Ideias em Destaque

Nº 29 - jan./abr. 2009

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
Lídia Albuquerque

Nossa Capa
Vista aérea do Aeroporto Santos Dumont (Rio de Janeiro - RJ)

Impressão
Ingrafoto

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

Ideias 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.

CDU 354.73 (05) (81)

Apresentação

É com muita satisfação que entregamos aos nossos prezados leitores a edição de número 29 da revista "Ideias em Destaque", concernente ao primeiro quadrimestre do ano em curso.

Nesta edição, apresentamos vinte e sete instigantes artigos, versando sobre variados temas que, pela alta qualidade e variedade dos assuntos abordados, enriquecem os nossos conhecimentos e tornam a revista bastante atraente ao leitor.

Desta maneira, acreditamos estar contribuindo, de forma ativa e fecunda, para a difusão da História Aeronáutica brasileira, de temas estratégicos, de Geopolítica e, acima de tudo, de cultura geral.

Somos imensamente gratos aos prestimosos e contumazes colaboradores que nos enviaram trabalhos de suas lavras, concorrendo, desta forma, para o aprimoramento e a consolidação desta publicação, no seio da prestigiosa Família Aeronáutica.

Faz-se mister ressaltar que estamos receptivos àqueles que desejarem colaborar com a nossa revista, enviando artigos de real interesse de nosso público-alvo, sem descurar, entretanto, da linha editorial adotada pelo editor de "Ideias em Destaque".

Tenente-Brigadeiro-do-Ar Refm. Octávio Júlio Moreira Lima
Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ideias em Destaque

Nº 29
jan./abr. 2009

Sumário

1. Mobilização Nacional: A criação de um Sistema Nacional de Mobilização 9
João Fernando Guereschi

2. Aplicação da Convenção Americana de Direitos Humanos no Direito Administrativo Disciplinar Militar 29
Paulo Tadeu Rodrigues Rosa

3. Palavras do Comandante do CIAAR, por ocasião da Solenidade de Diplomação das Turmas "Pangea" e "Carcará" .. 33
José Geraldo Ferreira Malta

4. Mudança de tom 36
Ali Kamel

5. Billy Mitchell o "Cruzado" estadunidense do poder aéreo: uma crítica às ideias de William Ott e de Phillip Meilinger 39
Mauro Barbosa Siqueira

6. Orgia especulativa 52
Manuel Cambeses Júnior

7. A Ouvidoria como Instrumento de Gestão 55
Macira Sotero

8. A hora da Defesa Nacional 57
Eduardo Italo Pesce

9. Sikorsky H-34 no Brasil 60
Aparecido Camazano Alamino

10. Furtividade: um novo parâmetro para as armas aéreas? 66
Lauro Ney Menezes

11. Venezuela - A crescente ameaça 70
Luiz Gonzaga Schröeder Lessa

12. A Marinha indiana já não é emergente 74
Eduardo Ítalo Pesce

13. É a Rússia ameaça para a Europa? 77
Alex Corsini

14. A morte de Deus 81
Araken Hypólito da Costa

15. Brasil Traído 84
Marcos Coimbra

16. Machado de Assis: cem anos de sua morte 91
Cláudio de Cápua

17. Panorama Estratégico do Leste Europeu 93
Márcio Bonifácio Moraes

18. A Revolução do Contêiner na Logística de Transporte 97
Telmo Roberto Machry

19. Desperta Brasil! 105
Luis Eduardo Rocha Paiva

20. Reestruturação das Forças Armadas - Discutir é Preciso 108
Marcelo Hecksher

21. Discurso do Comandante da UNIFA por ocasião
da Solenidade da Formatura de Mestrado 113
Louis Jackson Josuá Costa

22. Logística no mundo globalizado 116
Antonio Celente Videira

23. A esquina do mundo, em termos de Geografia:
o Próximo e o Médio Oriente 132
Nilton Freixinho

24. Equipando a Frota 138
Euro Campos Duncan Rodrigues

25. Para entender o conflito palestino-israelense 153
Transcrição de texto (Folha de São Paulo)

26. A Energia como expressão do Poder Nacional 158
Sérgio Xavier Ferolla

27. O sonho de Martin Luther King 173
Manuel Cambeses Júnior

Mobilização Nacional: A criação de um Sistema Nacional de Mobilização

João Fernando Guereschi

INTRODUÇÃO

Para a manutenção e alcance de interesses, os povos antigos preparavam armas, estocavam alimentos e recrutavam homens. Essas atividades confundem-se com uma logística distante, efetuada nos primórdios das artes militares e que alguns autores definem como mobilização. Ainda no início do século passado, as nações atentaram para a importância das atividades de Mobilização decorrentes dos reveses sofridos por um conflito armado de longa duração e que identificou as fragilidades dos sistemas de segurança e da ausência de políticas de Defesa adequadas.

Deflagrada a Segunda Guerra Mundial, os países que aprenderam com os ensinamentos do conflito anterior puderam edificar as principais diretrizes para o trato da Mobilização.

Atualmente, mesmo sem a declaração formal de guerra, as nações com expressivo Poder Nacional se beneficiam desse privilégio para atuar, dissuasoriamente, no gerenciamento de crises.

As relações internacionais, notadamente, no campo da Defesa, modificaram-se a partir do término da bipolaridade mundial e da inclusão de ameaças difusas marcadas pelo 11 de setembro de 2001. O cenário vivenciado pela globalização e pela planificação do mundo tornou anacrônicos alguns princípios oriundos da primeira metade do século XX. Aliado a esse ambiente, as revoluções tecnológica e da informação demandam ações de preparo que, na eventual concretização de uma hipótese emergencial, possibilitem a resposta adequada de modo a minimizar os efeitos negativos na sociedade.

Neste contexto, o caso brasileiro pauta-se num olhar ao futuro e adequado à sua realidade presente. A base legal e as orientações atuais estão consoantes com a aspiração política de inserção no cenário internacional de um país que possui o potencial a ser transformado com o objetivo de alcançar patamares de desenvolvimento econômico e social vividos, atualmente, pelas grandes potências. A Mobilização Nacional, intimamente relacionada com a Defesa Nacional, apresenta tais características oriundas de lições aprendidas, da realidade brasileira e contemporânea, tal como a evolução mundial.

Assim, em dezembro de 2007, foi sancionada a Lei nº 11.631, Lei de Mobilização Nacional, que criou o Sistema Nacional de Mobilização preenchendo uma lacuna jurídica vivenciada por mais de cinco décadas.

DADOS HISTÓRICOS

Com os ensinamentos da Primeira Guerra Mundial, especificamente no campo da Mobilização de Recursos Humanos, o Brasil adotou o conceito das Polícias Militares como Reserva do Exército e instituiu o Serviço Militar Obrigatório. Em 22 de abril de 1927, era criado o Centro de Preparação de Oficiais da Reserva do Rio de Janeiro com a visão de formar uma reserva de alto nível para o Exército valendo-se de universitários, com funcionamento durante os recessos escolares e aos finais de semana. Anos mais tarde, durante a Segunda Guerra Mundial, metade dos tenentes da FEB que combateram na Europa era constituída de Oficiais R/2.

As experiências mais significativas remontam à Revolução Constitucionalista de 1932 e, notadamente, às atividades decorrentes da decretação da Mobilização Nacional por ocasião da Segunda Grande Guerra quando foi ordenada a Mobilização Geral, por meio do Decreto nº 10.451, de 16 de setembro de 1942, face ao estado de beligerância declarado pelo Decreto nº 10.358, de 31 de agosto de 1942.

Em 28 de setembro de 1942, por meio do Decreto nº 4.750, foi criada a Coordenadoria da Mobilização Econômica, subordinada diretamente ao Presidente da República e que implementou diversas medidas de caráter nitidamente de mobilização. Nesse cenário, foram tabelados

preços de produtos e serviços, criado o "pão de guerra" (que se assemelhava ao pão integral de hoje), requisitadas mercadorias e serviços, constituídos estoques reguladores e conduzida a interferência do Estado nas indústrias, notadamente, na têxtil paulista. Dentre as atividades de pesquisa, face à dificuldade de importação de combustíveis, desenvolveram-se motores movidos a gasogênio.

MOBILIZAÇÃO GERAL!
O GLOBO
EDIÇÃO FINAL
TODOS OS RESERVISTAS DEVERÃO AGUARDAR A ORDEM DE APRESENTAÇÃO ÀS RESPECTIVAS CORPORAÇÕES
ARMISTICIO FRANCO-BRITANICO NA ILHA DE MADAGASCAR
MENOS RIGOROSA
NO AUGE A BATALHA DE STALINGRADO!

Fig. 1 – Capa do Jornal O GLOBO de 16 de setembro de 1942.

Fig. 2 – Presidente Getúlio Vargas ao lado de veículo adaptado com motor a gasogênio.

DIRETORIA REGIONAL DE SERVIÇO DE DEFESA PASSIVA
CONDUTA DA FAMILIA
EM CASO DE ESCURECIMENTO. (Black-out)
1°.—Proteger com quebra-luzes de papelão opaco todas as lampadas da casa.
2°.—Reduzir ao minimo as luzes da casa.
3°.—Proteger com papelão opaco as vidraças externas.
4°.—Retirar as lampadas externas (varandas, jardins, quintais, etc.)
5°.—Não abrir porta ou janela externa de compartimento iluminado.

Fig. 3 – Panfleto distribuído em Natal-RN, durante a Segunda Guerra Mundial.

Esse órgão controlou e supervisionou diversas empresas privadas e públicas consoante a prática dominante, à sua época, de intervenção estatal na economia e mercado. Foi extinto em dezembro de 1945 e quase a totalidade de seus 83 órgãos componentes foram absorvidos pelo Estado, como no caso do Serviço de Defesa Passiva Antiaérea, que viria a se transformar na Defesa Civil brasileira.

Além das forças combatentes, vale mencionar a constituição de um grupo de 73 enfermeiras brasileiras enviado à Itália, em 1944, junto à Força Expedicionária Brasileira (FEB) e à Força Aérea Brasileira, como exemplo de mobilização de civis. Essa ação proporcionou a ampliação de perspectivas de trabalho à mulher brasileira.

A partir da desmobilização ocorrida ao término da Segunda Guerra Mundial, o tema passou a ser tratado em diferentes setores do Governo Federal:

- de 1946 até 1988: Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional (SG/CSN);

- de 1988 até 1990: Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional (SADEN);

- de 1990 até 01 de janeiro de 1999: Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (SAE/PR);

- de 01 de janeiro até 10 de junho de 1999: Ministério Extraordinário de Projetos Especiais (MEPE); e

- a partir de 10 de junho de 1999: Ministério da Defesa (MD), conforme estabelecido no Decreto nº 3.080, de 10 de junho de 1999, responsável tanto pela Mobilização Militar (adquirida do EMFA) como pela Mobilização Nacional (adquirida do MEPE).

Durante o período em que permaneceu nesses órgãos, foram expedidos alguns documentos orientadores:

- Política Governamental de Mobilização Nacional e Diretrizes Governamentais de Mobilização Nacional (RES), da Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional da Presidência da República (1989);

- Doutrina Básica de Mobilização Nacional, da Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional da Presidência da República (1987); e

- Manual Básico de Mobilização Nacional (RES), da Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional da Presidência da República (1988).

Em que pese a Mobilização Nacional possuir previsão legal desde a Carta Magna de 1934, somente com a Lei nº 11.631, de 27 de dezem-

bro de 2007, foi que se dispôs sobre a matéria, inclusive com a criação (de direito) de um sistema pátrio para planejar e realizar todas as fases da Mobilização e da Desmobilização Nacionais.

A MOBILIZAÇÃO NACIONAL

É comum referir-se à Mobilização no sentido popular ao se qualificar a movimentação, especificamente, de pessoas na busca de um objetivo comum transpassando a idéia de mutirão ou de ações reivindicatórias. Torna-se corriqueiro o emprego do vernáculo. Apenas como ilustração, há cerca de três milhões de resultados nos mecanismos de busca na *Internet* dos quais 10%, aproximadamente, referem-se a medidas governamentais de complemento à logística.

Assim, define-se **Mobilização Nacional** como o conjunto de atividades planejadas, orientadas e empreendidas pelo Estado, complementando a Logística Nacional, destinadas a capacitar o país a realizar ações estratégicas, no campo da Defesa Nacional, diante de agressão estrangeira, conforme previsão constitucional:

Fig. 4 – Manifestação de Auditores Fiscais em 2008.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional*;*

É possível imaginar a insegurança política e econômica caso não houvesse a previsão legal de competência exclusiva da União no trato dessa matéria. Ainda:

Art. 84. Compete privativamente ao Presidente da República:

XIX - declarar guerra, no caso de agressão estrangeira, autorizado pelo Congresso Nacional ou referendado por ele, quando ocorrida no intervalo das sessões

legislativas, e, nas mesmas condições, decretar, total ou parcialmente, a mobilização nacional*;*

Devemos observar que a Constituinte de 1988 condicionou a decretação da Mobilização (fase de **Execução**) a duas circunstâncias:

a) Ato exclusivo do Presidente da República, mediante autorização do Congresso Nacional (ou referendado por este, em caso de sua ocorrência durante intervalo das sessões); e

b) Mediante **agressão estrangeira**.

