

Portanto, pode compreender-se que as idiossincrasias do *Homem Aeroespacial* são resultantes dos antagonismos de dois mundos muito diferentes. O primeiro mundo seria aquele mundo sem o avião, ou seja, o mundo que não possuía Santos-Dumont. O paradigma daquela Era pode ser definido pela ótica do não ousar, não mudar, sem antes ter a

absoluta certeza de que os impactos não venham macular, sobremaneira, os valores éticos, morais, socioeconômicos, político-ideológicos do Ser Humano e de toda a Humanidade. O segundo é o atual: o *"mundo plano"* de Thomas Friedman. É um mundo onde impera a *"Era da Informática"* (a *"Era da Informação")*, cuja característica inerente é a velocidade com que se trocam os conhecimentos. E, também, a maneira como esse conhecimento envelhece e se renova. O paradigma desta Era pode ser definido por ousar e mudar, sem ter muito tempo para pensar nos valores do próximo e, muito menos, nos pilares de uma Instituição milenar: a do Militarismo.

O atual Comando da Aeronáutica brasileira, cujas raízes remontam a 1941, é a instituição responsável por gerenciar a Aviação no Brasil e controlar o Trafego Aéreo. O Ministério da Aeronáutica não se formou sob os auspícios somente de militares, de funcionários civis, de aeroportos e de aviões de combate. Existiu, mormente, a figura de um líder, que foi, acima de tudo, um *paisano Homem Aeroespacial*.

Trata-se de Joaquim Pedro Salgado Filho, primeiro e, até à presente data, o único Ministro da Aeronáutica brasileira procedente do meio civil. Escolhido por Getúlio, não só por serem conterrâneos dos rincões gaúchos e em virtude da amizade ferrenha, mas da capacidade e da probidade administrativa, desempenhou o papel que lhe foi atribuído por Vargas com maestria, com dedicação e com eqüidade.

Criar novas instituições, mudar paradigmas e empreender esforços hercúleos requerem, além da coragem e da força, a competência profissional e a liderança.

No caso brasileiro, o Ministério da Aeronáutica agregou, há cerca de sessenta e seis anos, as aviações Naval e Militar. Cedo, Salgado sustentaria o peso que lhe avisara Vargas, pois a faina se transformou em penosa tarefa, porém, em gratificante afã.

Em *"Fernão Capelo Gaivota"*, Richard Bach alude à questão de uma dicotomia existente entre os empreendimentos e a audácia para ousar:

"Não creia no que os seus olhos lhe dizem. Tudo que mostram é limitação. Olhe com o entusiasmo, descubra o que você já sabe e verá como voar."

A FAB voou. E o tempo passou. Como nunca em outrora, voou alto e sem limites, sob as asas do idealismo de um saudoso *Homem Aeroespacial*: **Salgado Filho**.

O amedrontado pode, até mesmo, sentir o receio do amargor da derrota. O vitorioso é aquele que, conscientemente, ousa e a cada passo vislumbra um novo porvir.

Venceu Joaquim, decolou a FAB, ganhou o Brasil...

Notas:

[1] SALGADO, Maiza; CORRÊA, Edison. **Salgado Filho, primeiro ministro da aeronáutica do Brasil**. Rio de Janeiro: Adler, 2007, p. 233. *"Foi em fase crítica para as Nações Unidas que o Brasil deu as bases por onde passaram as balas que fizeram Rommel recuar...". "O Brasil soube lutar com denodo pela vitória das Nações Unidas."*

[2] Tenente-Brigadeiro-do-Ar, foi Comandante da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica e Ministro da Superior Tribunal Militar.

[3] SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. **Fronteiras**: a patrulha aérea e o adeus do arco e flecha. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, [s.d.], p. 87.

[4] Joaquim Pedro Salgado Filho nasceu em Porto Alegre, em 2 de julho de 1888. Filho do Coronel Joaquim Pedro Salgado e de Maria José Palmeiro Salgado. Advogado, concluiu a Faculdade Livre de Direito do Rio de Janeiro, em 1908, e dedicou-se, mais tarde, à política. Em 1930, deu apoio à candidatura oposicionista de Getúlio Dornelles Vargas à Presidência da República, lançada pela Aliança Liberal. Apesar de derrotado nas urnas, Vargas acabou sendo levado ao poder pelo movimento político-militar que depôs o Presidente Washington Luís e impediu a posse do candidato eleito, Júlio Prestes. Com a posse do novo Governo, em novembro de 1930, Salgado Filho foi nomeado delegado auxiliar de polícia na Capital Federal. Meses depois, assumiu a chefia da Polícia do Distrito Federal. Em abril de 1932, foi nomeado Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, em substituição a Lindolfo Collor, após a crise política que afastou diversos representantes gaúchos do Governo Federal. Durante sua gestão no ministério, instituiu comissões mistas para julgar conflitos entre empregadores e empregados, promoveu a regulamentação do trabalho feminino e do horário de trabalho na indústria e no comércio, ocupou-se da organização de sindicatos profissionais e instituiu a carteira

profissional. Deixou o ministério em julho de 1934, elegendo-se, a seguir, deputado federal classista, representação prevista na Constituição promulgada naquele ano, como representante dos profissionais liberais. Em novembro de 1937, apoiou o golpe de Estado promovido por Vargas que implantou o Estado Novo. Em 1938, foi nomeado Ministro do Superior Tribunal Militar (STM), aposentando-se em janeiro de 1941. Dois dias depois foi designado para dirigir o recém-criado Ministério da Aeronáutica, tornando-se o seu primeiro titular e, até hoje, seu único ministro oriundo do meio civil. Assumiu, na função de Comandante, a Força Aérea Brasileira, com somente trinta aeronaves de combate em condições operacionais. Deixou o Ministério em outubro de 1945, após a deposição de Getúlio Vargas, entregando o Comando da FAB com cerca de mil aviões em situação de emprego imediato. Em 1947, elegeu-se senador pelo Rio Grande do Sul na legenda do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), agremiação estruturada sobre as bases sindicais vinculadas ao Ministério do Trabalho. Em 1948, passou a ocupar a vice-presidência nacional do PTB. Na prática, o cargo equivalia à presidência de fato, já que Vargas exercia a presidência em caráter honorário. Nas eleições presidenciais de 1950, exerceu importante papel de ligação entre Vargas, novamente candidato, e elementos do Partido Social Democrático (PSD), que acabaram por apoiá-lo. Nesse mesmo pleito, foi indicado, pelo PTB, candidato ao Governo gaúcho. Morreu em 1950, em acidente aéreo, quando realizava campanha pelo interior do Rio Grande do Sul. Nero Moura afirmou: *"Tão ligado viveu aos problemas da aviação, 'de sua Aeronáutica', como sempre se referia aos tempos em que foi Ministro, que terminou sua vida, conduzido por um avião 'Lodestar', o mesmo modelo em que tanto voou como Comandante da Força Aérea Brasileira"*.

[5] SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. **Caminhada com Eduardo Gomes**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1984, p. 135.

[6] SALGADO; CORRÊA. Op.cit., p. 192. Refere-se à visita ao Panamá em junho de 1944. SALGADO; CORRÊA. Op.cit., p. 212. Refere-se à visita ao *Front italiano* em dezembro de 1944. Vide, também, VILLANOVA, Fausto Vasques. **Com a 1ª ELO na Itália**. Rio de Janeiro: INCAER, 1991, p. 198. Registre-se a participação de duas Unidades Aéreas da FAB na Guerra: o Primeiro Grupo de Aviação de Caça e da Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO).

[7] IDE, Pascal. **A arte de pensar**. São Paulo: Martins Fontes, 2000, prefácio.

[8] SALGADO; CORRÊA, op.cit., p.112. Tradução transcrita na íntegra. Q. v. op. cit. p. 191. Carta do General *"HAP"* Arnold para Salgado Filho, em 29 de maio de 1944, na qual trata de intercâmbios com a USAAF.

[9] Nascia, naquele momento, a alma da Aviação de Patrulha brasileira. Foi o batismo de fogo. Cf. GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um piloto de patrulha**. Rio de Janeiro: Markgraph, 1997, p. 56.

[10] SALGADO; CORRÊA, op.cit., p. 76. Vid. GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um piloto de patrulha**. Rio de Janeiro: Markgraph, 1997, p. 56. Cf. GASTALDONI, Ivo. **Aeroespace Power Journal**. A Segunda Guerra Mundial e a Aviação de Patrulha no Brasil. Alabama, p. 6-22, 2. trim. 2000. Edição brasileira, p. 9. Q.v., ainda, FROTA, Guilherme de Andrea, em **500 anos de história do Brasil**. Rio de Janeiro: Bibliex, 2000, p. 641. Segundo estes autores, *"irritado"*, talvez com a propaganda brasileira logo após o ataque ao *Barbarigo*, Adolf Hitler haveria demonstrado interesse em desencadear a *OPERAÇÃO NEULAND*, na qual atacaria navios e, até mesmo, portos brasileiros com dez submarinos. Foi, contudo, dissuadido por seu Alto Comando, que alegou ser a operação de classificação secundária.

[11] Segundo Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, chilenas são *"grandes esporas, cujas rosetas às vezes têm mais de meio palmo de diâmetro"*.

[12] SALGADO; CORRÊA, op.cit., p. 27.

[13] SALGADO; CORRÊA, loc.cit.

[14] TUCÍDIDES. **A História da guerra do Peloponeso**. Brasília: UnB, 1982, *passim*.

[15] GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um piloto de patrulha**. Rio de Janeiro: Markgraph, 1997, *passim*.

[16] A Segunda Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores dos Países Americanos aconteceu em Havana, no mês de julho de 1940, acarretando em resolução que preconizava, entre outros pontos deveras importantes, o seguinte: *"Todo atentado de país não americano contra um país americano será considerado agressão a todos os países signatários deste Tratado"*. (Grifo nosso)

[17] GASTALDONI, op. cit., p. 27.

[18] Ibid., p. 28.

[19] SALGADO; CORRÊA, op.cit., p.131.

[20] MOREIRA LIMA, Rui Barbosa. **Senta a Pua!** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980, p. 5.

[21] A consideração deveras importante que não se deve olvidar, diz respeito à vinda para o Brasil, por insistência de Salgado Filho, de duas escolas técnicas: A Embry, Riddle School of Aviation, de Miami para São Paulo, visando à formação de mecânicos e técnicos em manutenção de aviões, com capacidade para três mil alunos, importada com seu Corpo Docente. A outra Escola foi a que deu origem ao ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica), instituição esta dedicada à formação de engenheiros em Aeronáutica, sob a supervisão do Professor Richard Herbert Smith do Massachussets Institute of Tecnology (MIT).

[22] Disponível em: <http://www.reservaer.com.br/biblioteca/e-books/etav/15-inauguracao.html>. Acesso em: 17 nov. 2007.

[23] Esse repasse refere-se à entrega de aviões americanos ao Brasil, depois de terminada a guerra na Europa. Estes aviões não foram doados, mas adquiridos por força de contrato e por força de lei, especificado na *Lend & Lease Act* e devidamente pagos pelo Governo brasileiro. Vide para detalhes, FROTA, Guilherme de Andrea, em **Quinhentos anos de história do Brasil**, p. 643.

[24] CRUZ, Ubirajara Carvalho da. **Precursores da aeronáutica**: seleção de fatos e pensamentos. Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea, 2005, p. 60.

[25] Em 1945, o Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, convida Richard H. Smith, Professor do Departamento de Aeronáutica do MIT (Massachusetts Institute of Technology), para elaborar o plano de implantação do CTA (Centro Técnico Aeroespacial). O plano é aprovado pelo Estado-Maior da Aeronáutica. O CTA começa a ser implantado. Disponível em: <http://www.ele.ita.br/ceaae/VISIGE.pdf >. Acesso em: 17 nov. 2007.

[26] VILLANOVA, Fausto Vasques. **Com a 1ª ELO na Itália**. Rio de Janeiro: INCAER, 1991, p. 190.

[27] SALGADO; CORRÊA, op.cit., p.142. Em agosto de 1943, discursou acerca do existente clima deveras simpático ao Brasil, nos Estados Unidos, e fez alusão ao elogio recebido do General George Marshall.

[28] LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975, p. 321-322.

[29] A expressão *Homem Aeroespacial* foi cunhada por Ubirajara Carvalho da Cruz para designar o ser humano que, a partir de 1906, com a invenção do avião, começou a galgar o espaço e, com isso, adquiriu uma nova dimensão filosófica. O autor usou essa expressão na sua dissertação de Mestrado em Ciências Aeroespaciais, apresentada à Universidade da Força Aérea, no Rio de Janeiro, em 2004, sob o título: *"Ciências Aeroespaciais: um Estudo sobre a Dimensão do Homem"*.

O autor é Tenente-Coronel-Aviador e mestrando da Universidade Federal Fluminense no curso de Pós-Graduação em Ciência Política.

A Implementação do Socialismo Bolivariano

Manuel Cambeses Júnior

O Presidente venezuelano Hugo Chávez Frias tem um estilo muito próprio e, por si só, contraditório, que, em verdade, se torna eficaz para desconcertar e neutralizar seus adversários políticos. Em seus imensos e desordenados discursos profere ameaças, recita e lê parágrafos de livros, faz ambiciosas promessas e, não raro, se põe a cantar sem nenhum recato e parcimônia.

Os ouvintes via de regra sentem-se incomodados, arrastados por um caudal de palavras e terminam com a impressão de que tudo não passa de um tremendo blefe, com a única intenção de engabelar o público. Hugo Chávez tem agredido verbalmente todo o mundo, desde George W. Bush ao Papa, desde o secretário-geral da OEA aos presidentes do México e do Peru, sem omitir, evidentemente, a Igreja venezuelana e os opositores que deseja neutralizar. Porém, debaixo de toda essa retórica, existe algo realmente tenebroso e frio, ou seja, um projeto concreto que vai pondo em execução, sem açodamento, mas sem intermitências. Chávez já conseguiu implantar uma ditadura de fato, completa e sem fissuras, e avança agora para uma forma de socialismo que irá cerrando, gradualmente, os poucos espaços de liberdade que restam aos venezuelanos.

A nova Constituição que está sendo proposta pelo presidente inclui, desde logo, a reeleição indefinida de seu cargo, modelo legal que somente foi utilizado pelos déspotas mais inclementes da América Latina. Entretanto, além dessa disposição, previsível quando se trata de uma pessoa tão apegada às formas caudilhistas de governo, o novo texto constitucional inclui algumas pérolas que não se pode ignorar. Uma delas reza:

"O povo é o depositário da soberania e a exerce diretamente através do Poder Popular. Este não nasce do sufrágio nem de eleição alguma, mas sim da condição dos grupos humanos organizados como base da população."

Também se declara que a Venezuela terá uma *"Economia Socialista"* baseada em *"unidades econômicas de propriedade social"* e se impõe severas restrições à propriedade privada.

Hugo Chávez, detentor de um incrível poder eleitoral submisso, e para consternação da maioria dos venezuelanos – segundo as últimas enquetes – espera aprovar sua nova Constituição em dezembro próximo. Este será um golpe moral muito sério para todos que pensavam que o regime *"bolivariano"* era uma simples forma, às vezes um tanto rude, de nossos mais conhecidos populismos. Já repousa no Parlamento, controlado totalmente pelo governo, uma bateria de leis que transformarão a Venezuela em uma nação tão oprimida como hoje é Cuba.

Para exemplificar, algo que vem preocupando demais os cidadãos venezuelanos é a educação, que passará a ser totalmente controlada pelo Governo. Provavelmente não se emitirão decretos ou leis que fechem as escolas privadas ou que tirem o direito de escolha dos pais, para não criar uma reação adversa demasiadamente forte. Isto irá se procedendo gradualmente, como tem ocorrido até agora: todas as escolas primárias se converterão em *"bolivarianas"*, com textos escolares produzidos pelo Governo, em que se fará uma aberta propaganda do modelo socialista que se está implantando e um sistema de arregimentação em que se enquadrarão politicamente as crianças desde seus primeiros passos no sistema escolar. Professores e coordenadores serão freqüentemente inspecionados, para que permaneçam sujeitos, sem titubeios, à linha oficial, e não serão tolerados desvios da conduta oficial estabelecida pelos órgãos governamentais.

Algo semelhante acontecerá com as clínicas médicas privadas e, pouco a pouco, com a economia em geral. Já existe um estrito e rigoroso controle de câmbio que impede os livres movimentos de divisas, ademais de uma efetiva fiscalização e controle de preços, que se estende a uma ampla gama de produtos. As leis laborais e impositivas já são amplamente usadas para afogar a empresa privada e mantê-la submetida ao controle mais absoluto. Pelo que se depreende, poucos ajustes serão necessários no sentido de poder implementar um socialismo totalitário nos moldes de Cuba.

Faz-se mister destacar que tudo está sendo feito sem grande alarde e demasiado alvoroço, pelas *"vias legais"*, enquanto aplacam, com veemência, os raros protestos. O Continente assiste atônito à criação de

uma nova ditadura, por caminhos aparentemente democráticos. Esse parece ser o ardil que sorrateiramente empregam os construtores do chamado *"Socialismo do século XXI"*.