É evidente que o ato de exceção deva ser conduzido pelo Poder Executivo, porém autorizado pelos representantes do povo, uma vez que a interferência do Poder Público sobre a vida da nação será revestida de ações compulsórias e que incidirão nalguns princípios de liberdade consagrados caracterizando a supremacia do interesse público sobre o privado. Não basta a legalidade do ato, é imprescindível a sua legitimação. Essa fase (**Execução**) é marcada pela celeridade e compulsoriedade, com o objetivo de alcançar os recursos necessários e não disponíveis.

Já a **agressão estrangeira** constitui termo amplo e indefinido. Não se restringe às situações que envolvam conflito armado e apresenta a possibilidade de ocorrência fora do território nacional. Parece que o legislador resolveu alinhá-lo aos atos que ferem os objetivos fundamentais, princípios constitucionais e interesses nacionais demonstrando que os problemas derivados não são, exclusivamente, militares ou para o emprego do Pode Militar.

Por meio da decretação da Mobilização, parcial ou total, será definida a sua abrangência territorial e os campos do Poder Nacional no qual ocorrerá sua incidência.

A Lei de Mobilização estabeleceu um rol de medidas que poderão ser adotadas para a sua consecução:

Art. 4º A execução *da Mobilização Nacional, caracterizada pela celeridade e compulsoriedade das ações a serem implementadas, com vistas em propiciar ao País condições para enfrentar o fato que a motivou, será decretada por ato do Poder Executivo autorizado pelo Congresso Nacional ou referendado por ele, quando no intervalo das sessões legislativas.*

Parágrafo único. Na decretação da Mobilização Nacional, o Poder Executivo especificará o espaço geográfico do território nacional em que será realizada e as medidas necessárias à sua execução, dentre elas:

I - a convocação dos entes federados para integrar o esforço da Mobilização Nacional;

II - a reorientação da produção, da comercialização, da distribuição e do consumo de bens e da utilização de serviços;

III - a intervenção nos fatores de produção públicos e privados;

IV - a requisição *e a* ocupação de bens e serviços*; e*

V - a convocação de civis e militares.

Apesar de considerar-se a requisição como previsão legal de medida a ser empregada na execução da Mobilização, é preciso breve esclarecimento. O conceito de requisição detém, também, particularidades presentes na Mobilização: compulsoriedade, prevalência do interesse público sobre o privado e constitui-se ato de exceção. Vejamos o que a Lei Fundamental estabelece:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XXV - no caso de iminente perigo público*, a autoridade competente poderá usar de* propriedade particular*, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;*

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra*;*

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional*;*

Art. 139. Na vigência do estado de sítio *decretado com fundamento no art. 137, I, só poderão ser tomadas contra as pessoas as seguintes medidas:*

VII - requisição de bens.

Porém, cabe mencionar que a requisição aludida à Mobilização, somente, será de possível adoção no caso da respectiva Decretação, subordinada às condicionantes: ocorrência de agressão estrangeira, aprovação pelo Congresso Nacional e pertinente regulamentação. A Lei de Mobilização Nacional, por si, não regulamenta a requisição aludida.

O inciso III do art. 22 da Constituição de 1988 demanda difícil interpretação. As propostas apresentadas à Assembléia Constituinte pareciam mais objetivas, porém restritas:

Art. 8º - Compete à União:

XIX - legislar sobre:

c) requisição de bens e serviços civis, em caso de perigo iminente, e militares, em tempo de guerra.

ou:

c) requisição de bens e serviços civis e militares em caso de perigo iminente ou em tempo de guerra.

Assim, uma interpretação possível é baseada na vontade do legislador que demonstra diferentes finalidades para a requisição: para fins civis e para fins militares (pensamento adotado, atualmente, na União Européia). Para o primeiro é necessário o iminente perigo (também não definido), mas que podemos inferir presentes nas calamidades, vastos danos ambientais, epidemias, acidentes radiológicos de grandes proporções e, obviamente, em conflitos armados; no segundo, exclusivamente, em tempo de guerra.

Outros entendimentos consideram as requisições efetuadas por órgãos civis ou por órgãos militares. As condicionantes para a aplicação podem, também, alternarem-se em situações complementares: iminente perigo **E** em tempo de guerra; ou singulares: iminente perigo **OU** em tempo de guerra. Alia-se a essa imprecisão, a inexistência atual de declarações formais de guerra caracterizadas pelo estado de beligerância.

A solução não é de fácil elucidação, cuja regulamentação poderá ensejar questionamentos de inconstitucionalidade e demandas judiciais.

Observemos como a Constituinte rascunhou sobre o direito à propriedade privada:

Art. 2º. É garantido o direito de propriedade.

I - A propriedade é pública ou privada.

§3º O Poder Público assegura a livre apropriação dos bens necessários à manutenção de uma vida digna e sóbria, para os indivíduos e os familiares que dele dependem; a desapropriação desses bens somente poderá fazer-se em caso de evidente necessidade pública reconhecida em juízo, e mediante integral e prévia indenização em dinheiro, vedada a imissão liminar de posse; a requisição destes mesmos bens pelo Poder Público é admitida apenas em razão de guerra ou calamidade pública, assegurada, em qualquer caso, a integral indenização dos prejuízos sofridos pelo proprietário; a liberdade assegurada neste item não se suspende durante vigência do estado de sítio.

Além disso, parece-nos que as requisições estão mais próximas às atividades logísticas, face à disponibilidade dos bens ou serviços visados, criando uma "**Logística Compulsória**", cuja forma de obtenção é diferenciada e a contrapartida, o ressarcimento, de difícil composição (por precatórios, bônus de guerra, ou outros).

Não será por meio da decretação da Mobilização ou com o emprego de requisições que haverá solução de **todas as** carências logísticas. Veremos que é preciso fortificar a Logística Nacional concomitantemente ao **preparo** da Mobilização.

A **Logística Nacional**, por sua vez, compreende o conjunto de atividades relativas à previsão e provisão dos recursos e meios necessários à realização das ações decorrentes da Estratégia Nacional. De forma simplificada, a logística apresenta as seguintes fases:

- Identificação das necessidades;

- Obtenção; e

- Distribuição, **no tempo oportuno**.

Caso não sejam atendidas as necessidades requeridas diante das disponibilidades contempladas pela Logística Nacional tomando-se, inclusive, o princípio da oportunidade, essas necessidades tornar-se-ão objetos de estudos da Mobilização passando a ser consideradas como **carências logísticas**.

Fora do âmbito da Defesa, alguns problemas regionais brasileiros atuais podem indicar-nos a presença de carências em alguns setores tais como o emprego: de hospitais de campanha no combate à dengue no Rio de Janeiro; e de recursos militares durante a seca da Amazônia em 2006 e nas inundações no Nordeste em 2008.

Com base nas carências logísticas, desenvolvem-se os estudos e planejamentos de Mobilização em todos os campos do Poder Nacional, com o propósito de identificar ações que venham transformar o potencial existente em Poder, com vista ao empregado no caso de agressão estrangeira. A implementação de ações, devidamente, planejadas promoverá o incremento da Logística Nacional e conseqüente redução do hiato econômico-social.

Quando as atividades são desenvolvidas durante a situação de normalidade, ou seja, na fase de **Preparo** da Mobilização, é possível alinhar as políticas de desenvolvimento e as de Defesa de maneira a minimizar os impactos na sociedade por ocasião da **execução** da Mobilização. Citamos alguns pensamentos pertinentes:

Nas palavras do Senhor Geraldo Magela da Cruz Quintão, em 2002, como Ministro de Estado da Defesa:

"Como instrumento constitucional (a Mobilização), serve ao País para, por meio do investimento nas áreas econômicas e sociais, garantir o desenvolvimento e a soberania nacionais".

Tal como externado pelo Senhor Ministro de Estado Mangabeira Unger, em 2008:

"Não há Estratégia de Desenvolvimento Nacional sem Estratégia Nacional de Defesa".

Conforme reiteradas manifestações do Senhor Ministro de Estado da Defesa Nelson Jobim, referindo-se à inclusão da Defesa na Agenda Nacional e aos estudos desenvolvidos na elaboração do Plano Estratégico de Defesa Nacional:

"Temos que pensar grande".

Nesse sentido, pode-se afirmar que os EUA procuram conduzir suas ações de Estado em consonância com o desenvolvimento da De-

fesa. Face ao elevado nível do seu Poder Nacional, reflete uma logística da qual, raramente, são identificadas carências. Assim, as necessidades da Defesa são prontamente atendidas pela Logística Nacional que apóia, inclusive, as deficiências de seus parceiros em organizações internacionais como no caso das necessidades de transporte aéreo estratégico da OTAN.

Em alguns países, as ações estratégicas para o desenvolvimento e integração estiveram perfeitamente alinhadas com as de Mobilização. Na área de transportes, podemos citar as *Autobahn* alemãs e as *Freeways* norte-americanas concebidas para proporcionar maior mobilidade interna às tropas e melhorias logísticas que contribuem com a integração nacional e promovem desenvolvimento. Da mesma forma, mencionamos as grandes ferrovias tal como a Trans-Siberiana que hoje suporta 30% do transporte de carga das exportações russas. No Brasil, um bom exemplo é o complexo ferroviário gaúcho instalado a partir do início do século passado, pela Missão Francesa, de mesma concepção.

Portanto, a Mobilização atua sobre a Logística Nacional e contribui com a formulação de bases normativas para a consecução de seus planos de forma eficaz.

Essa visão está inserida em todos os campos do Poder Nacional. Como referência, podemos elencar as necessidades da Mobilização no estabelecimento de uma Indústria de Defesa pautada em desenvolvimento de tecnologia autóctone, mediante critérios claros de catalogação e, especialmente, de certificação de modo a propiciar o crescimento desse setor com possibilidades de expansão regional e mundial.

Outro aspecto relevante é a identificação de produtos estratégicos e de Defesa que, ao serem nomeados, contribuirão na formação de dados de interesse tanto à Logística quanto à Mobilização. Neste ponto, convém salientar que o sistema Mobilização deverá possuir uma ferramenta capaz de gerenciar informações estratégicas de bens e serviços para auxílio ao planejamento e decisão.

No aspecto recursos humanos, ainda há grandes discussões quanto à convocação de civis, especialmente, quanto à qualidade dos recursos disponíveis. No campo militar, o Serviço Militar é a ferramenta adequada para a formação de uma reserva, cuja qualidade é objeto de es-

tudos atuais. Alguns estudiosos consideram as atividades desse serviço ligadas à Logística.

Independentemente de posicionamentos radicais, devemos mencionar que a Logística e a Mobilização interagem-se constantemente, ora decorrentes dos resultados dos processos desenvolvidos pela Mobilização durante a situação de normalidade, ora nas de execução.

No cenário atual, as relações políticas, econômicas e sociais se tornam cada vez mais complexas e enredadas.

Enfim, nas palavras do General-de-Divisão Luiz Adolfo Sodré de Castro:

"A grande vantagem no preparo *da mobilização dos recursos nacionais disponíveis, é a de proporcionar ao Estado a prontidão necessária para preservar a sociedade nas melhores condições, não só em guerras, mas em qualquer situação de crise ou emergência".*

A criação do Sistema Nacional de Mobilização

Os primeiros estudos para a criação de uma lei sobre o tema Mobilização Nacional remontam à década de 1960.

O afastamento da sociedade na discussão da Defesa Nacional, na qual a Mobilização Nacional está inserida, remontam às falhas cometidas durante a mobilização brasileira ocorrida na Segunda Guerra e ao período de 1970 até meados da década de 1990.

A falta de um Sistema Nacional dedicado ao preparo das ações de mobilização implica perda de poder dissuasório.

Contudo, o Poder Militar nunca deixou de atribuir importância ao assunto, em face de seus pressupostos, e fornecer orientações com vista a identificar possíveis soluções ao complemento de sua logística. É com esta visão que foram conduzidas atividades no âmbito das Forças Singulares e adotado um sistema, ainda que com maior ênfase à sua forma doutrinária.

Não obstante, a Lei nº 11.631/07 começou a ganhar molde em 1999 e sua minuta concluída em 2001. Diversas organizações participaram dos debates ocorridos no âmbito do Ministério da Defesa. As Forças Armadas e a Escola Superior de Guerra (ESG) colaboraram significativamente. Os ensinamentos colhidos nos Simpósios de Mobilização Nacional e de Mobilização Militar renderam, também, boas idéias. Entre 2001 e 2003, o assunto foi discutido com os demais órgãos que viriam a compor o referido sistema.