O autor é Coronel-Aviador, conferencista especial da Escola Superior de Guerra, membro do Instituto Histórico de Geografia e História Militar do Brasil e Vice-Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

A Retirada Militar do Iraque (*"In memoriam"*)

Carlos de Meira Mattos

Segundo a doutrina militar, a retirada estratégica de um Exército perdedor é uma operação de execução difícil. A História é rica de desastres.

Após a vitória dos democratas nas últimas eleições e ainda mais com a divulgação, ontem, do relatório do Grupo de Estudos do Iraque, incentivou-se nos Estados Unidos a discussão sobre a retirada das tropas militares do Iraque.

O Senador democrata Carl Levin e outros insistem na retirada das tropas no prazo de seis meses. A reação do grupo conservador que apóia a estratégia militar de Bush apresentou as razões desfavoráveis à retirada.

Bush insiste no êxito futuro da estratégia política aplicada por seu Governo: criar no Iraque um Governo democraticamente eleito que seja capaz de assumir as responsabilidades administrativas, a contenção das três etnias rivais (sunita, xiita e curda) e garantir a segurança e a paz civil. Nos quatro anos de ocupação do país – particularmente pelas tropas norte-americanas e inglesas – a solução imaginada pelos governos de Washington e Londres tem-se mostrado ineficiente. Basta lembrar que o terrorismo vem crescendo no país, apresentando uma estatística de 109 atentados suicidas a bomba no primeiro ano; 613, no segundo; 1.037, no terceiro; e 1.002, no quarto ano. Mais de 3.000 militares norte-americanos já foram mortos pelos atentados durante esse período. O custo da ocupação para o Tesouro estadunidense vem crescendo de ano para ano. Dos US$ 45 bilhões no primeiro ano, chegou a US$ 100 bilhões neste último ano.

Nos argumentos apresentados perante o Senado, o General John Abizaid, Comandante Supremo das Forças norte-americanas no Iraque, expressa sua opinião contrária à retirada militar mediante prazo preestabelecido. Segundo o general, a retirada das Forças põe em risco a possibilidade política de passar as responsabilidades pela segurança e

pacificação do país ao Governo ali instalado após a ocupação. O próprio Presidente Bush tem dito que uma retirada em curto prazo não evitaria submeter a população a um banho de sangue.

Os argumentos expostos ao Senado pelo chefe militar norte-americano ofereceram razões políticas para o não estabelecimento de um prazo para a retirada. Entretanto, ele preferiu omitir perigos operacionais da retirada de um exército depois de uma guerra mal sucedida. A História é rica de desastres acontecidos nas retiradas militares mal planejadas ou tentadas inoportunamente. Os EUA devem estar lembrados da lição Vietnã – retirada que se tornou debandada desordenada e vergonhosa.

De acordo com a doutrina militar, a retirada estratégica de um exército perdedor é uma operação de execução difícil. Precisa ser muito bem planejada e realizada em momento oportuno, a fim de que a tropa se retire ordenadamente, sem grandes sacrifícios de vidas e material bélico. Além do caso do Vietnã, a História Militar traz outros exemplos de retiradas fracassadas. É emblemática a retirada do grande Exército napoleônico de Moscou, em 1812. No auge do seu prestígio militar e político, depois de ter imposto o seu poder inquestionável sobre toda a Europa continental, Bonaparte invadiu a Rússia com seu grande Exército – 600 mil homens, 180 mil animais de montaria e de tração e mais de um milhar de canhões.

Após o começo de vitórias fáceis, foi submetido à estratégia do genial General russo Kutusov, que o deixa ocupar Moscou depois de evacuar toda a população da cidade e retirar todos os meios de subsistência que pudessem servir ao invasor. Ante a situação insustentável, Napoleão decidiu abandonar Moscou e retrair o seu exército para a fronteira francesa.

Submetido a um inverno inclemente, carente de alimentação e agasalho, acutilado, sem cessar na longa marcha de retirada pelas tropas de Kutusov e pelas guerrilhas organizadas pelo russo, as forças de Napoleão foram completamente dizimadas em Beresina. Conseguiram alcançar a fronteira francesa apenas 37 mil homens esfarrapados, famintos, enfermos.

No caso da retirada dos 140 mil norte-americanos que ocupam o Iraque, com enorme e moderno equipamento bélico, embora não

deva haver o inverno inclemente que derrotou os franceses, haverá, é de se supor, guerrilha igualmente inclemente e impiedosa, infatigável na ação terrorista.

Os políticos norte-americanos que defendem a retirada das tropas do Iraque só têm avaliado as conseqüências políticas dessa evacuação. Mas os militares devem estar preocupados com os perigos de uma retirada estratégica em clima de terror incontido dos grupos terroristas infiltrados na população.

Devem lembrar-se das estratégias de Giap, no Vietnã, e da lição história de Kutusov.

Último artigo do General Meira Mattos antes de seu falecimento.
Foi publicado na Folha de São Paulo, em 7 de dezembro de 2006.
O autor era General-de-Divisão do Exército Brasileiro, Doutor em Ciência Política,
veterano da Segunda Guerra Mundial e Conselheiro da Escola Superior de Guerra.
Faleceu em São Paulo, em 25 de janeiro de 2007.

A Perda da Amazônia

Hélio Jaguaribe

Num país como o Brasil, marcado por amplas e lamentáveis incúrias de parte do poder público, nada é comparável ao absoluto abandono a que está sujeita a Amazônia.

O que está ocorrendo nesta área, que representa 59% do território brasileiro, é simplesmente inacreditável.

Por meio de uma multiplicidade de processos, a Amazônia está sendo submetida à acelerada desnacionalização, em que se conjugam ameaçadores projetos por parte de grandes potências para sua formal internacionalização, com insensatas concessões de áreas gigantescas – correspondentes, no conjunto, a 13% do território nacional – a uma ínfima população de algo como 200 mil índios.

Acrescente-se a isso inúmeras penetrações, freqüentemente sob a aparência de pesquisas científicas e a atuação de mais de cem ONGs. Recente reportagem publicada em caderno especial do *Jornal do Brasil* apresenta os mais alarmantes dados.

A Amazônia brasileira, representando 85% da Amazônia total, constitui a maior floresta tropical e a maior bacia hidrográfica do mundo, com um quinto da água doce do Planeta, sendo, concomitantemente, a maior reserva mundial de biodiversidade e uma das maiores concentrações de minerais valiosos, com um potencial diamantífero na reserva Roosevelt 15 vezes superior ao da maior mina da África, reservas gigantescas de ferro e outros minerais na região de Carajás, no Pará, de bauxita no Rio Trombeta, também no Pará, e de cassiterita, urânio e nióbio em Roraima.

O dendê, nativo da Amazônia, e nela facilmente cultivável, constitui uma das maiores reservas potenciais de biodiesel. Em apenas sete milhões de hectares, numa região com 5.000.000 km^2, é possível produzir oito milhões de barris de biodiesel por dia, correspondentes à totalidade da produção de petróleo da Arábia Saudita.

É absolutamente evidente que o Brasil está perdendo o controle da Amazônia. É urgentíssima uma apropriada intervenção federal.

Os principais aspectos em jogo dizem respeito a formas eficazes de vigilância da região e de sua exploração racional e colonização. O Grupo de Trabalho da Amazônia, coordenado pela ABIN, já dispõe de um importante acervo de dados, contidos em relatórios aos quais as autoridades superiores, entretanto, não vêm dando a menor atenção. É indispensável tomar o devido conhecimento dos relatórios.

Sem prejuízos das medidas neles sugeridas e de levantamentos complementares, é indiscutível a necessidade de uma ampla revisão da política de gigantescas concessões territoriais a ínfimas populações indígenas, no âmbito das quais, principalmente sob pretextos religiosos, se infiltram os estrangeiros.

Enquanto a Igreja Católica atua como ingênua protetora dos indígenas, facilitando, indiretamente, indesejáveis penetrações estrangeiras, igrejas protestantes, nas quais pastores improvisados são, concomitantemente, empresários por conta própria ou a serviço de grandes companhias, atuam diretamente com finalidades mercantis e propósitos alienantes.

O objetivo que se tem em vista é o de criar condições para a formação de *"nações indígenas"* e proclamar, subseqüentemente, sua independência – com o apoio norte-americano.

Em última análise (excluída a eliminação dos índios adotada no século XIX pelos EUA), há duas aproximações possíveis da questão indígena: a do General Rondon, de princípios do século XX, e a atual, dos indigenistas.

Rondon, ele mesmo com indígenas, partia do pressuposto de que o índio era legítimo proprietário das terras que habitasse. A um País civilizado como o Brasil, o que competia era persuadir, pacificamente, o índio a se incorporar a nossa cidadania, para tanto lhe prestando toda a assistência conveniente, dando-lhe educação, saúde e facilidades para um trabalho condigno. Os indigenistas, diversamente, querem instituir um *"jardim zoológico"* de indígenas, sob o falacioso pretexto de preservar sua cultura.