Pela Exposição de Motivos Interministerial E.M.I. nº 472, de 2 de outubro de 2003, foi encaminhada a proposta, na forma de Projeto de Lei, ao Exmo. Sr. Presidente da República. Em 6 de outubro, por meio da Mensagem nº 507, o Projeto foi encaminhado ao Congresso Nacional.

A tramitação do Projeto de Lei (PL) na Câmara dos Deputados iniciou-se em 09 de outubro, recebendo a denominação PL nº 2.272/2003, e encaminhado ao Senado Federal em 29 de março de 2007. Durante as apreciações nas Comissões daquela casa legislativa, não sofreu qualquer alteração e as aprovações transcorreram de forma unânime.

Em 1 de agosto de 2007, foi recebido no Senado Federal. Tal como na Câmara dos Deputados, houve aprovação. Em 5 de dezembro, o texto, nomeado PLC nº 25/2007, foi aprovado. Em 27 de dezembro, o Exmo. Sr. Presidente da República sancionou a Lei de Mobilização, publicada no Diário oficial no dia seguinte.

Na época de tramitação do PL, argumentava-se o crescimento das ações terroristas no mundo, notadamente, as ações de 11 de setembro de 2001 e as investigações decorrentes, tais como na região de tríplice fronteira Brasil-Argentina-Paraguai. Além disso, as atividades de grupos como as FARC e as tecnologias empregadas pelos cartéis colombianos no transporte de drogas contribuíram para despertar, no parlamento, a necessidade de fortalecimento de bases legais relacionadas à Defesa.

Dessa época, ocorreu a atualização da Política de Defesa Nacional de 2005, que consigna a necessidade de constituir um sistema de Mobilização, a fim de construir um poder dissuasório pautado em capacitações e potencialidades, Poder e Mobilização:

Política de Defesa Nacional

6. ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

6.2 A vertente preventiva da Defesa Nacional reside na valorização da ação diplomática como instrumento primeiro de solução de conflitos e em postura estratégica baseada na existência de capacidade militar *com credibilidade, apta a gerar efeito dissuasório.*

Baseia-se, para tanto, nos seguintes pressupostos básicos:

VII - capacidade de mobilização nacional.

6.6 A expressão militar do País fundamenta-se na capacidade das Forças Armadas e no potencial dos recursos nacionais mobilizáveis.

6.9 O fortalecimento da capacitação do País no campo da defesa é essencial e deve ser obtido com o envolvimento permanente dos setores governamental, industrial e acadêmico, voltados à produção científica e tecnológica e para a inovação. O desenvolvimento da indústria de defesa, incluindo o domínio de tecnologias de uso dual, é fundamental para alcançar o abastecimento seguro e previsível de materiais e serviços de defesa.

7. DIRETRIZES

7.1 As políticas e ações definidas pelos diversos setores do Estado brasileiro deverão contribuir para a consecução dos objetivos da Defesa Nacional. Para alcançá-los, devem-se observar as seguintes diretrizes estratégicas:

IX - implantar o Sistema Nacional de Mobilização e aprimorar a logística militar.

A Lei de Mobilização criou, de direito, o SINAMOB que compreende um conjunto de órgãos federais, representantes do Poder Nacional na forma de sistema, cujo Órgão Central é o Ministério da Defesa, no qual seus componentes atuam de modo ordenado e integrado, a fim de planejar e realizar todas as fases da Mobilização e da Desmobilização Nacionais.

Fazem parte do SINAMOB:

ÓRGÃO DE DIREÇÃO	SUBSISTEMA SETORIAL	OUTROS ÓRGÃOS COMPONENTES (A SER REGULAMENTADO)
Ministério da Defesa	MILITAR	
Ministério da Justiça	SEGURANÇA	
Ministério das Relações Exteriores	POLÍTICA EXTERNA	
Casa Civil da PR	POLÍTICA INTENA	
Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão	SOCIAL	a) Ministério do Desenvolvimento Social e Combate a Fome; b) Ministério das Cidades; c) Ministério da Cultura; d) Ministério da Educação; e) Ministério do Esporte; f) Ministério do Meio Ambiente; g) Ministério da Previdência Social; h) Ministério da Saúde; i) Ministério do Trabalho e Emprego; e j) Ministério do Turismo.
Ministério da Ciência e Tecnologia	CIENTÍFICO-TECNOLÓGICO	
Ministério da Fazenda	ECONÔMICO	a) Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; b) Ministério das Comunicações; c) Ministério do Desenvolvimento Agrário; d) Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; e) Ministério de Minas e Energia ; e f) Ministério dos Transportes.
Ministério da Integração Nacional	DEFESA CIVIL	
Gabinete de Segurança Institucional da PR	INTELIGÊNCIA	
Secretaria de Comunicação de Social da PR	PSICOLÓGICO	

A referida Lei estabeleceu, ainda, competências para o SINAMOB, conforme a seguir:

Art. 7º Compete ao Sinamob:

I - prestar assessoramento direto e imediato ao Presidente da República na definição das medidas necessárias à Mobilização Nacional, bem como aquelas relativas à Desmobilização Nacional;

II - formular a Política de Mobilização Nacional;

III - elaborar o Plano Nacional de Mobilização e os demais documentos relacionados com a Mobilização Nacional;

IV - elaborar propostas de atos normativos e conduzir a atividade de Mobilização Nacional;

V - consolidar os planos setoriais de Mobilização Nacional;

VI - articular o esforço de Mobilização Nacional com as demais atividades essenciais à vida da Nação; e

VII - exercer outras competências e atribuições que lhe forem cometidas por regulamento.

No campo militar, o Ministério da Defesa emitiu suas Diretrizes Setoriais, mas é preciso formular os caminhos dos demais subsistemas.

O Sistema de Mobilização Militar – SISMOMIL está inserido no SINAMOB e é composto pelos respectivos sistemas das Forças Singulares em conformidade com as normas constantes na Lei Complementar nº 97/99:

Lei Complementar nº 97

Art. 8º A Marinha, o Exército e a Aeronáutica dispõem de efetivos de pessoal militar e civil, fixados em lei, e dos meios orgânicos necessários ao cumprimento de sua destinação constitucional e atribuições subsidiárias.

Parágrafo único. Constituem reserva *das Forças Armadas o pessoal sujeito a incorporação, mediante* mobilização *ou convocação, pelo Ministério da Defesa, por intermédio da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, bem como as organizações assim definidas em lei.*

Art. 13. Para o cumprimento da destinação constitucional das Forças Armadas, cabe aos Comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica o preparo

de seus órgãos operativos e de apoio, obedecidas as políticas estabelecidas pelo Ministro da Defesa.

§ 1º O preparo *compreende, entre outras, as atividades permanentes de planejamento, organização e articulação, instrução e adestramento, desenvolvimento de doutrina e pesquisas específicas, inteligência e estruturação das Forças Armadas, de sua logística e* mobilização.

Art. 14. O preparo *das Forças Armadas é orientado pelos seguintes parâmetros básicos:*

III - correta utilização do potencial nacional*, mediante* mobilização *criteriosamente planejada.*

As Forças Armadas dispõem dos seus sistemas da seguinte maneira:

a) Na Marinha do Brasil (MB):

SIMOMAR – Sistema de Mobilização Marítima, abordando o Poder Marítimo, no qual o Poder Naval (militar) está inserido.

O Manual de Mobilização Marítima, do Estado-Maior da Armada (EMA), foi revisado em 2004. Atualmente, a MB dedica-se à criação de estrutura organizacional necessária para o aprimoramento do trato ao assunto.

b) No Exército Brasileiro (EB):

O SIMOBE – Sistema de Mobilização do Exército está relacionado às atividades de Mobilização para a Força Terrestre e apresenta a seguinte documentação básica:

A Política de Mobilização do Exército, elaborada em 1974 pelo Estado-Maior do Exército (EME), estabeleceu como um dos seus objetivos a implantação do SIMOBE. O sistema foi implantado em 1976, reformulado em 1980 e encontra-se em fase final de reestruturação, com instruções gerais e reguladoras em vigor, com base numa visão sistêmica, abordando duas áreas: Recursos Humanos e Material.

Corresponde ao sistema mais desenvolvimento face às peculiariedades das atividades desenvolvidas pela Força e ao baixo custo das ações de implementação.

c) Na Força Aérea Brasileira (FAB):

O SISMAERO - Sistema de Mobilização Aeroespacial foi criado em 1985 e sua documentação, revisada em 2002.

No Ministério da Defesa, além dos estudos e da elaboração de propostas de normas relacionadas ao assunto, são conduzidas atividades mediante planejamento estabelecido no Plano de Gestão da Secretaria de Ensino, Logística, Mobilização, Ciência e Tecnologia (SELOM), suportadas pelo Programa 8026 - Mobilização para a Defesa Nacional, do Plano Plurianual (PPA) do Governo Federal. Este Programa comporta três Ações Governamentais utilizando recursos do Tesouro Nacional e do Fundo do Serviço Militar:

Ação 4427 - Exercícios de Mobilização para Defesa Nacional – os recursos disponibilizados nesta Ação permitem a divulgação do tema à sociedade brasileira e capacitação de pessoal dos órgãos componentes mediante a realização dos Estágios Intensivos de Mobilização Nacional (EIMN), ocorridos de 2001 a 2007, e dos Estágios de Mobilização Nacional - Práticos, envolvendo parceria com instituição notoriamente reconhecida na área de capacitação de recursos humanos.

Ação 5136 – Implantação do Sistema Nacional de Mobilização (SINAMOB) – nesta Ação está prevista a reestruturação da Divisão de Coordenação da Mobilização Nacional, subordinada ao Departamento de Mobilização – MD, para atuar como Secretaria-Executiva do Comitê do SINAMOB; para aquisição de equipamentos adequados à implantação de uma rede de comunicação no âmbito dos Comandos Militares; e para o desenvolvimento de um sistema de gerenciamento de informações da Mobilização Nacional.

Ação 2872 – Mobilização para o Serviço Militar obrigatório – os recursos desta Ação destinam-se ao desenvolvimento das atividades ligadas ao Serviço Militar tais como: alistamento, seleção, incorporação e apresentação de reservistas.

Para os demais Ministérios, cada órgão do SINAMOB deverá considerar previsões orçamentárias próprias.

PERSPECTIVAS DE ATUAÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE MOBILIZAÇÃO

Com o início das atividades do SINAMOB, devidamente regulamentadas, vislumbramos que os demais órgãos componentes comecem a adquirir capacidade de execução e planejamento, necessidade fundamental para o perfeito funcionamento do sistema.

A proposta de regulamento da Lei de Mobilização foi elaborada em 2007 e contou com assessoria das Forças Singulares e da ESG. Atualmente, encontra-se em apreciação na Casa Civil da Presidência da República.

O regulamento prevê a formação de um Comitê para o sistema, a fim de legitimar e viabilizar a execução das atividades de funcionamento do sistema. Esse comitê contará com um plenário composto pelos Ministros de Estado dos órgãos de direção dos respectivos subsistemas, com Câmaras Técnicas e Grupos de Trabalho para assessoria especializada. Esperamos que, ainda este ano, ocorra a realização da 1ª reunião do Comitê do SINAMOB.

Para curto prazo, é necessária a atualização da documentação existente: Política de Mobilização Nacional, Diretrizes Governamentais de Mobilização Nacional, Doutrina de Mobilização Nacional e Manual Básico de Mobilização Nacional, que deverá conter orientações para a padronização do planejamento da Mobilização.

As atividades realizadas e o material produzido não devem ser desprezados, mas adaptados à base legal ora em formação. É o caminho natural haja vista que alguns conceitos existentes se encontram em evolução e devem seguir as modificações impostas pelas relações entre os diversos atores.

A mobilização existe para a guerra. Durante o planejamento para atender a essa situação crítica, são considerados potenciais, estruturas e capacidades nacionais que poderão identificar soluções para conjunturas de menor complexidade. A estrutura do sistema poderá ser empregada para apoio às atividades decorrentes do gerenciamento dessas crises de menor intensidade.

Resumidamente, conforme a visão do General-de-Divisão Luiz Adolfo Sodré de Castro:

"Quem pode mais, pode menos".

CONCLUSÃO

Identificamos, na criação do SINAMOB e na conseqüente implantação do sistema, uma ferramenta robusta que, devidamente, trabalhada permitirá contribuir para a elevação das capacitações militares, bem como para o crescimento econômico-social. O investimento em Defesa acarreta, invariavelmente, avanço científico e tecnológico.