Algo equivalente ao intento de criar uma área de preservação de culturas paleolíticas ou mesolíticas no âmbito de um país moderno. O resultado final, além de facilitar a penetração estrangeira, é converter a condição indígena em lucrativa profissão, com contas em Nova York e telefone celular.

Há urgente necessidade, portanto, de rever essas concessões, submetendo-as a uma eficiente fiscalização federal, reduzindo-as a proporções incomparavelmente mais restritas e instituindo uma satisfatória faixa de prioridade federal, devidamente fiscalizada, na fronteira de terras indígenas com outros países.

O autor é Sociólogo, Decano Emérito do Instituto de Estudos Políticos e Sociais (RJ), membro da Academia Brasileira de Letras e autor de, entre outras obras, "Brasil: Alternativas e Saídas".

Mobilização Nacional – A Importância de uma Política de Transporte para o Desenvolvimento e a Defesa –

Antonio Celente Videira

Resumo

As guerras de curta duração e as intervenções-surpresa têm levado os estrategistas a olhar com preocupação a medição de forças entre nações. A Mobilização Nacional é o dispositivo utilizado pelos Estados como capacidade dissuasória. Essa capacidade dissuasória é realçada mediante potencial e poder nacionais disponíveis, com base na infra-estrutura dos transportes, principalmente. Este artigo faz reflexão sobre a importância de uma Política de Transportes que busque na malha viária do País a ideal correlação entre Desenvolvimento e Defesa.

Nunca houve momento que merecesse tanta atenção, no que tange ao aspecto da soberania econômica, como o atual. Os paradigmas de uma nova feição nas relações internacionais surpreendem, à medida que uma nação se atrele às leis do Sistema Financeiro Mundial.

A globalização é o caudal de uma nova ordem, cujos patrocinadores ditam a regra de um jogo desumano e vil. Os magos da internacionalização da economia *"entrincheiram-se"* em instituições como o Fundo Monetário Internacional, o Banco Internacional de Desenvolvimento e outras, estabelecendo como parâmetro metas cruéis que solapam as riquezas das nações.

Simultaneamente à conformação de toda essa trama, o início do século passado deparou com um novo conceito denominado guerra total, que na sua expressão significativa denota *"o conjunto das forças ativas de um país, amalgamadas com finalidade destruidora e lançadas com o escopo do aniquilamento completo do inimigo e da neutralização das fontes, donde emana o seu poder de reagir"* (Del Ré, 1955).

Guerra total, nação armada, mobilização geral são sinônimos apocalípticos, com respaldo no potencial econômico disponível em cada

país. A universalidade do poderio de uma sociedade toma forma mais definida, nos dias de hoje, do que nos anos em que as duas Guerras Mundiais ocorreram.

A globalização da economia planetária, para que alguns tirem proveito em detrimento de outros, evidentemente, vai antepor-se à doutrina da culminância das potencialidades industrial, comercial e social de um povo que se quer posicionar no concerto das nações.

As batalhas entre exércitos, esquadras e brigadas aéreas são antecedidas por guerras de bloqueios comerciais ou pela negação de empréstimos financeiros, tudo visando atingir os centros vitais e nervosos do complexo empresarial do adversário.

Esse refrão que se entoa, a cada dia, denota uma preocupação crescente nos estrategistas sérios, no sentido de estabelecer uma política de desenvolvimento econômico respaldada na segurança e defesa. Estamos diante de um momento em que todos os segmentos da sociedade têm que se unir para a retomada de um crescimento justo na busca do bem comum.

A unidade nacional é a palavra de ordem, e ela só terá eco, na medida em que forças produtivas, sob a consonância do Governo, vertam uma partitura cuja canção seja pela busca da ampliação da auto-suficiência econômica.

Nesse aspecto, é imperativo que se faça uma avaliação das infra-estruturas porto-viária, aeroviária, rodoviária e ferroviária, a fim de reestruturá-las, soldando seus pontos modais, com vistas à circulação de bem de produção, bem como estar pronta para transformar-se, imediatamente, numa via que permita o tráfego do poder bélico, em caso de ameaça à integridade territorial da Nação brasileira.

Uma **"Política de Transporte para o Desenvolvimento e Defesa"** deve enfeixar todas as variáveis das modalidades de transporte, levando em consideração as características fisiográficas locais e as vocações regionais por onde eclodirão os terminais dos focos modais.

Essa Política deve procurar reunir um corpo de reflexões, objetivando assegurar o desenvolvimento da nação de forma harmônica, diminuindo as disparidades econômicas entre as classes sociais, já que a riqueza circulará dinamizada pelos espaços, hoje vazios por falta de alternativas produtivas.

Qualquer estudo coerente sobre o transporte nacional deve mergulhar no estabelecimento de uma trama viária que atenda aos objetivos fundamentais, os quais, em essência, amalgamam os anseios do povo brasileiro. Quando linhas de ações – concretas e oportunas no campo da infra-estrutura de transporte – estão sendo planejadas, um foco promissor de crescimento surge no sentido de atrair investimentos em todos os segmentos econômicos.

Apesar da não existência de ameaças imediatas ao Brasil, não se pode negar o recrudescimento da cobiça internacional por nossas riquezas, principalmente voltada à Região Amazônica.

A **"Política de Transporte para o Desenvolvimento e Defesa"** contempla a manutenção de Estrutura Militar de Guerra (EMG), cuja doutrina é imanente no seio das Forças Armadas, sob a coordenação do Ministério da Defesa, a qual, devido ao estado de tranqüilidade da ordem, adequar-se-á ao novo cenário de beligerância, de maneira rápida e objetiva, numa situação de anormalidade.

É no estado de paz que se deve viabilizar uma malha viária ativa, com fluxos constantes, fazendo transbordos de cargas nas conexões modais, acolhendo a demanda da Política Econômica do País, mas em condições de alterar suas características pacíficas para atender a uma situação de prontidão, a fim de implementar o Plano de Mobilização Nacional.

Diante de uma globalização que atemoriza a todos, países subdesenvolvidos e em desenvolvimento, não se poderia deixar de considerar a integração dos Países Andinos com o nosso, sob o auspício de um estudo que culmine em mais de um traçado com modais diferentes, para a tão cobiçada saída para o Pacífico.

A obtenção do marco bioceânico, por meio de alguns corredores rodoviários e/ou ferroviários, sinergizará a cultura sul-americana, deixando a Ibero-América mais coesa para defender seus interesses comuns, nos campos político e econômico, além de abrir aos produtos brasileiros as portas do Comércio Asiático, com o encurtamento da distância de 8.000km, para que hortigranjeiros, grãos, manufaturados, minerais e outros alcancem a Terra do Sol Nascente.

A integração Brasil, Bolívia, Chile, e Peru, considerando-se as BR-317, BR-364, BR-425 e BR-429 em nosso território, permitirá desembocar nossas riquezas nos portos de Llo e Matarani, no Peru,

e nos portos de Arica, Iquique e Antofagasta, no Chile, tornando-as competitivas com o escoamento até aos mercados do extremo Oriente. Tanto os portos do Peru como os do Chile têm capacidade e infra-estrutura para atender as demandas concorrentes.

A convergência de estratégias regionais de transporte deve vislumbrar pontos focais, já que gozam de íntima correlação porque tanto o desenvolvimento econômico como a segurança do território nacional dependem da *"interface"* da diversidade dos sistemas de transporte.

As pretensões do Brasil frente ao seu desenvolvimento, com reflexos diretos na economia nacional, bem como no processo social, tecnológico e industrial, são relevantes.

O estabelecimento de ilhas, como enclaves atrativos de riquezas, é aspecto que deve ser reavaliado para equalizar bens de serviço e de capital a toda a sociedade brasileira. A mobilidade desses bens em todas as direções; o ir e vir de investidores; e, sobretudo, a coda força de trabalho; isso tudo fará por eliminar os desníveis sócio-econômicos.

O sociólogo sueco Rudolf Kjellen (1864-1922), em sua obra *"O Estado como Forma de Vida"*, criou a teoria organicista, apoiado no princípio de que *"os Estados, tal como os vemos atuar no processo histórico, são seres sensíveis e racionais como os homens"*. Compara o Estado a um homem onde a cabeça seria o centro das decisões – a capital; o tronco seria o território; o coração e os pulmões seriam os centros administrativos e econômicos; os membros, as áreas produtoras; e, por fim, as veias e as artérias, as estradas.