A estrutura do SINAMOB, voltada para o conflito armado, poderá atender a situações de menor complexidade, como nos casos de epidemias e calamidades face à composição e natureza do sistema.

As atividades de Preparo da Mobilização Nacional como complemento da logística e na execução de ações conjuntas também exerce estreita cooperação com a integração nacional.

Como vimos, o preparo da Mobilização não demanda significativo volume de recursos. As ações necessárias para a sua implantação e funcionamento não reclamam somas expressivas, bastando vontade e empenho dos setores responsáveis em cada área de atuação.

Eis o grande desafio para que a Lei de Mobilização adquira eficácia. É preciso continuadas discussões e entendimentos que compatibilizem as inúmeras e intrincadas interações nacionais e internacionais, mediante uma visão prospectiva.

Entretanto, na eventualidade da decretação da Mobilização Nacional, condicionada às premissas constitucionais: agressão estrangeira e aprovação do parlamento, as requisições militares não serão suficientes para sanarem todas as carências logísticas vislumbradas, no tempo oportuno.

O autor é Capitão-de-Mar-e-Guerra e exerce o cargo de Gerente do Programa de Mobilização para Defesa Nacional do Ministério da Defesa

Aplicação da Convenção Americana de Direitos Humanos no Direito Administrativo Disciplinar Militar

Paulo Tadeu Rodrigues Rosa

O § 2º, do art. 5º, da Constituição Federal (CF), que trata dos direitos e garantias fundamentais do cidadão, dispõe que os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

Segundo o art. 5º, caput, da CF, todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza. Esse princípio aplica-se ao cidadão civil, ou militar, no exercício de suas funções, não podendo existir na lei infraconstitucional limitações que não foram impostas pelo legislador constituinte.

O servidor militar, assim como o civil, é sujeito de direitos e obrigações, sendo regido por estatuto próprio, o qual deve obedecer à CF, sob pena de inconstitucionalidade. Os militares estaduais continuam sendo regidos por regulamentos disciplinares, editados por meio de decretos, que foram recepcionados, mas que não mais podem ser alterados por esses instrumentos. Eventuais alterações nos diplomas disciplinares somente podem ocorrer por meio de lei, art. 5º, inciso LXI, da CF. Aos servidores militares aplicam-se os preceitos constitucionais, sob pena de abuso de poder ou arbitrariedade.

O Estado democrático de Direito é uma conquista decorrente de anos de lutas, e deve se fazer presente em todos os setores da sociedade. O militar é um cidadão e deve ser tratado como tal. As garantias constitucionais aplicam-se integralmente aos servidores militares.

Nos processos administrativos militares, as garantias constitucionais têm sofrido limitações em nome da hierarquia e da disciplina. Es-

ses princípios fundamentais das Corporações militares podem ser observados, sem que seja necessário violar os preceitos esculpidos na CF. O administrador deve entender que a partir de 5 de outubro de 1988 o direito administrativo passou por profundas modificações e estas alcançam à área militar.

Em nenhum momento, busca-se suprimir da Administração Militar o seu legítimo direito de punir o militar faltoso, que viola os princípios de hierarquia e disciplina. Mas, a punição não deve ser arbitrária, sendo necessário assegurar ao militar a ampla defesa e o contraditório.

O Brasil, por meio de decreto legislativo e presidencial, subscreveu a Convenção Americana de Direitos Humanos (CADH), que é conhecida como Pacto de São José da Costa Rica. Com fundamento no art. 5º, § 2º, da CF, esse tratado internacional aplica-se a todos os brasileiros e aos estrangeiros residentes no País, não existindo nenhuma vedação ao fato de os brasileiros serem civis ou militares.

O administrador militar, principalmente o administrador militar estadual, ainda não reconhece nos processos administrativos o princípio da inocência, segundo o qual, na ausência de provas seguras, cabais, que possam demonstrar a culpabilidade do acusado, vige o princípio *in dubio pro reo*. Esse princípio encontra-se consagrado na Constituição Federal e na Convenção Americana de Direitos Humanos. Não se admite, como querem alguns administradores, que na dúvida seja aplicado o princípio *in dubio pro* administração.

O ônus da prova, como vem entendendo a doutrina, pertence à administração pública, que é titular do *jus puniendi*. A administração militar precisa entender que lhe cabe demonstrar a culpabilidade do agente, que será inocente até prova em contrário. Na dúvida, o servidor deve ser absolvido, não cabendo ao julgador suprir as provas ou as deficiências da acusação.

O mesmo ocorre com a vedação do cabimento de *habeas corpus* nas transgressões disciplinares militares. O art. 5º, LXVIII, da CF, não limita o seu cabimento. Esse cerceamento, constante do art. 142, § 2º, da CF, é inconstitucional. Segundo o art. 60, § 4º, inciso IV, da CF, os direitos e garantias fundamentais assegurados aos brasileiros ou aos estrangeiros residentes no País não admitem nem mesmo Emenda

Constitucional. Como pode um outro artigo da Constituição Federal pretender limitar o cabimento desse remédio? A Convenção Americana de Direitos Humanos em nenhum momento limitou o cabimento de *habeas corpus* nas questões civis ou militares, devendo essa garantia não sofrer qualquer tipo de vedação em nome do Estado democrático de Direito.

Em respeito ao princípio da legalidade, que também foi consagrado pelo Pacto de São José da Costa Rica, não se pode admitir a amplitude das transgressões disciplinares, que podem levar à prática do arbítrio, da intolerância e do abuso de autoridade. O rigor da disciplina militar não deve afastar a efetiva aplicação dos preceitos constitucionais. O infrator deve ser punido e, quando necessário, afastado dos quadros militares, mas em conformidade com a lei, com observância do devido processo legal.

As autoridades militares, assim como as autoridades administrativas civis, encontram-se sujeitas aos princípios consagrados no art. 37, caput, da CF, que são: legalidade, moralidade, impessoalidade, publicidade e eficiência. Esses princípios devem reger os processos administrativos na busca da efetiva aplicação da justiça, que é o pilar mais sólido de Deus.

As normas militares devem respeito à Constituição Federal, que se encontra no ápice da hierarquia das leis. Não existe decreto, ou lei infraconstitucional, que possa estar acima da Constituição Federal. O militar infrator deve ser punido em conformidade com a lei, sendo-lhe asseguradas às garantias previstas no art. 5º, da Constituição Federal.

Segundo a Convenção Americana de Direitos Humanos, ao acusado deve ser assegurado o direito de ser assistido por um advogado. Os regulamentos militares permitem que o militar possa ser defendido por um oficial ou por uma praça que seja bacharel em Direito. Essa previsão fere o princípio da ampla defesa e do contraditório e deve ser modificada. O militar somente poderá ser bem assistido por meio de um advogado, que não esteja sujeito à hierarquia e disciplina militares ou ao temor reverencial.

Os julgamentos administrativos devem pautar-se pelo respeito ao princípio da imparcialidade, com a efetiva aplicação da justiça. O

julgador militar não deve se esquecer que as suas decisões precisam ser motivadas, e que poderão ser revistas pelo Poder Judiciário, em atendimento ao art. 5º, inciso XXXV, da CF. A decisão injusta, contrária à prova dos autos, poderá motivar a propositura de uma ação de indenização por danos morais e materiais, na forma do art. 37, § 6º, da CF.

Com o advento da CF/88, os militares acusados da prática de ilícitos penais, ou administrativos, não podem mais ser punidos sem que lhes sejam assegurados os direitos previstos no texto constitucional. Além dessas garantias, os militares ainda estão amparados pelos instrumentos internacionais subscritos pelo Brasil, como a Convenção Americana de Direitos Humanos e a Declaração de Direitos Humanos da Organização das Nações Unidas – ONU.

O militar, que garante a segurança externa (Forças Armadas), ou a segurança interna (Forças Auxiliares), deve ter um julgamento justo, onde lhe sejam assegurados à ampla defesa e o contraditório, o devido processo legal, o princípio da imparcialidade, e o princípio da inocência, além de outras garantias necessárias à efetiva aplicação da Justiça, que fortalece o Estado Democrático de Direito.

O autor é Juiz de Direito Titular da 2ª Auditoria Judiciária Militar do Estado de Minas Gerais. Professor de IED e Direito Penal na Academia de Polícia Militar do Estado de Minas Gerais. Mestre em Direito pela UNESP. Membro Titular da Academia Mineira de Direito Militar, Academia de Ribeirão Preto de Letras Jurídicas.

Palavras do Comandante do Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR)

Por ocasião da Solenidade de Entrega de Diplomas aos formandos das Turmas Pangea (EAOF) e Carcará (CFOE), em 28 de agosto de 2008.

José Geraldo Ferreira Malta

Prezados Formandos,

Nesta data memorável, o CIAAR tem o privilégio de entregar à Força Aérea Brasileira seu mais valioso legado: um grupo de novos oficiais coeso, vibrante e capaz, fruto do esforço incondicional deste centro.

Não obstante o período tão exíguo de curso, o semblante altivo, a postura exemplar e o orgulho pungente demonstrados por todos vocês - características exclusivas daqueles que têm a "nossa força" dentro do coração – são suficientes, para que eu tenha a certeza, de que o fundamental processo de renovação de nossos quadros está assegurado e consequentemente a continuidade do exercício do comando e da liderança, no cumprimento da nossa missão.

Caros formandos! Agora todas as atenções estão direcionadas a vocês.

Aproveitem este instante, para uma rápida reflexão, sobre o porquê de toda essa deferência.

Lembrem-se de que nesta audiência estão entes queridos que se esforçaram e torceram muito, para que vocês pudessem participar deste evento, sem esquecer-se daqueles que estão presentes somente dentro de nossos corações.

Lembrem-se, também, dos oficiais, dos graduados e dos civis desta Escola, que neste ano completa 25 anos de referência, na

área de ensino da Aeronáutica, que serviram de base na formação de cada um de vocês, exemplo a ser seguido nas diversas situações nas quais irão se deparar.

Agora, o sentimento comum é de que o esforço foi compensador. Realmente "valeu a pena".

É muito comum, ao término de uma etapa de aperfeiçoamento individual ou crescimento profissional, ouvirmos comentários: "a partir de agora sua responsabilidade vai aumentar".

A responsabilidade é característica do ser humano e é exigida dos militares em grau máximo. Ela deriva da honestidade, do respeito e da disciplina. É como outras qualidades, não podem ser fracionadas.

O indivíduo não é mais ou menos honesto, um tanto ou quanto patriota ou parcialmente ético. Ou ele é ou não é!

É por isso que afirmo que sua responsabilidade não aumentará. Vocês já a possuem na medida exata.

Não temam o futuro; não temam decidir. Honrem suas espadas. Mais do que representar a autoridade do oficial, a confiança depositada em vocês e as significativas mudanças em suas vidas, consubstanciam todo o arcabouço de sustentação que jamais os abandonará.

Daí decorre a mais nobre das virtudes militares, aquela que não pode ser terceirizada, não pode ser delegada nem usurpada, aquela que os ajudará a enfrentar seus receios e suas mais duras batalhas: a coragem.

Por fim, peço-lhes que se dediquem incansavelmente à missão para a qual foram formados: sejam líderes em seu trabalho e em suas vidas!

Sejam vetores de mudança, comprometidos com a Força Aérea Brasileira. Compreendam a relevância de seus esforços para que o Comando da Aeronáutica cumpra com eficácia sua destinação constitucional.

Aos integrantes da Turma Pangea, desejo-lhes pleno sucesso em suas vidas e carreiras, tenho a certeza de que, por onde passarem, demonstrarão sempre a dedicação, o idealismo, a perseverança e a coragem de fazer a diferença em benefício do próximo.

Aos integrantes da Turma Carcará, homens experientes, lembrem-se, que a fase do molde, da preparação, já foi construída e esculpida na caserna, nas lidas, nas comunidades, nos exemplos - bons e maus - vividos em suas carreiras e pela ação dos mais conceituados mestres, vocês estão aptos a exercitar e desenvolver a decisão e a liderança.

Queridos formandos, estejam convictos de que agora são oficiais da Força Aérea Brasileira. Cônscios de que a espada conquistada identifica a autoridade do comando e da honra, e que a qualificação científica que os trouxe aqui é parcela importante da base das obrigações militares.

Lembrem-se das palavras de seus instrutores: nada foi por acaso; tudo teve sua razão de ser: "MB", meus mais sinceros votos de sucesso, toda sorte de felicidades e que Deus sempre os abençoe.

O autor é Brigadeiro-do-Ar e Comandante do Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica - CIAAR.