Pela comparação de Rudolf Kjellen, constatamos que uma Política de Transporte coerente deve ser implementada, principalmente, quando se propõe a apresentar proposta para interligação das artérias brasileiras com as dos Países Andinos, permitindo o acesso ao Pacífico, o que influenciará na diminuição do Custo Brasil para aglutinação de investidores interessados, no Mercado Asiático.

Conectar a malha viária – tecendo espetaculares ligações com trechos ainda isolados – legitima a iniciativa, por quantificar indicadores de logística e mobilização em um universo de empresas de transporte dos mais variados tipos de carga, com suas capacidades de transladar toneladas/quilômetro, assegurando ao Poder Militar sua habilitação de interferência imediata diante de uma inusitada ameaça.

Essa linha de raciocínio está respaldada no conceito de que, uma vez desencadeado um conflito, a decisão será buscada, por meio da guerra de curta duração, e a vitória será obtida, fundamentalmente, com os meios disponíveis, para o pronto emprego, ou com aqueles rapidamente mobilizáveis, não havendo mais tempo para as clássicas movimentações de tropas e de equipamentos, mesmo que se tenha uma trama viária em grau de excelência.

Sendo assim, há que se avocar os parágrafos IX e XXVIII, do Artigo 22 da Constituição Federal de 1988, os quais, respectivamente, versam sobre a Política Nacional de Transporte e as de Defesa Territorial, Aeroespacial, Marítima e Civil, além da de Mobilização Nacional, tudo para dar respaldo à aprovação, com o apoio da base parlamentar, ao Projeto de Lei nº 2.272/2003, que institui o Sistema Nacional de Mobilização, transformando-se agora em Projeto de Lei da Câmara (PLC 25/07), o qual já se encontra na fase da sanção presidencial.

Por tudo isso, justifica-se, com maior veemência, o relacionamento entre Mobilização Nacional e transportes como fator de entrosamento entre as atividades econômicas, com lastro no empresariado para o fortalecimento do Poder Nacional, tudo voltado à adequação das infra-estruturas, para a produção controlada e orquestrada, com vistas à evidência da nossa soberania no cenário mundial.

O autor é Coronel-Intendente da Aeronáutica, membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra e Mestre em Administração pela UNESA.

Solenidade de Diplomação do CFOE/2007 – *"Turma Stagnum"*

Antonio Franciscangelis Neto

– *Dez anos de conquistas nascem da superação.*

Esta é parte do grito de guerra entoado pelos bravos integrantes do Curso de Formação de Oficiais Especialistas (CFOE/2007), que tão bem registra e homenageia os dez anos de incumbência do Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR) em sediar o CFOE, cujos abnegados Homens verdadeiramente fazem a nossa Força Aérea Brasileira voar.

Honra-nos, pois, entregar à nação brasileira uma nova Turma de Oficiais Especialistas, a *"Turma Stagnum"*, que significa *"estanho"* – o metal dos reis e dos nobres, e que também representa a união de irmãos em torno de uma causa nobre.

Com essa denominação, os senhores, com sabedoria, registram as bodas de estanho do CFOE no CIAAR e celebram a vitória de todas as turmas que, nesses dez anos, se formaram nesta escola.

Se ao Oficial da Aeronáutica é dada a responsabilidade de conduzir os destinos da Força, ao Oficial Especialista é destinada a missão de ser, em suas áreas de atuação, o motor que impulsiona as engrenagens da complexa tarefa de fazer voar.

Portanto, é grande a nossa alegria em contemplarmos os senhores, orgulhosamente, recebendo hoje seus diplomas, símbolo do esforço dedicado e do desafio que venceram; batalha que será lembrada pelo resto de suas vidas.

Foram muitas as dificuldades enfrentadas, bem sabemos. Mas a vontade de vencer demonstrada foi sempre muito mais forte; e a ela somou-se o irrestrito incentivo dos familiares e amigos, muitos aqui presentes, que entenderam ser este sacrifício a lida natural dos que buscam, sem trégua, vencer novos desafios, acreditando em suas potencialidades.

Junto ao esforço pessoal, o trabalho realizado pelo CIAAR lhes proporcionou as ferramentas básicas ao bom desempenho na fase

gerencial de suas carreiras. Nelas, além do exemplo, é mister o exercício da liderança moderna, pautada na busca de novos conhecimentos, em *"destravar"* talentos e no empreendedorismo, sem jamais esquecer dos princípios basilares do militarismo: o espírito de corpo, a harmonia entre os pares, a justiça, a hierarquia e a disciplina.

Penso que a liderança no século XXI deve ser exercida no campo da máxima interação, em que a tarefa central é o desenvolvimento de um sólido e consciente relacionamento profissional em torno de objetivos claros, do planejamento, da disciplina intelectual e da rapidez na consecução das tarefas.

Por isso, novos líderes, atuem, incansavelmente, como agentes de mudança. Incentivem as pessoas a pensar, a definir objetivos claros nas ações e no trabalho e a decidir sobre as incertezas, fundamentadas em idéias e processos inovadores.

Mas para isso, antes de tudo, é necessário estímulo ao conhecimento novo e não apenas se ater àqueles existentes em livros didáticos – já pensados por outros e, por isso, certamente, já ultrapassados. Empreendam todos os esforços possíveis na busca dos conhecimentos que devam ainda ser produzidos e, portanto, são inéditos – que visem não apenas solucionar problemas crônicos com idéias novas, mas, principalmente, que coloquem a Força Aérea Brasileira na vanguarda, como guardiã do espaço aéreo brasileiro.

Prezados Oficiais da *"Turma Stagnum"*, nós, Instrutores do CIAAR, temos certeza de que estão prontos para enfrentar os novos desafios da responsabilidade maior que se avizinha. Faço votos que os ensinamentos aqui ministrados os inspirem nos novos caminhos que se abrem; e que a relevância dos trabalhos realizados nesta escola continue produzindo bons frutos em prol da missão da Força Aérea Brasileira.

Por fim, parabenizo todos os familiares presentes, Instrutores e componentes do CIAAR pelo sucesso alcançado nesta nobre tarefa de formar e entregar novos líderes à Força Aérea Brasileira.

O meu particular parabéns aos guerreiros de valor da *"Turma Stagnum"*. Vocês demonstraram, mais uma vez, que *"a vontade de combater é que vence a batalha"*.

Orgulho-me de tê-los comandado nessa importante fase das suas vidas.

Sejam felizes e que Deus os acompanhe!

O autor é Brigadeiro-do-Ar e Comandante do Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR), em Belo Horizonte.

O discurso acima foi proferido pelo Comandante do CIAAR, por ocasião da formatura do CFOE/2007, ocorrida em 6 de dezembro de 2007.

O Brasil e a Tripolaridade de Poder no Século XXI

Eduardo Italo Pesce e Iberê Mariano da Silva

A guerra de quarta geração (G4G) é caracterizada pela perda do monopólio do Estado sobre os conflitos armados. As guerras do século XXI tendem a ser conflitos *"não westfalianos"*, podendo incluir a participação de atores não estatais, como grupos terroristas ou organizações criminosas transnacionais.

O advento da G4G, assim como a globalização financeira, contribuiu para enfraquecer os Estados nacionais, especialmente os localizados na periferia do sistema internacional. Os Estados mais fortes continuam a dispor de poder suficiente para imporem sua vontade aos mais fracos.

A América Latina e a América do Sul ocupam posição periférica no sistema mundial de distribuição de poder. O Brasil possui a maior economia da região, com cerca de metade do PIB combinado da América do Sul, mas a evolução de sua capacidade de dissuasão e defesa não acompanhou a da economia.

Há os que afirmam que *"a América do Sul é o mais desarmado dos continentes e assim deve permanecer"*. Há também os que acreditam que o pouco envolvimento dos países sul-americanos em conflitos internacionais, no século XX, foi resultado do relativo isolamento geopolítico da região, desde o final do século anterior.

Segundo Parag Khanna, o *"momento unipolar"* do pós-Guerra Fria estaria sendo substituído por uma nova tripolaridade econômica e militar, com três superpotências: Estados Unidos, União Européia e China. Esta visão geopolítica lembra um pouco o mundo idealizado por George Orwell, no livro *"1984"*.

Cada uma das superpotências do século XXI teria sob sua influência hegemônica uma *"panregião"* do globo terrestre. Assim, as Américas estariam sob a hegemonia dos EUA, enquanto a África estaria na área de influência da Europa e a Ásia (ou a maior parte dela), na da China.

Além do *"Primeiro Mundo"*, integrado pelas três superpotências, a nova visão tripolar incluiria um *"Segundo Mundo"*, constituído por potências médias (capazes de influenciar o equilíbrio de poder), e um *"Terceiro Mundo"*, integrado pelos países periféricos (sem influência significativa sobre o sistema). Haveria, assim, um centro, uma semiperiferia e uma periferia, com características distintas.