Mudança de tom

Ali Kamel

A eleição de Obama teve muitos efeitos positivos, e aplaudo todos eles. Mas, para mim, o maior de todos foi fazer os racialistas brasileiros refletirem sobre o que propõem para a sociedade brasileira. Não houve recuos, infelizmente, mas o tom geral nas entrevistas que li, nos artigos publicados em jornais de todo o país e nos inúmeros e-mails de leitores que recebi foi aquele que se usa quando se está tentando se explicar, se justificar, se fazer entender, afastar de si possíveis mal-entendidos. Um avanço e tanto, num país em que os racialistas se achavam os donos de todas as virtudes e faziam recair sobre nós um mar de acusações infundadas, nós que queremos ver os homens ignorando-lhes a cor: diziam que queríamos a manutenção do *status quo*, que éramos contrários à promoção dos negros, contrários a políticas afirmativas porque gostaríamos de manter privilégios, coisas horríveis assim. Pois quando Barack Obama fez o seu discurso da vitória e ignorou solenemente o fato de ser o primeiro presidente negro dos EUA, alguma coisa aconteceu no coração dos racialistas. Se a visão pós-racial de Barack Obama fosse apenas uma estratégia eleitoral, como muitos acreditavam, por que motivo então, depois de eleito, ele não celebrou o feito histórico? Afinal, seria algo que (quase) todos veriam como justo e natural. Ele não celebrou o fato porque sua visão pós-racial não era estratégia eleitoral em primeiro lugar; era crença.

Crença no sonho de Martin Luther King de que todos nós sejamos julgados pelo nosso caráter e não pela nossa cor. Obama foi coerente com esse sonho, do início ao fim, agiu sempre, não como um negro americano que postula a Casa Branca, mas apenas como um americano. Coerência é isso.

Como consequência, aqui, os muitos que viam na divisão de nossa nação entre negros e brancos a panacéia para superação das desigualdades foram surpreendidos em pleno vôo. Dão como modelo os EUA

e, agora, surge lá um líder capaz de reunir multidões, com uma visão pós-"racial", que ignora "raça"? Como é que pode?

Li muito do que se escreveu e se falou do assunto, e, como disse, gostei do tom, embora admita que nem de longe tenha havido recuos. A tônica geral era que a visão pós-racial é a correta, mas, no Brasil, para se atingi-la, é preciso antes aprofundar as divisões. É, sem dúvida, um contra-senso, mas só a admissão de que o sonho é um mundo onde cor não importa já é um grande avanço. Ponto para Obama.

Aqui e ali, porém, principalmente nas mensagens que recebi de leitores, algumas afirmações se baseavam em dados errados. Acho importante esclarecer esses pontos .

Muitos disseram que Obama só foi possível porque se beneficiou de políticas afirmativas com base em raça, políticas que eu condeno. Esse argumento é muito recorrente, aqui e lá fora. Todos agora já admitem que ele é a favor de políticas universalistas, mas muitos insistem em que ele foi um beneficiário de políticas de preferência racial. Não foi. Obama, publicamente, não faz menção a isso, talvez porque, se disser que não se beneficiou, possa parecer que vê com críticas aqueles que se beneficiaram, o que não é o caso. Maureen Dowd publicou em uma de suas colunas no "New York Times" que Obama sequer se disse negro quando se inscreveu para disputar uma vaga em Harvard. Nunca foi desmentida, e colegas de Obama na Universidade disseram o mesmo mais tarde. Sobre políticas afirmativas, Obama disse, numa entrevista a uma emissora de televisão, que suas filhas Malia e Sasha, no futuro, não deveriam se beneficiar de políticas afirmativas, porque têm todas as chances na vida e porque têm dinheiro para arcar com os estudos. Ele acha mais justo, e mais lógico, que a ajuda vá para os pobres, mesmo que sejam brancos. Já aqui...

Outra afirmação muito frequente é a de que Obama só foi possível lá porque a luta pelos direitos civis foi vitoriosa, o que é uma verdade cristalina. Mas a afirmação vem quase sempre acompanhada de outra: esta luta ainda está para ser travada aqui no Brasil. Não há nada mais absurdo. Desde a República, nunca houve segregação no Brasil entre brancos e negros, nunca. Nada sequer parecido com as leis Jim Crow, como ficou conhecida a legislação que impunha que brancos e negros

tivessem lugares separados em espaços públicos, escolas e transportes (além de proibir os casamentos inter-"raciais"). Dizer que aqui ainda é necessário lutar pelos direitos civis dos negros é distorção ou desconhecimento do que sejam os direitos civis.

Há muito o que fazer no Brasil. Mas o bonde da História aponta para que não caiamos na tentação de dividir a nação em negros e brancos. O que devemos fazer é apostar numa visão pós-racial, que contemple o sonho de Martin Luther King. O caminho para superar as desigualdades são políticas de corte social, que tenham como objetivo a melhora da vida dos pobres sem levar em conta a cor de ninguém. Fazendo isso, nosso país necessariamente será mais justo, mais igualitário.

O autor é jornalista e sociólogo; atualmente exerce a função de diretor-executivo de jornalismo da Rede Globo e colunista do jornal O Globo.

Billy Mitchell, o "Cruzado" estadunidense do Poder Aéreo: uma crítica às ideias de William Ott e de Phillip Meilinger

Mauro Barbosa Siqueira

Brig. Gen. William "Billy" Mitchell

Introdução

Julgo procedente discordar, em parte, com o argumento apresentado pelo Coronel Phillip S. Meilinger da USAF no artigo *"The Inadvisability of Posthumously Promoting Billy Mitchell"*, publicado na *Air & Space Power Journal* (ASPJ), *summer* 2007, e reproduzido na edição, em português, do quarto quadrimestre de 2007 [traduzido para o português como A Insensatez de Promover Postumamente Billy Mitchell]. Sob o mesmo enfoque, faz-se uma análise crítica do artigo elaborado pelo Tenente-Coronel William Ott, no periódico supracitado em vernáculo original, o Inglês, sobre a insensatez de se promover Billy Mitchell pós-morte ("Maj Gen William 'Billy' Mitchell: A Pyrrhic Promotion",

Air & Space Power Journal, winter 2006) [traduzido como "A Promoção do Major General William 'Billy' Mitchell: Uma Vitória de Pirro" e publicado no número do quarto trimestre de 2006].

Reconheço, piamente, que possuo uma apropriada ótica do tema em apreço, a qual difere dos dois oficias da Força Aérea Norte-Americana.

Uma biografia comparável a de Douhet

William Mitchell (1879-1936) alistou-se no Exército em 1898 na arma de infantaria. Cumpriu diversas comissões de serviço em Cuba, nas Filipinas, no Oriente Médio e no México. Em 1916 e com a idade de 31 anos, recebe as suas asas de piloto, tendo-se deslocado à Europa um ano mais tarde. Em território europeu, entra em contato com um britânico "homem do ar"[1] que iria influenciar profundamente seu pensamento e sua vida militar. Indubitavelmente, William "Billy" Mitchell foi e ainda é a mais famosa e controversa figura da história do Poder Aéreo dos Estados Unidos da América do Norte.

Após acometer as autoridades com críticas ferrenhas, Mitchell foi julgado e condenado em Conselho de Guerra acusado de incompetência e negligência. A pena imposta implicou a perda do seu posto e de regalias a ele devidas, por um período de cinco anos. Abandonou a caserna, em 1926, tendo dedicado os últimos anos de sua vida à causa da aviação, principalmente, como escritor e como ensaísta.

Em 1915, William Mitchell ingressou na seção de aviação do Serviço de Comunicações. Ele serviu como aviador nas forças expedicionárias americanas, tendo-se celebrizado no comando de combates aéreos. Como oficial, Mitchell juntou-se ao *Signal Corps*, tornando-se um expoente oficial subalterno, em função do raro grau de iniciativa, coragem e liderança. Ele serviu nas Filipinas e no Alasca, estado onde participou da construção de linhas telegráficas. À época, essa iniciativa foi considerada como de grande importância estratégica.

1. *Vid Air and Space Power Journal, em português, quarto trimestre de 2004, p. 3, para averiguar a tradução apresentada pelo Sr Almerisio Braga Lopes, editor daquele periódico, para o termo airman (Cf., também, com o documento: AFDD 1-2 Air Force Glossary, de 24/08/2004 p. 19).*

De modo similar a Douhet, manifestou desde cedo enorme interesse pela utilização militar de inovações tecnológicas, dedicando-se naquele período ao emprego bélico do rádio e de veículos automotores. Quando os Estados Unidos entraram na Primeira Guerra Mundial, em 1917, já se havia transferido para a aviação militar.

No entanto, ao contrário de Douhet (pensador notável, mas homem pouco ligado ao meio aeronáutico) Mitchell desenvolveu e consolidou as suas idéias numa ligação mais estreita com os meios aéreos.

O general Mitchell definiu o poder aéreo[2] como "*a habilidade de fazer alguma coisa no ar*", considerando que "*o ar cobre a terra inteira não existindo por isso qualquer lugar imune à influência do avião*". Segundo "Billy" Mitchell, o avião provocava ao inimigo, em termos gerais, uma real vulnerabilidade, haja vista que as aeronaves superam a noção física de fronteira.

Apesar de defensor ferrenho da arma aérea, Mitchell lutou contra dificuldades de toda ordem. Ele sofreu, à semelhança de Douhet, forte contestação por parte dos superiores, pois criticou, asperamente, o estatismo intelectual que então se vivia nos EUA, com respeito à estruturação e ao emprego dos recursos aéreos. Na opinião de Mitchell, a falta de interesse e até mesmo de motivação relativamente ao *mais pesado do que o ar* devia-se ao conservadorismo da classe político-militar e não a um sentimento de indiferença extensível a todo o povo americano.

Contrariamente a Douhet, fortemente influenciado pela posição da Itália, Mitchell revelou um maior sentido geográfico, dando grande importância ao Alasca, peça chave na ligação dos continentes americano e asiático e na obtenção da supremacia militar no Pacífico e nas rotas sobre o Ártico, defendendo igualmente a ligação transatlântica através da Groenlândia e Islândia. De fato, as linhas gerais de pensamento expressas por Mitchell podem, em síntese, resumir-se em pontos muito similares a Douhet e a Trenchard.

2. *MITCHELL, Willliam. Winged defense: the development and possibilities of modern air power, economic and military. New York: Dover Publications,Inc., 1988, preface, p. xii.*

Um pensamento inovador, aguçado e volátil àquela época

As premissas básicas e as principais concepções sobre o poder aéreo elaboradas por William "Billy" Mitchell foram:

> O avião tem capacidade para atingir qualquer ponto do globo, visto que a morfologia das terras e dos mares não constitui a isso obstáculo maior; em caso de guerra, qualquer lugar estará indiferenciadamente exposto, dado que todo o objetivo visto do ar é possível de ser atacado; o poder aéreo deve ser empregado em ações ofensivas, com a finalidade de destruir os centros de produção inimigos; a única defesa eficaz contra um avião é outro avião; não é possível ter mais do que um terço dos recursos aéreos simultaneamente no ar e mesmo para tal é necessário um grau de prontidão elevado. Só assim será possível obter uma vitória rápida; é necessário centralizar os esforços, evitando duplicação de tarefas e custos acrescidos. É, assim, premente a criação de um ramo que congregue todos os meios aéreos; nem todas as Nações têm capacidade para criar uma Força Aérea eficiente. É necessário um moral nacional elevada e uma capacidade industrial adequada; o trabalho de uma Força Aérea é no ar. Por isso, é necessária uma familiarização com o meio em que se projeta a força sob pena de uma subavaliação das suas potencialidades; a força atacante deve ser composta por aviões de caça e bombardeiros na proporção de dois para um; e cada vez mais a forma de fazer a guerra sofrerá a influência do poder aéreo.

Apesar das grandes afinidades no pensamento de Mitchell e Douhet, uma enorme diferença de temperamento caracterizava os dois homens. Mitchell comportava-se de uma forma apaixonada e compulsiva, enquanto Douhet optava por uma postura mais acadêmica, transmitindo a imagem de um estudioso em busca de uma argumentação válida para a sua teoria. As divergências entre ambos não se resumiram à postura adotada, abrangendo os campos do desenvolvimento e do emprego do poder aéreo, notadamente no tocante à colaboração com as forças de superfície e ao emprego do *avião universal*.

Como pontos em comum, ambos defendiam o bombardeamento de alvos vitais com o objetivo de desarticular o aparelho produtivo do inimigo, afirmando que a guerra aérea contribuiria para um desfecho rápido do conflito.

Quando os EUA declararam guerra à Alemanha, em 6 de abril de 1917, a sua incipiente estrutura aeronáutica era constituída pelo *US Air Service* ramo do *Signal Corps*.

Partindo para a guerra numa situação de inferioridade, cedo ganharam uma posição de relevo. No entanto, até à primavera de 1918, os pilotos americanos lutaram lado a lado com britânicos e franceses, mas utilizando as suas aeronaves, principalmente, o Havilland e o Newport. Somente no início do verão começaram a chegar aviões vindos dos EUA – o DH-4, versão americana do Havilland. Foi neste contexto que se desenvolveu uma estruturação, tendo como grande impulsionador o coronel William Mitchell.

Em 1918 comandou, como General-de-Brigada, a Força Aérea Franco-americana de quase 1.500 aviões, a maior concentração de poder aéreo até então organizada, e chegou a empregar formações de até duzentos aviões para bombardeio em massa de objetivos inimigos. Mitchell foi fortemente influenciado durante a sua permanência na Europa pelo comandante das forças aéreas britânicas na França (e mais tarde comandante da RAF).

Decerto que o homem é forjado por aquilo que se lhe ensina. Por isso, já dizia Clausewitz em seu livro clássico, o *On War*: "a mente humana é formada pelos conhecimentos e da orientação das idéias que recebe". É óbvio que "Billy" teve seu mestre.

Refere-se a Hugh Trenchard, o primeiro Marechal-do-Ar da *Royal Air Force*. A obra de Trenchard foi traduzida mais em atos do que em palavras ou em documentos escritos. As suas teses exerceram forte influência em Mitchell, tendo sido construídas com base nas experiências vividas no decorrer da Primeira Grande Guerra.

Então, Mitchell conheceu a tendência britânica de adotar uma *estratégia aérea radical*, tentando romper com o imobilismo da guerra de trincheiras. Ao adotar uma estratégia de emprego desta natureza, o campo de batalha propriamente dito ficaria para os soldados, cabendo à arma aérea vencer a guerra por meio de ataques em profundidade diretamente às fontes de aprovisionamento, diminuindo o fluxo de abastecimento e desarticulando as indústrias vitais ao esforço de guerra. Seria a forma de, destruindo a força na origem, imobilizar os exércitos inimigos.

Após a sua experiência com Trenchard, Mitchell se apercebeu que o poder aéreo representava uma nova forma de fazer a guerra, com uma filosofia, uma estratégia e táticas e uma doutrina próprias. Con-

solidou as suas idéias sobre a unidade de comando, bem como sobre a necessidade da Força Aérea ter um estatuto igual ao do Exército e da Marinha. Quando em Setembro de 1918, o general Pershing decidiu atacar o saliente de S. Mihiel, com o 1.° Exército americano, deu ordem a Mitchell para organizar um apoio aéreo maciço.

O ataque ao saliente demonstrou um conceito de Trenchard: "o avião era uma arma de características essencialmente ofensivas, devendo ser empregada de uma forma que obrigasse o inimigo a adotar uma postura meramente defensiva". Nesta operação aérea prevaleceram dois princípios – o da concentração das forças e o da unidade de comando.

Terminada a Primeira Guerra, Mitchell regressou aos Estados Unidos e, na quali¬dade de subchefe da Aviação, passou a defender a organização de uma Força Aérea Americana independente e o controle de poder aéreo unificado. Reconhece-se aqui uma volatilidade no pesnsameneto de Mitchell, pois ele passoua vlaoriar o bombardeio estratégico, da mesma forma que preconizava trenchard.

Em 1926, os EUA fazem as suas opções estruturais e um ano após o julgamento em Conselho de Guerra do general William Mitchell, é nomeada uma comissão de inquérito com o objetivo examinar a de situação e propor medidas tendentes à reorganização e emprego da aviação militar. A comissão rejeita a idéia defendida por Mitchell de uma força aérea independente, mas recomenda que o órgão gestor dos meios aéreos do Exército mude o seu nome de *Air Service* para *Air Corps*, reforçando desta forma a idéia de que a aviação deveria ser encarada como uma força de combate ofensiva e não como um mero serviço auxiliar.

A dois de julho de 1926, dá-se a mudança tendo sido criado o cargo de *Assistant of War for Air* e ficando o *Air Corps* representado por uma seção em cada uma das Divisões do *Army General Staff*. Estas medidas de caráter estrutural não geraram consensos, provocando antes acesa polêmica. Dez anos mais tarde, o desenvolvimento do XB-17 e a criação do *General Headquarters Air Force*, proporcionaram finalmente uma alteração estrutural no sentido de criar uma força aérea independente. No entanto, haveria ainda um longo caminho a percorrer até à con-

sagração das teses de Mitchell em 1947, ano em que finalmente o *Air Corps* dá lugar à *Unided States of Air Force* (USAF).

Ainda há relevância em se estudar as assunções de Mitchell.

A corte marcial de Mitchell.

"Apenas num sentido muito limitado é possível se falar com precisão literal das teorias relativas ao Poder Aéreo"[3] . Assim, começa o ensaio de Edward Warner, de 1943, "Douhet, Mitchell, Seversky: Theories of Air Warfare", cujo amplo uso nas escolas militares tem-lhe outorgado significado especial.

A partir daí, Warner faz uma análise dos trabalhos publicados de Giulio Douhet (1869-1930), William Mitchel (1879-1936) e Alexander P. de Seversky (1894-1974), tendo dedicado nove páginas ao primeiro, cinco ao segundo e somente duas ao terceiro.

As páginas de Warner a respeito de "Billy" Mitchell não resistiram tão bem ao tempo quanto à sua análise de Douhet. Em parte, isso se deve à tendência de Warner de ressaltar – com Mitchell e Seversky, as-

3. *WARNER, Edward. Douhet, Mitchell, Seversky: Theories of Air Warfare. In: EARLE, Edward Mead. Makers of modern strategy: military thought from Machiavelli to Hitler. Princeton: Princeton University Press, 1973, p. 211.*

sim como com Douhet – a ênfase dada por cada escritor à estrutura da base industrial e econômica do inimigo como "alvo preferencial" para as operações de bombardeio. Este aspecto da obra de Mitchell só se tornou importante bem mais tarde. Ressaltá-lo, afastou a atenção dos leitores das muitas outras contribuições de Mitchell, tais como: líder, inovador, defensor e símbolo de toda forma pela qual o poder aéreo viria a predominar sobre a guerra de superfície, tanto naval quanto terrestre.

Enquanto Douhet considerava as outras aeronaves, além dos bombardeiros, como meros complementares – bons e adequados de ter, mas perfeitamente dispensáveis – Mitchell expunha as vantagens de todos os tipos de aeronaves. Para ele, o importante não eram os bombardeios estratégicos, mas a coordenação centralizada de todos os meios sob o controle de um Comando de Aviação autônomo, sem qualquer dependência do Exército. Se esta meta pudesse ser alcançada, acreditava, tudo estaria no seu devido lugar.

Um outro ponto relevante a este ensaio, diz respeito ao fato de que quando Warner se refere a Mitchell como "um criador", isso não deve ser interpretado como significando um pensador original, fato que não ficou amplamente conhecido até a publicação de "*Billy Mitchell: Crusader for Air Power*", de Alfred F. Hurley[4].

Embora o subtítulo do livro de Hurley frise a grande importância de Mitchell como cruzado, tende a esconder o verdadeiro tema do livro, que é o ideário aeronáutico do principal aviador militar americano. Hurley conclui que as realizações de Mitchell não residem no âmbito do pensamento original, mas no fato de que: "ele tomou suas idéias emprestadas principalmente da comunidade internacional dos aviadores, à qual ele tinha aderido durante a Primeira Guerra Mundial".

Esta conclusão é igualmente aplicável a Douhet, e cuja importância, como a de Alfred Thayer Mahan, consiste menos na sua e originalidade do que em ser o primeiro a reunir em um documento, de maneira estruturada, idéias amplamente disseminadas naquela época.

4. *HURLEY, Alfred F.. Billy Mitchell: crusader for air power. Indiana University Press: Bloomington, 1975.*

Para provar que a Marinha de Guerra já não apresentava mais condições para constituir a primeira linha de defesa do país, em julho de 1921, realizou demonstrações de bombardeio aéreo de velhas belonaves. O poder aéreo demonstrou sua capacidade ao conseguir "botar a pique", em pouco mais de vinte e um minutos, o *Ostfriesland*, um antigo couraçado alemão. O teste concorreu para o futuro emprego do porta-aviões na organização das forças navais. Simultaneamente nos EUA e no Japão, foram importantes os avanços teóricos e tecnológicos relativos à aviação naval, nos quais Mitchell com a precoce profecia – em 1912 e, novamente, em 1914 – de guerra iminente com o Japão, desempenhou papel de catalizador involuntário.

Convencido de que os chefes militares dos Estados Unidos não davam o devido apreço à força aérea, "BILLY" Mitchell passou a criticar acirradamente as Secretarias de Marinha e do Exército chegando até a acusá-las de "incompetência, negligência criminosa e quase pérfida administração da Defesa Nacional". Condenado por insubordinação, foi suspenso do posto e do serviço por cinco anos. Em 1926, demitiu-se do Exército dedicando os restantes anos da sua vida à divulgação de numerosos trabalhos.

Nos EUA, a tradução dos conceitos mais abrangentes de Douhet e Mitchell numa detalhada doutrina de emprego das Forças Aéreas em operações contra o parque industrial do inimigo resultou do trabalho da *Air Corps Tactical School*, do Exército Americano.

Nos anos entre as duas Guerras Mundiais, as diferentes considerações a respeito da guerra aérea por parte dos diversos teóricos e das principais potências mundiais não resultaram de princípios aceitos por todos a respeito do poder aéreo. Apesar dos esforços de Douhet e de Mitchell nenhum dos dois provou ser um Mahan ou um Jomini dois quais os entuisiastas do Poder Aéreo pudessem extrair os segredos da "terceira dimensão" da guerra.

Se "navegar é preciso", criticar também o é.

Permita-me discordar, em parte, de Phillip Meilinger e formular uma breve crítica, que visa à abertura de um profícuo debate acadêmico sobre o tema de um dos mais proeminentes advogados do poder aéreo.

O coronel Meilinger, respeitado historiador do poder aéreo, diz que "Billy" era "vaidoso, petulante, racista, despótico e egoísta. Embora sua defesa agressiva do poder aéreo tivesse revelado entretenedora e obtido muita publicidade, seus esgares provavelmente tiveram pouco efeito em influenciar a opinião pública ou o Congresso"[5].

Desafortunadamente, o coronel Meilinger afirma, à página 52, acerca da obra literária de Mitchell: "seu único livro, *Skyways: A Book on Modern Aeronautics*". Essa informação não procede e no meu entender ela é injusta. A demonstração cabal dessa afirmação encontra-se na lista de publicações editadas pelo magnífico gênio intelectual do general "BILLY" Mitchell.

Apresente-se outra idéia com relação aos feitos de Mitchell na reserva. Pode-se falar, unicamente, em termos de evidências e não de certezas ou de verdades. Deve-se supor que esse corajoso "cruzado" estadunidense do poder aéreo (e o mais notável defensor) retirou-se dos meios aeronáuticos, porque evidenciava a tamanha injustiça que com ele fizeram. Os homens brilhantes e muito inteligentes ("inteligências raras") constituem, por vezes, ameaças aos auspícios de outros (medíocres, invejosos e ciumentos).

Embora dez anos mais jovem que Douhet, "BILLY" Mitchell publicou seu primeiro livro em 1921 – mesmo ano do lançamento de *O Domínio do Ar*. Denominou-o: *Our Air Force: The Keystone of National Defense*. A exemplo de Douhet, voltou ao tema logo depois, publicando, em 1925, a obra intitulada *Winged Defense: The Development and Possibilities of Modern Air Power. Economic and Military*.

O general William Mitchell escreveu muito mais do que apenas duas obras. Em verdade, Mitchell foi autor de nove livros, além de ter publicado cerca de cem artigos sobre aviação.

Mitchell, além de ter publicado mais de cem artigos sobre aviação, é autor dos seguintes livros:

1) *2nd Lecture on Field Signal Communication* ("Segunda Conferência sobre Serviço de Comunicações no Combate"), em 1905, Escola de Cavalaria Forte Leavenworth,

5. *Cf., MEILINGER, Phillip S.. Airmen and air theory: a review of the sources. Maxwell Air Force Base: Air University Press, 1997, p. 10.*

2) *Our Air Force: The Keystone of National Defense* ("Nossa Força Aérea: a pedra angular da Defesa Nacional"), 1921, E.P. Dutton and Co., Nova York, EUA.

3) *Report of Inspection Trip to France,* Italy, Holland, Germany, and England, in collaboration With Clayton Bissel and Alfred Verville. ("Relatório da viagem de inspeção à França, Itália, Holanda, Alemanha e Inglaterra, feita em colaboração com Clayton Bissel e Alfredo Verville"), 1922. Pub. p. Chefe do Serviço Aéreo.