O Segundo e o Terceiro Mundos estariam geograficamente dispersos pelas panregiões. Entre os países-chaves do Segundo Mundo, estariam a Rússia (localizada entre a Europa e a Ásia), a Índia (na Ásia Meridional) e o Brasil (maior país da América do Sul e terceiro das Américas).

Por sua extensão e diversidade, estes três países apresentam um quadro econômico heterogêneo, com regiões altamente desenvolvidas e outras mais atrasadas. No futuro, as pressões sociais resultantes de tais diferenças podem até resultar em fragmentação, se os governos centrais não conseguirem administrá-las.

No Brasil, as políticas de *"Estado mínimo"*, postas em prática por diversos governos desde o final dos anos 80, resultaram no sucateamento da máquina pública e no enfraquecimento do Estado nacional. Entre os setores sucateados, encontram-se as Forças Armadas, essenciais para a defesa da soberania e da integridade nacionais.

A superioridade militar brasileira na América do Sul está ameaçada. A substituição do *"desequilíbrio estável"*, favorável ao Brasil, por uma situação de *"equilíbrio instável"* seria potencialmente desestabilizadora, pois nosso País, que não tem ambições expansionistas, sempre exerceu um papel moderador no subcontinente.

Em setembro de 2007, foram iniciados estudos visando à elaboração de medidas para reverter tal tendência. Espera-se que o Governo não fique apenas na intenção e realize os investimentos necessários à modernização da defesa nacional. O fim da CPMF não pode servir de desculpa para o cancelamento de programas e projetos nessa área.

No final de janeiro de 2008, durante visita oficial do Ministro da Defesa do Brasil à França, foi assinado um Acordo de cooperação militar entre os dois países. As possíveis conseqüências de tal acordo devem ser cuidadosamente analisadas. A tentativa de firmar Acordo semelhante com a Rússia não obteve sucesso.

A diversificação de parcerias e alianças faz parte da *"diplomacia pendular"* das potências médias, num sistema com três ou mais pólos de poder. A aproximação entre Brasil e União Européia poderia alterar o quadro estratégico na América do Sul, onde China e EUA aparentemente já têm aliados preferenciais.

Eduardo Italo Pesce é especialista em Relações Internacionais, Professor no CEPUERJ e colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval (Cepe/EGN);

Iberê Mariano da Silva é General-de-Brigada, engenheiro militar, da Reserva do Exército Brasileiro; e pós-graduado pelo Instituto Militar de Engenharia (IME) e pela École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et l'Espace (França).

A Idade Média

Araken Hipólito da Costa

A Filosofia medieval consiste na associação entre Filosofia e Teologia. Utilizando a razão e a fé para defender e explicar as verdades reveladas, apresenta dois momentos ou fases bem caracterizadas: a Patrística (entre 200 e 700) e a Escolástica (entre 800 e 1300).

A Filosofia Patrística é constituída pelas doutrinas elaboradas pelos escritores cristãos dos primeiros séculos que, em razão de sua ortodoxia e santidade de vida, receberam a aprovação da Igreja. Como em sua grande maioria quase todos eram sacerdotes, também foram conhecidos como Padres da Igreja, donde vem o nome patrística.

Mas foi no Ocidente, por obra de Santo Agostinho (354-430*),* a maior expressão da Patrística, que se consumou no primeiro e grande sistema da Filosofia cristã. Mas suas obras mostram o caminho de um Santo que mudou sua história com decisões e responsabilidade diante da verdade. Sua autobiografia, a obra *Confissões*, é uma profunda análise psicológica que reflete duas coisas: o conhecimento da verdade e a subordinação de sua obra ao conteúdo, em que interessam os fatos e as experiências. O *eu* de Agostinho é existencial, é real. Santo Agostinho é o primeiro a falar do *eu*, é a alma no autoconhecimento humano. Este assunto é vital para o entendimento do fazer da Arte.

Um fato importante para disseminação do saber no período medieval foi a criação das Universidades. Até então as escolas em vigor eram as escolas monacais, catedrais (episcopais) e palatinas (do palácio real). O ensino compreendia o trívio e o quadrívio, como preparação para uma formação teológica bastante sumária. No século VII começou mudar a fisionomia intelectual da cristandade. Surgiram pessoas com consciência de uma profissão específica: ser intelectual, trabalhador do ensino. Em torno delas surgiram as escolas superiores, embriões de Universidades, porque englobavam o universo de professores e alunos, uma organização para unificar e estruturar as atividades intelectuais. Foi em Bolonha que se formou a primeira Universidade (1088). Na Inglaterra (1163), surgiu a Universidade de Oxford; na França, a

de Montpellier (1180); e a mais importante, em Paris, em 1206. Existiu até uma disposição do Concílio de Latrão III (1179),que mandava fundar em todas as dioceses o ensino de Teologia. Entre 1200 e 1400 fundaram-se, na Europa, 52 Universidades, todas sob a influência preponderante da Igreja.

A Escolástica constitui-se no segundo período da Filosofia cristã, já plenamente inserida na Idade Média. O termo escolástico advém do termo latino *"scholasticus"*, com o qual eram denominados os professores normalmente formados nas *"scholae claustri"*, reservadas aos monges e, mais tarde, nas Universidades.

Mais adiante, o termo escolástico passou a designar genericamente os filósofos que seguissem certas orientações teóricas ou usos como: o emprego do Latim, a preferência pelo método dialético-intelectual; a procura por uma adaptação da Filosofia greco-romana, especialmente a de Aristóteles, aos ensinamentos cristãos, uma filosofia que se submete à fé e às verdades do Cristianismo.

Considerando este contexto, a figura de Santo Tomás tornou-se central no ambiente do pensamento cristão, praticamente do católico. O pensamento de Santo Tomás representa o resultado final e mais completo de um processo intelectual que vinha se desenvolvendo desde o início do Cristianismo. O fio condutor desse processo era o problema das relações entre a razão e a fé.

Esses dois tipos de conhecimento, o da razão e o da fé, possuem a mesma origem, que é Deus. Por isso não pode haver entre eles contradições intrínsecas, pois são apenas modos diferentes de participação em uma mesma verdade, sendo evidente para o cristão que as relações entre ambos devem ser de subordinação do conhecimento racional ao obtido pela revelação.

Dessa colaboração harmônica entre a razão e a fé resultou uma nova ciência, tipicamente cristã, que é a Teologia.

Os textos da *"Suma Teologia"* mostram claramente como Santo Tomás entendia o papel da Filosofia e da Teologia. Como Ciências distinguem-se pelo objeto formal: a Filosofia utiliza a luz natural da razão; e a Teologia, a luz natural da revelação. Tal conjunto de princípios constitui a base teórica da nova corrente doutrinal que ficaria conhecida como *"Tomismo"*. Nos séculos da Idade Média, o homem era olhado

como criatura de Deus. Ele se definia na relação com o absoluto, o transcendente, o qual vivemos.

Filosofia e Teologia procuravam aprimorar a cultura da época, dar uma visão de vida. A religião era valor central para a cultura medieval. Daí afirmar-se que a cultura da Idade Média era teocêntrica, isto é, tinha Deus no centro como valor supremo.

Essa cultura traria reflexos na Pintura, pois é neste período que, pela primeira vez, os artistas procuram tornar visível o transcendente. É a tentativa da representação do mundo sagrado. Repetidamente o céu deste mundo transcendente era pintado na cor dourada, pois significava o ouro, metal de maior valor.

Observa-se, também, que a representação dos objetos figurados se situa ou se desloca de acordo com a sua hierarquia. Assim, nas obras medievais, temos o espaço agregado, em que os objetos se justapõem sem contabilizarmos suas relações espaciais, pois o artista não objetivava criar no plano, metodicamente, a ilusão da profundidade, e, sim, apresentar indivíduos e objetos conforme as relações de grandezas aparentes. O estilo da Arte medieval é planar, tal como o egípcio, embora na arte egípcia não tenhamos representados os motivos de fundo. Já no estilo medieval, encontramos esses motivos, porém, de modo desvalorizado.

Outro fator significativo é o caráter geral da metafísica tomista, a qual é essencialmente realista, pois parte do princípio de que o ser, objeto do conhecimento humano, é anterior ao sujeito que o apreende. O ser é o pressuposto de todo pensamento. Isto conduz o artista a procurar o ser na realidade percebida, aquilo que está por trás das aparências. Desta maneira, evita-se incorrer na fantasia, no imaginário, recair meramente na cópia do exterior da natureza e dos seres.

Com relação aos materiais usados na Idade Média, os artistas pintavam em painéis de madeira, criando quadros articulados chamados retábulos para decorar os altares das Igrejas.

Outras formas eram as pinturas gigantescas: os aprendizes preparavam o reboco para passar na parede; outros preparavam as tintas moendo pigmentos para depois misturá-los com ovos e, em alguns casos, com leite de figueira. Encarrapitado num andaime, o pintor pintava com rapidez e precisão sobre o reboco ainda fresco. Ele não podia

nem apagar nem corrigir seu trabalho, porque o afresco, uma vez seco, ficaria gravado para sempre na camada de gesso.

Giotto, o grande mestre da Idade Média, levou três anos para pintar as paredes e tetos da Capela Scrovegni em Pádua, na Itália (1303-1306).

A sociedade medieval caracterizava-se pelo Feudalismo e Cristianismo, que se integravam. A Europa inteira se considerava cristã.

Naquela sociedade, o artista era anônimo. Somente no final do período é que começariam a assinar suas obras.

O autor é Coronel-Aviador e Diretor Cultural do Clube de Aeronáutica.

Soberania e Defesa da Amazônia Brasileira

Durval Antunes Machado Pereira de Andrade Nery

A tese da internacionalização da Amazônia nada tem a ver com as razões ecológicas que agora são levantadas. É uma tese cíclica, que sob pretextos vários – direito exploratório da natureza, necessidade de espaço demográfico, liberdade de navegação nos grandes rios, e, agora, ecologia – após uma fase de esquecimento, volta sob a forma de pressões políticas sobre o Governo do Brasil.

A imensidão geográfica da Amazônia não poderia deixar de ser objeto de ambição das nações ricas e poderosas do mundo, instrumentadas com maior capital e tecnologia, cujo sentimento de expansão muitas vezes se esconde sob o véu de missões messiânicas a serviço da Humanidade.

Em um rápido retrospecto histórico veremos que a tese da internacionalização da Amazônia foi motivo de pressão sobre os governantes brasileiros em várias ocasiões, desde os primórdios da nossa colonização.

A conquista e a manutenção da integridade territorial da Amazônia brasileira têm sido uma epopéia escrita com sangue, coragem e determinação. E o sangue foi derramado em acirrados combates na selva, onde a criatividade e o emprego das técnicas da guerra de guerrilhas sempre estiveram presentes.

No século XVII, lutas violentas foram travadas pelas forças luso-brasileiras para a expulsão de ingleses, franceses, holandeses e irlandeses, que, em incursões permanentes para exploração e comercio, procuravam também o domínio da terra, com a edificação de fortificações às margens dos rios. Um nome destaca-se dos demais nestas lutas: Pedro Teixeira, o Conquistador da Amazônia.

Em meados do século XIX, o Governo americano dirigiu movimento a favor da abertura do Rio Amazonas à navegação mundial. Em 1902, a Alemanha pressionou para que o Brasil não privasse o mundo

das riquezas naturais da Amazônia. Nos anos 30, o Japão pretendia instalar 20 milhões de japoneses na Amazônia.

Em 1948, a UNESCO tentou criar o Instituto Internacional da Hiléia Amazônica, uma *"autarquia"* internacional com jurisdição sobre um território que abrangia quase a metade do Brasil. O Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA) foi contra e impediu essa ameaça à soberania brasileira.

A tese é sempre a mesma, *"internacionalização da Amazônia"*, são sempre os mesmos atores, desempenhando o mesmo papel. Só trocam o cenário: ora é patrimônio científico da Humanidade; ora a navegação internacional dos grandes rios; ora a necessidade de matérias-primas para o progresso da civilização; ora a conquista da tecnologia; e, por fim, a ecologia.

Não há dúvida de que uma grande ameaça ronda as fronteiras do Brasil. A presença de tropas americanas em bases localizadas ao longo da fronteira amazônica indica a possibilidade de se repetirem, em curto prazo e em maior escala, antigas tentativas das potências imperialistas de nos subjugar. Embora ninguém mais duvide da realidade desse perigo, ainda há quem não pressinta certa iminência.

O Presidente americano George W. Bush, em debate pela TV americana quando ainda estava em campanha, ao referir-se ao Terceiro Mundo e suas dívidas com o FMI declarou:

"Existem países que não tem mais como pagar suas dívidas, por isso podem entregar parte de suas florestas tropicais como pagamento."

É claro que estava se referindo ao Peru, ao Equador, à Colômbia, à Venezuela, ao Brasil e ao tesouro natural da Floresta Amazônica, a maior reserva florestal mineral do Planeta.

Já há algum tempo sabemos que campanhas ministradas por grupos ecológicos internacionais vêm defendendo a internacionalização da Amazônia, trazendo, em alguns mapas da América Latina, o Brasil sem o estado do Amazonas.

Se atentarmos para as possibilidades energéticas da Amazônia, verificamos que o uso da biomassa como fonte energética, os rios, a energia das diversas fontes de óleos naturais, o sol equatorial, entre outras fontes de energia, elevam a Amazônia a um *"status"* energético

sem precedentes em todo o mundo. Este potencial conjugado com a capacidade da Petrobrás seria, certamente, o maior potentado energético do Planeta.

A Amazônia é hoje o maior tesouro da Humanidade e, segundo a cobiça internacional, não pode pertencer aos países terceiromundistas. Com o sucateamento e aviltamento das Forças Armadas do Brasil, entendemos que o processo já está armado para encenarem a farsa da Política de Globalização, agora com nova roupagem, a *"governança progressista"*.

É preciso lembrar que a Amazônia brasileira mede aproximadamente quatro milhões de km^2, é região de floresta tropical primária, praticamente virgem, apenas 8% da sua superfície foi exposta à ação antrópica, quer dizer, a vegetação primária foi retirada e substituída por outra natural, esta por sinal só avança na razão de 0,2%. Note-se que nos 300.000 km^2 alterados pelo homem acham-se incluídos 150.000 km^2 de cidades, fazendas, núcleos institucionais etc.

A luta pelo domínio e pela posse de grandes áreas da Região Amazônica está mais acesa do que nunca. O problema diz respeito sim, à segurança nacional.

Ao contrário dos tempos em que o País tomava cuidados especiais com a preservação da soberania nacional sobre a Amazônia, nestes últimos anos o Governo brasileiro tem aberto a região à cobiça mundial, permitindo o ingresso ali de interesses econômicos espúrios, mais que podem servir de pretexto a uma eventual intervenção naquela região brasileira.

A subdivisão do Brasil já começa a ser defendida em academias americanas, como Harvard. Um de seus intelectuais, Juan Henriquez, defende a tese de desmembramento dos países gigantes e fim da soberania nacional, dizendo que, quanto mais globalizado tornar-se o mundo, menos traumático para os nacionalistas será a separação de seus Estados.

Como a Amazônia brasileira constitui 50% do território nacional, ao dividi-la, o Brasil estará totalmente desmembrado.

A presença militar americana em bases situadas em países limítrofes com o Brasil é um fato.

No Governo Menem, a Argentina ofereceu aos EUA uma área de 10 mil hectares de seu território, próximo à fronteira com o Brasil, com pistas de pouso para aviões e campos de treinamento dentro de uma área de selva.

É oportuno lembrar que, partindo dessa base, é possível atingir, em missão de ataque, os centros do poder brasileiro – São Paulo, Brasília, Belo Horizonte e Rio de Janeiro – como resposta a qualquer tentativa do Brasil de defesa da sua integridade territorial.

O povo brasileiro precisa saber que essa nova forma de ocupação militar, tanto pode ser propícia a uma invasão armada, a qualquer momento, quanto um obstáculo à ação do Brasil em represália, ou de defesa da sua soberania.

Para quem julgava paranóia essa história da internacionalização da região, eis mais uma evidência de que estão não apenas de olho na floresta, mas anunciando quando e como tomá-la. A primeira proposta de troca por dívidas deveu-se a Margaret Thatcher, quando era Primeira-Ministra da Inglaterra, exortando as nações do Terceiro Mundo a vender suas riquezas. De lá para cá, foi uma sucessão de pirataria explícita, da qual não escaparam François Miterrand, da França, Felipe Gonzales, da Espanha e até Mikail Gorbachev. Com a participação decisiva, também, de Al Gore, e até de Bill Clinton, sem esquecer John Major, também da Inglaterra. Quer dizer, a rapinagem supera as ideologias.

O grave no caso do senhor Bush é que não há saída, pois é Presidente da maior potência mundial, aquela que defende seus valores e seus interesses por intermédio da utilização de mísseis, tanques, frotas e bombardeiros.

Não se trata de imaginar os boinas verdes americanos em Manaus ou os bombardeiros sobre a Amazônia, mas, sim, a continuação do domínio por outros métodos tão eficazes como o controle da economia dos países pobres, a cooptação de suas elites e a compra de seus governantes.