4) *Winged Defense: The Development and Possibilities of Modern Air Power. Economic and Military* ("Defesa de Ala: o desenvolvimento e as possibilidades do moder poder aéreo"), 1925. G.P. Putnam and Sons, Nova York, EUA;

5) *From Start to Finish of Our Greatest War – World War Diary* ("A Grande Guerra do princípio ao fim – Diário da Guerra Mundial"), 1927;

6) *America, Air Power and the Pacific* ("Os Estados Unidos o Poder Aéreo e o Pacífico"), 1928;

7) *The, Opening of Alaska* ("A Passagem do Alasca"), 1928;

8) *Skyways*: *A Book on Modern Aeronautics* ("Caminhos do Espaço; um livro sobre Aeronáutica Moderna"), 1930. J.B. Lippincott Co. Philadelphia, EUA; e

9) *General Greely* ("O General Greely"), 1936. G.P. Putnam and Sons, Nova York, EUA; e

10) *Outlines of world's military history*. Harrisburg: Military Service Publishing Company, 1940.

De fato, o general Mitchell não foi, no sentido mais intrínseco da palavra, um verdadeiro teórico da estratégia aérea como o foi Douhet. O norte-americano, sem dúvida, um grande tático que, com sua larga experiência e dedicação, muito concorreu para o reconhecimento do avião militar. A experiência das guerras corroborou o avião como poderosa arma de guerra. Ademais, influenciou outros *airmen*.

A influência de Mitchell sobre o pensamento de Seversky e de tantos outros

Alexandre de Seversky nasceu em Tiflis na Rússia em sete de junho de 1894, tendo concluído o curso da Academia Naval Imperial em 1914. Serviu como aviador naval na I Guerra Mundial, onde perdeu a perna direita durante uma missão de combate, em julho de 1915. Um ano depois volta ao serviço, tendo assumido o cargo de comandante da Aviação de Caça Naval no Báltico. Durante a Primeira Guerra Mundial, efetuou 53 missões de combate, tendo abatido treze aviões alemães. Após a revolução de 1917, é enviado para os EUA como membro da missão Naval Russa, tendo oferecido os seus préstimos ao governo americano em 1918. Seversky trabalhou no setor da indústria aeronáutica na produção e nos vôos de ensaio de diversos tipos de aeronaves.

De fato, Seversky trabalhou em conjunto com o General William Mitchell no Departamento de Guerra e desempenhou as funções de engenheiro e piloto de provas, nas célebres e históricas provas, que permitiram demonstrar a supremacia das aeronaves sobre os navios de guerra. Seus dois livros mais importantes são: "*Victory Through Air Power*" (em 1942, foi dedicado ao general William Mitchell) e "*Air Power: Key to Survival*" (1950). No primeiro, já traduzido para o português como "A Vitória pela Força Aérea" (1988), justifica que o objetivo num conflito armado é desarmar o inimigo.

Os jovens homens do ar que conviveram com Mitchell e entenderam seu espírito "revolucionário" puderam repartir seus ensinamentos e absorveram aquelas intrigantes idéias que o general prolatava.

Epílogo

As concepções teóricas de expoentes dos poderes marítimo e terrestre, como Mahan, Corbett, Mackinder e Haushofer, foram expostas aos dirigentes políticos da época para apresentar a visão estratégica dos seus idealizadores, visando à conquista e ao controle do poder mundial.

À semelhança do que aconteceu com os poderes terrestre e naval o aparecimento da arma aérea gerou o desenvolvimento de teorias de emprego de um recurso novo, com características próprias, e, até então, um evento desconhecido.

Citando Michael Eliot Howard[6] (1996, p. 60), "foi do conceito de poder marítimo que se desenvolveu todo pensamento sobre poder aéreo". Os pensadores pioneiros do poder aéreo "assumiram, impensadamente e sem qualquer crítica, muitas idéias que haviam sido desenvolvidas por pensadores do poder marítimo; algumas eram boas, algumas eram más". (HOWARD, 1996, p. 60).

Desses precursores, destacou-se Douhet na apologia ao emprego do poder aéreo. Outros homens, como Mitchell e Trenchard, seus contemporâneos, partilharam as suas idéias no essencial, desenvolvendo, porém, linhas de pensamento um pouco diferenciadas em relação às do general italiano.

Dois anos depois da publicação do ensaio de Edward Warner em "Makers of Modern Strategy", as potências aliadas conduziram a guerra a seu término. Naquele contexto de devastação humana e material, todos os componentes Poder Aéreo, como escreveu mais tarde Bernard Brodie, vieram a se justificar na Segunda Guerra mundial. Portanto, foi o conceito de Mitchell de 'qualquer coisa que voe' – e não o de Douhet que foi plenamente comprovado.

Por fim, faz-se mister externar, como membro da comunidade acadêmica e da aeronáutica mundial também, considerações acerca de um visionário similar a Douhet e corroborar a visão demonstrada pelo Major-Brigadeiro Mitchell, que representa uma figura admirável, entre os clássicos pensadores do poder aéreo, principalmente, por ter proferido palavras e idealizado mudanças nas Forças Armadas dos Estados Unidos.

Ele profetizou, há quase oitenta anos, como seu país estaria nos dias atuias, pois "nenhuma nação pode denominar-se grande a menos que seu poder aéreo esteja apropriadamente organizado e provido para isso, porque o poder aéreo[7] [...]". As operações combinadas ratificam, pelo menos até se conquistar a superioridade aérea, aquilo que o oficial-general estadunidense afiançava, em tom de profecia: "[...] não dominará apenas a parte terrestre, mas a naval também".

O autor é Tenente-Coronel-Aviador e Historiador Aeronáutico

---

6. *HOWARD, Michael Eliot. O conceito de poder aéreo: uma avaliação histórica. Airpower Journal. Alabama, p. 59-69, 4. trim. 1996. Edição brasileira. O ensaio escrito para a Airpower Journal foi traduzido da publicação de inverno, ano de1995, da Air Power History, revista publicadas pela Air Force Historical Society.*
7. *MITCHELL, 1988, op. cit..*

Orgia Especulativa

Manuel Cambeses Júnior

Ao final do ano de 1929, a superaquecida Bolsa de *Wall Street* se desmoronou, arrastando consigo a economia mundial. Imensas fortunas se desfizeram da noite para o dia e as ruas das principais cidades do mundo se encontraram inundadas por milhões de desempregados. Como reação ao excesso de liberdade que havia conduzido ao "*crack*" da Bolsa, se iniciou uma nova era de regulações e controles.

Durante anos, a supervisão e regulamentação dos mercados financeiros foram a tônica dominante. Em 1º de maio de 1975 esta tendência começou a reverter-se. Nesta data se iniciou nos Estados Unidos um processo de desregulação paulatino. A aceleração que começou a ocorrer nas transações financeiras, sob este novo ambiente de abertura, chegou a inquietar a alguns investidores. Em 1978, o Prêmio Nobel de Economia, *James Tobin*, lançou um alerta contra um mecanismo de transações que, a seu juízo, estava adquirindo demasiada agilidade. Para ele era necessário colocar um pouco de areia na engrenagem para mantê-la frenada. Propôs entre outras medidas, a criação de um imposto de 0,5% sobre transações financeiras, cada vez que os capitais cruzassem uma fronteira. Longe de seguir o seu conselho, o mercado bursátil norte-americano acelerou o seu processo de desregulamentação com a chegada de *Ronald Reagan* ao poder.

A Inglaterra de *Margaret Tatcher*, sempre disposta a seguir seus exemplos de liberalização econômica, iniciou a desregulação do seu mercado bursátil em 1986, o que foi denominado de "*big bang*" da Bolsa de Londres. Daí em diante este novo rumo começou generalizar-se e as transações financeiras adquiriram um extraordinário dinamismo. As principais bolsas do mundo, funcionando continuadamente as 24 horas do dia (umas abrindo enquanto outras fechavam ao redor do planeta), evidenciavam para o ano seguinte (1987) níveis de intercâmbio entre 150 e 300 bilhões de dólares, por dia.

Enquanto a euforia se apoderava dos mercados, a borbulha financeira ia se inflando cada vez mais. Bastava a ocorrência de uma má

notícia para que todo o sistema cambaleasse e sentisse seus efeitos malévolos. Em outubro de 1987, as bolsas do mundo inteiro se encontravam ante uma situação de pânico. O déficit comercial norte-americano, muito maior do que o previsto e a alta das taxas de juros na Alemanha, bastaram para sacudir o mercado em suas bases. Somente em um dia (19 outubro) o índice Dow-Jones perdeu 508 pontos. Um bilhão de dólares foram perdidos pelos Estados Unidos como resultado dessa crise. A invasão do Kuwait, pelo Iraque, em agosto de 1990, deu origem a uma segunda crise nos mercados, embora menos violenta do que a anterior.

Entretanto, apesar dessas advertências, o mercado continuou crescendo e reaquecendo-se cada vez mais. Aproximadamente três trilhões de dólares se mobilizavam diariamente nos mercados bursáteis do mundo de hoje, ao amparo da moderna tecnologia de instantaneidade das comunicações e sob o ambiente de "laissez faire" imperante. O volume de dinheiro que as bolsas manejam é simplesmente incomensurável. A revista Veja, em sua edição de 29 de março de 1995, chegou a afirmar que pelos mercados de ações do mundo circulam 32 trilhões de dólares o que, por sua própria magnitude, custa-se a crer e muito mais assimilar. A revista *Business Week*, edição de 12 de dezembro de 1994, em um instigante trabalho intitulado "*A Nova Era do Dinheiro*", faz uma asseveração capaz de eriçar os pelos do mais frio analista: "*a definição do dinheiro, como conceito, corre o risco de perder todo o significado*". A razão desta afirmativa é muito simples: a combinação entre uma economia de papel e a proliferação de instrumentos de alta tecnologia, que permitem a mobilização quase instantânea de bilhões de dólares, estão conduzindo a níveis de abstração difíceis de serem manejados pela mente humana.

Um novo tipo de produto financeiro, os chamados "derivados", torna-se particularmente perigoso em relação à advertência formulada pela revista *Business Week*. Combinando o raciocínio matemático e o sentido tradicional das apostas e contando com a ajuda de supercomputadores, se montam modelos de inversões "derivativas" cada vez mais complicados. George Soros, um dos especuladores bursáteis mais ricos do mundo, assinalou o seguinte: "*O crescimento explosivo de instrumentos derivativos traz grandes perigos. Eles são muitos e alguns deles tão exotéricos que os riscos envolvidos podem não ser adequadamente compreendidos, inclusive pelo mais sofisticado dos investidores*".

Os riscos que trazem os instrumentos derivativos não se fizeram esperar. A lista de perdas geradas através destes títulos nos últimos anos são impressionantes. O veterano investidor bursátil Michael Steinhardt perdeu aproximadamente um bilhão de dólares. A companhia alemã Mettalgesellschaft perdeu, também, outro bilhão. O Bankers Trust fez seus clientes perderem - entre eles a Procter & Gamble - ao redor de quinhentos milhões. O financista David Askin e o Condado de Orange, na Califórnia, perderam cada um dois bilhões. George Soros, anteriormente citado, teve uma perda de seiscentos milhões. O Banco Barings acabou falindo após haver perdido mais de um bilhão de dólares.

Não é sem razão que numerosas vozes insistem em uma nova era de supervisão e regulação dos mercados financeiros. Alan Greenspan, presidente da Reserva Federal dos Estados Unidos, se opôs taxativamente a esta possibilidade, aduzindo as virtudes do liberalismo econômico. Com um maior sentido comum, entretanto, um homem do meio econômico financeiro como George Soros tem insistido na imperiosa necessidade de supervisionar e regular. Segundo ele, "*Os mercados financeiros são inerentemente instáveis e suscetíveis de quebra, salvo quando a estabilidade seja introduzida como um objetivo explícito de política governamental.*"

O reconhecido economista e ex-primeiro ministro francês, Raymond Barre vinha freqüentemente alertando que se não nos utilizássemos dos instrumentos de regulação e controle, em nível mundial, brevemente enfrentaríamos um novo "*crack*". E mais, tinha assinalado o seguinte: "*Não podemos deixar o mundo em mãos de um bando de irresponsáveis de trinta anos que só pensam em fazer dinheiro*".

Diante deste curioso cenário, cabe-nos perguntar: Até quando poderá persistir a situação atual no que concerne aos mercados financeiros especulativos? Até quando a "orgia dos Yuppies" permanecerá sem controle neste mundo globalizado?

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

A Ouvidoria como Instrumento de Gestão

Macira Sotero

A partir das discussões do Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado com a sua concepção de cidadão-cliente, da criação do Código de Defesa do Consumidor e do aprimoramento democrático por que passam as nossas instituições, é que a institucionalização das Ouvidorias no Brasil vem ganhando força como resposta ao exercício de uma cidadania ativa. Temos, atualmente, um cidadão muito mais consciente dos seus direitos e deveres, portanto mais exigente, mais participativo, embora careça, ainda, de mais informações pertinentes ao exercício de uma cidadania plena.