O processo de internacionalização da Amazônia avança a olhos vistos. Não é preciso citar a campanha promovida por organizações não governamentais de toda espécie, subsidiadas diretamente por Washington ou pelas multinacionais.

A criação de Nações Indígenas independentes vai de vento em popa com a delimitação de áreas, que, por pura coincidência, localizam-se nas fronteiras nacionais e contêm reservas de minerais nobres. Por outro lado, o cumprimento do Programa Brasileiro de Florestas implica na criação do *"Regime de Concessão de Floresta"*, em que serão atingidos 50 milhões de hectares a serem explorados por madeireiras internacionais que já devastaram, entre outros países, as florestas da Indonésia.

Seria preciso que o Brasil acordasse. A solução é alertar a sociedade; esperar que ela se mobilize. A verdade é que estamos caminhando para uma situação da qual não haverá retorno, iniciada com a alienação de patrimônio estratégico e a abertura de nossas fronteiras ao capital especulativo predador. Um belo dia nós acordaremos sabendo que a Amazônia não nos pertence mais, que alguns tecnocratas acabaram de vendê-la em troca de uma parte de nossa dívida externa, sempre multiplicada. Que as Nações Unidas reconheceram *"a nação independente dos ianomâmis"* e que nos mapas da América Latina distribuídos pelas escolas do Primeiro Mundo os jovens aprendem que a Amazônia e o Pantanal pertencem *"à Humanidade"*.

O que esperar? Valeria um ato de indignação, seguido de medidas concretas. O que está em jogo é a soberania nacional. Em risco, a integridade territorial, que foi conquistada com tanta luta, tanto suor e tanto sangue.

O Estado-Maior do Exército, órgão responsável pela formulação das políticas e concepções estratégicas do Exército, já definiu em diretriz estratégica específica que, para fazer face a ameaça dessa natureza, que envolve a possibilidade de ocorrência de um conflito contra uma força militar multinacional extra-continental invasora, dotada de um superior poder de combate, há que se adotar uma estratégia que preveja um conflito prolongado, de caráter total, tendo, na maioria das vezes, fraca intensidade, normalmente à base da guerrilha, e que busca obter a decisão pelo desgaste moral e cansaço material do inimigo.

Nesta forma de atuar é fundamental saber durar. A adoção dessa estratégia no nível operacional pressupõe a adoção da guerra irregular como principal forma de conduta de uma guerra convencional, na qual fica evidente o desequilíbrio de poder de combate entre as nossas forças e as dos possíveis oponentes.

Implica na impossibilidade de fazer face ao invasor por meios convencionais de atuação em força, quer ofensiva, quer defensivamente, devido à inferioridade de recursos materiais e à grande disparidade na área científico-tecnológica.

Seu grande objetivo será demonstrar ao invasor que o preço a pagar para manter o domínio sobre determinada região não compensa os benefícios decorrentes.

Nesta concepção as nossas Forças Especiais estabelecerão as Áreas Operacionais da Guerra Irregular no contexto de um Movimento de Resistência, trabalhando com as comunidades brasileiras, quando da ameaça ou da ocorrência de uma invasão do nosso território.

Não se pode esquecer também que a adoção desta Estratégia pressupõe sacrifícios, que serão impostos à Nação, que ficará exposta ao poder do adversário, que, certamente, tentará quebrar a vontade nacional. E este é verdadeiramente o ponto focal a ser desenvolvido: estabelecer e consolidar a Vontade Nacional, desde já, em torno da defesa dos interesses vitais do Brasil na Amazônia.

Mas a defesa dos interesses vitais do Brasil naquela área não é obra exclusiva dos soldados da Amazônia. É uma responsabilidade de todos os brasileiros militares e civis, inclusive de outras regiões. E, quando for o caso, todos, irmanados, se necessário, empregando a Guerra de Guerrilhas, irão defendê-la, como o fizeram no passado e o estão fazendo no presente.

O autor é General-de-Brigada.

COLEÇÃO AERONÁUTICA DO INCAER

SÉRIE

HISTÓRIA GERAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

VOL. 1 – Dos Primórdios até 1920.
VOL. 2 – De 1921 às Vésperas da Criação do Ministério da Aeronáutica.
VOL. 3 – Da Criação do Ministério da Aeronáutica ao Final da Segunda Guerra Mundial.
VOL. 4 – Janeiro de 1946 a Janeiro de 1956 – Após o Término da Segunda Guerra Mundial até a Posse do Dr. Juscelino Kubitschek como Presidente da República.

SÉRIE

HISTÓRIA SETORIAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

1 – Santos-Dumont e a Conquista do Ar - Aluízio Napoleão
2 – Santos-Dumont and the Conquest of the Air - Aluízio Napoleão
3 – Senta a Pua! - Rui Moreira Lima
4 – Santos-Dumont – História e Iconografia - Fernando Hippólyto da Costa
5 – Com a 1ª ELO na Itália - Fausto Vasques Villanova
6 – Força Aérea Brasileira 1941-1961 – Como eu a vi - J. E. Magalhães Motta
7 – A Última Guerra Romântica – Memórias de um Piloto de Patrulha - Ivo Gastaldoni (ESGOTADO)
8 – Asas ao Vento - Newton Braga
9 – Os Bombardeiros A-20 no Brasil - Gustavo Wetsch
10 – História do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica - Flávio José Martins
11 – Ministros da Aeronáutica 1941-1985 - João Vieira de Sousa
12 – P-47 B4 – O Avião do Dorneles - J. E. Magalhães Motta
13 – Os Primeiros Anos do 1º/14 GAv - Marion de Oliveira Peixoto
14 – Alberto Santos-Dumont - Oscar Fernández Brital (ESGOTADO)
15 – Translado de Aeronaves Militares - J. E. Magalhães Motta
16 – Lockheed PV-1 “Ventura” - J. E. Magalhães Motta
17 – O Esquadrão Pelicano em Cumbica – 2º/10º GAv - Adéele Migon
18 – Base Aérea do Recife – Primórdios e Envolvimento na 2ª Guerra Mundial - Fernando Hippólyto da Costa
19 – Gaviões de Penacho - Lysias Rodrigues
20 – CESSNA AT-17 - J. E. Magalhães Motta
21 – A Pata-Choca - José de Carvalho
22 - Os Primórdios da Atividade Espacial na Aeronáutica - Ivan Janvrot Miranda
23 - Aviação Embarcada - José de Carvalho

SÉRIE

ARTE MILITAR E PODER AEROESPACIAL

1 – A Vitória pela Força Aérea - A. P. Seversky
2 – O Domínio do Ar - Giulio Douhet
3 – A Evolução do Poder Aéreo - Murillo Santos
4 – Aeroportos e Desenvolvimento - Adyr da Silva (ESGOTADO)
5 – O Caminho da Profissionalização das Forças Armadas - Murillo Santos
6 – A Psicologia e um novo Conceito de Guerra - Nelson de Abreu O' de Almeida
7 – Emprego Estratégico do Poder Aéreo - J. E. Magalhães Motta
8 – Da Estratégia – O Patamar do Triunfo - Ivan Zanoni Hausen

SÉRIE

CULTURA GERAL E TEMAS DO INTERESSE DA AERONÁUTICA

1 – A Linha, de Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry e dos seus companheiros de Epopéia - Jean-Gérard Fleury
2 – Memórias de um Piloto de Linha - Coriolano Luiz Tenan
3 – Ases ou Loucos? - Geraldo Guimarães Guerra
4 – De Vôos e de Sonhos - Marina Frazão
5 – Anesia - Augusto Lima Neto
6 – Aviação de Outrora - Coriolano Luiz Tenan
7 – O Vermelhinho – O Pequeno Avião que Desbravou o Brasil -Ricardo Nicoll
8 – Eu vi, vivi ou me contaram - Carlos P. Aché Assumpção
9 – Síntese Cronológica da Aeronáutica Brasileira (1685-1941) - Fernando Hippólyto da Costa
10 – O Roteiro do Tocantins - Lysias A. Rodrigues
11 – Crônicas... no Topo - João Soares Nunes
12 – Piloto de Jato - L. S. Pinto e Geraldo Souza Pinto
13 – Vôos da Alma - Ivan Reis Guimarães
14 – Voando com o Destino - Ronald Eduardo Jaeckel

Pedidos ao:
INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA
Praça Marechal Âncora, 15-A, Centro - Rio de Janeiro - RJ
Cep: 20021-200 - Tel: (21) 2101-4966 / 2101-6125
Internet: www.incaer.aer.mil.br e-mail: incaer@maerj.gov.br

Destaques do Clube do Livro

História Geral da Aeronáutica Brasileira

Volume 1

Volume 2

Volume 3

Volume 4

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

21 anos registrando a história da aeronáutica brasileira

www.incaer.aer.mil.br

INCAER