A Ouvidoria passa, então, nesse contexto, a promover a cidadania, protagonista de um processo onde atua como instrumento de gestão que busca a eficiência, a eficácia e a efetividade como parâmetros para avaliar o desempenho da instituição e dos seus gestores. Assume o papel de agente de controle porquanto intermedia a instituição que representa e a sociedade que utiliza os seus serviços, quanto à qualidade. Viabiliza o diálogo entre a administração pública e os beneficiários dos serviços públicos, mediando conflitos de interesses e dando respostas efetivas às reivindicações. Neste sentido, assume dupla representatividade.

O papel principal da Ouvidoria não é o de apontar falhas e buscar culpados, mas sim o de aprimorar a qualidade dos serviços prestados. Para tanto, é imprescindível o conhecimento do funcionamento das várias unidades da instituição, auxiliando na busca de soluções, propondo a adoção de medidas que visem corrigir e prevenir as falhas e omissões na prestação do serviço público. O exercício da Ouvidoria deve ser, portanto, mais pró-ativo do que reativo.

Para cumprir o seu papel carece de estar devidamente institucionalizada e legitimada pelos dirigentes por meio de ações que lhe dêem credibilidade. Torna-se imperativo a sensibilização do público interno,

a disseminação dos preceitos da Ouvidoria: todos têm que saber que há uma Ouvidoria, a que veio, quem a exerce, quais são os objetivos e de que forma cada unidade se integrará às atividades, além da necessidade de espaço físico e infra-estrutura própria.

Como instrumento de gestão deve se pautar na transparência, na ética, na veracidade, no sigilo, na qualidade dos serviços, no respeito ao ser humano.

A gestão eficiente se constitui numa via de mão dupla, requerendo dois protagonistas no processo: o Estado e o Cidadão. Para tanto, fundamental é, por um lado, contar com uma opinião pública informada que possa estar habilitada a cobrar pelos seus direitos e denunciar eventuais desvios e, por outro lado, contar com um aparato estatal desburocratizado, ágil, eficiente e comprometido com a verdade e a transparência.

Uma instituição forte deverá estar balizada nestes fundamentos para atender as providências que, no âmbito do Poder Executivo, sejam atinentes à defesa do patrimônio público e ao compromisso do Governo com o bem estar do cidadão, com a qualidade do produto oferecido à sociedade e, sobretudo, com a adequada e desejada alocação de recursos financeiros.

A autora é Gestora Pública, psicóloga e Ouvidora da SUDENE

A hora da Defesa Nacional

Eduardo Italo Pesce

A América do Sul costumava ser "o mais desarmado dos continentes", mas isto está mudando. A velha história, de que o Brasil não tem inimigo, não corresponde à realidade. As guerras do Século XXI tendem a ser conflitos não-westfalianos de quarta geração, nos quais o "inimigo" não é necessariamente um Estado organizado.

A emergência de facções políticas hostis ao Brasil, em países vizinhos, é uma hipótese que pode se concretizar. As dificuldades econômicas e sociais internas desses países podem tornar conveniente, para lideranças populistas em busca de afirmação interna ou de influência regional, a identificação de um suposto inimigo externo a quem responsabilizar.

Na América Latina, os Estados Unidos geralmente têm sido o escolhido, para desempenhar o papel de "vilão" e culpado principal pelas mazelas do subdesenvolvimento. Há indícios de que o Brasil estaria sendo considerado como ator substituto para tal papel, embora não haja percepção de ameaça de conflitos interestatais na região.

No passado, a ambição dos reis era motivo para guerras. Depois, o interesse nacional e a ideologia política entraram na equação do poder. Hoje, motivações de natureza étnica, religiosa ou cultural contribuem para a proliferação dos conflitos irregulares e assimétricos. O Estado vem perdendo o monopólio sobre os conflitos armados, que exercia desde 1648.

Atualmente, pode-se afirmar que o colapso de Estados, principalmente os localizados na periferia, constitui a maior ameaça à segurança do sistema internacional. A fim de neutralizar essa ameaça e auxiliar países em dificuldades, os Estados soberanos devem fortalecer seu Poder Nacional, em especial suas Forças Armadas.

Contudo, não basta capacitar as Forças Armadas para atuar em conflitos irregulares e em operações humanitárias ou de paz. É preciso também ampliar sua capacidade de "resposta simétrica", para dissuadir conflitos interestatais ou para derrotar possíveis agressores, caso a dissuasão falhe.

O Brasil lutou para consolidar sua unidade, sua integridade territorial e suas fronteiras no Século XIX, e participou de duas Guerras Mundiais no Século XX. Apesar disso, os brasileiros têm hoje dificuldade em aceitar a idéia de empregar a força, para defender o país contra ameaças e agressões externas.

Desde o fim da Guerra Fria, o Brasil tornou-se refém da retórica antiimperialista e do discurso "politicamente correto". Durante duas décadas, os instrumentos coercitivos à disposição do Estado brasileiro, especialmente as Forças Armadas, sofreram um injustificável processo de sucateamento.

Por isso, não seria surpresa se o anúncio oficial do novo Plano Estratégico Nacional da Defesa (PEND), constituído pela Política Nacional de Defesa (PND) e pela Estratégia Nacional de Defesa (END), provocasse reações e protestos, no Brasil e no exterior.

Afirma-se que o novo plano mudará os paradigmas da defesa nacional, criando um novo modelo de Forças Armadas para o Brasil. Alguns detalhes vêm sendo divulgados pela mídia. Provavelmente seria dada maior prioridade às operações combinadas ou conjuntas, e a abrangência do serviço militar poderia ser ampliada.

Notícias um tanto confusas referem-se a alterações profundas na organização do Ministério da Defesa. Entretanto, para concretizar alterações significativas seria necessário alterar a Lei Complementar nº 97, de 09/06/1999, que fixa as normas gerais sobre a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.

A renovação dos meios deve ser um dos destaques do plano. Daqui a alguns anos, Marinha do Brasil poderia ter uma segunda Esquadra, no litoral norte/nordeste. O Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM) teria prosseguimento, assim como o desenvolvimento do projeto do submarino de propulsão nuclear brasileiro.

O Exército Brasileiro poderia desenvolver sua capacidade expedicionária de pronto emprego. A Força Aérea Brasileira modernizaria sua aviação de transporte e sua aviação de caça. Mísseis, veículos aéreos não-tripulados e satélites de emprego militar poderiam ser desenvolvidos, para uso das três forças.

Os sistemas de comando, controle e comunicações das Forças Armadas poderiam ser integrados, de acordo com o conceito de "guerra centrada em redes". A ciência e a tecnologia deveriam ser priorizadas,

a fim de garantir a autonomia estratégica do Brasil no desenvolvimento e na produção de equipamentos de defesa.

O anúncio do plano pode ocorrer no final de novembro. Ou talvez coincida com a visita oficial do presidente francês ao Brasil, prevista para dezembro de 2008. A França vem sendo apontada como provável fornecedora de tecnologia avançada, para a modernização das Forças Armadas brasileiras, mas isso ainda não foi confirmado.

Entre os acordos de cooperação, que poderiam ser assinados entre Brasil e França, estão o projeto e a construção de submarinos para a Marinha, a fabricação de helicópteros para as três forças e o fornecimento de aeronaves de caça para a FAB. Se confirmados e efetivamente implementados, tais acordos poderiam influenciar, de modo favorável ao Brasil, o equilíbrio de forças na América do Sul.

O potencial do mercado regional de defesa, representado pelos países sul-americanos, também teria que ser considerado. Provavelmente, a iniciativa francesa visaria à conquista uma fatia significativa desse mercado, em associação com empresas locais do Brasil e dos principais países da região.

No dia 11 de novembro de 2008, durante visita do presidente da República à Itália, foi assinado um acordo de cooperação de defesa entre o Brasil e aquele país. Este acordo abre possibilidade de cooperação em diversas áreas, inclusive na de desenvolvimento e produção de materiais de emprego militar.

Para viabilizar a modernização das três forças singulares, seria conveniente se o orçamento anual das Forças Armadas brasileiras fosse aumentado para 2,5% do Produto Interno Bruto (PIB). Atualmente, tal percentual situa-se na faixa de 1,5%, o que tem colocado o Brasil abaixo da média mundial.

Resta esperar que todas as dificuldades sejam efetivamente superadas, e que o plano não se transforme em mais um protocolo de intenções. É preciso que o fluxo de recursos para a defesa nacional seja garantido, e que os projetos de fato saiam do papel. É o que esperam os brasileiros que realmente se preocupam com o futuro do país.

O autor é especialista em Relações Internacionais, professor no Cepuerj e colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval (Cepe/EGN).

SIKORSKY H-34 NO BRASIL

Aparecido Camazano Alamino

HISTÓRICO E DESENVOLVIMENTO DA AERONAVE

No início dos anos 1950, as Forças Armadas norte-americanas contavam somente com helicópteros de médio e pequeno porte, em suas diversas versões, para os crescentes novos encargos alocados à aviação de asas rotativas.

As operações realizadas durante a Guerra da Coréia (1950 – 1953) mostraram aos países envolvidos no conflito a necessidade de desenvolver um helicóptero de maior porte e que fosse especializado na guerra anti-submarina, o que levou o Departamento de Defesa dos Estados Unidos a encomendar uma concorrência entre a *Bell Helicopter* e a *Sikorsky* para o desenvolvimento de uma aeronave que atendesse tais requisitos.

A *Sikorsky* concorreu com uma versão que estava sendo desenvolvida para uso civil, designada **S-58** e a *Bell* com o **HSL-1**. Após as avaliações regulamentares, a Marinha Americana (U. S. *Navy*) selecionou a aeronave da *Sikorsky*, que recebeu a designação militar de **HSS-1**, posteriormente designado como **H-34** e batizado com o nome de Seabat na versão anti-submarino e Choctaw pelo Exército Norte-Americano.

Assim, em junho de 1952, a U. S. *Navy* efetivou uma encomenda à *Sikorsky* para o desenvolvimento de quatro protótipos do HSS-1, sendo que o primeiro vôo da aeronave ocorreu em **08 de março de 1954**. A sua produção em série começou no final de 1954, a fim de equipar as diversas unidades da Aviação da Marinha Americana.

O sucesso do modelo foi de âmbito mundial, sendo que outros dois países também obtiveram a autorização para a sua fabricação sob licença: a França, através da Sud-Aviation, que produziu **185** aeronaves, que, em grande escala, também foram empregadas em operações militares na Guerra da Argélia (1956 – 1962) e a Inglaterra, que, pela *Westland Aircraft*, produziu **395** unidades da aeronave, que foi batizada de *Wessex*.

PRINCIPAIS PAÍSES OPERADORES DO *SIKORSKY* H-34

O sucesso do H-34 despertou o interesse de inúmeros países, que optaram pelo uso do aparelho para as operações anti-submarinas, com destaque para: Alemanha, Bélgica, **Brasil**, Camboja, Canadá, Chile, China, Costa Rica, Espanha, Estados Unidos, França, Haiti, Holanda, Inglaterra, Itália, Israel, Japão, Laos, Nicarágua, Uruguai, Vietnam do Sul, Tailândia, Turquia, etc.

A produção das diversas versões do H-34 nos Estados Unidos alcançou a expressiva marca de **1.821** aeronaves fabricadas e prolongou-se até os anos 1970, sendo que a sua última versão civil, designada como S-58T, atualizada e equipada com uma turbina, continuou em uso até a década de 1990 em diversos países, com muito sucesso.

SIKORSKY H-34 NA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

A aquisição do Navio-Aeródromo-Ligeiro Minas Gerais pela Marinha do Brasil no final dos anos 1950, determinou a compra, pela Força Aérea Brasileira (FAB), de aeronaves especializadas em guerra anti-submarina, a fim de guarnecê-lo oficialmente e de colaborar com a Marinha em operações aeronavais, já que esta não estava autorizada, desde a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, a operar e a possuir aeronaves de qualquer tipo.

Dentre essas aeronaves, incluíam-se treze aviões *Grumman* S-2F1 *Tracker* e seis helicópteros Sikorsky **HSS-1N** (**H-34**), para dotar o Primeiro Grupo de Aviação Embarcada (1º GAE), criado pelo Decreto n° 40.859, de 6 de fevereiro de 1957, com sede na Base Aérea de Santa Cruz (BASC), no Estado do Rio de Janeiro.

Os seis helicópteros adquiridos receberam as matrículas de **FAB 8550** a **FAB 8555** e a designação de **H-34**. Para o parque apoiador da aeronave foi designado o então Parque de Aeronáutica de São Paulo (PASP), que já apoiava os helicópteros *Bell* H-13 e os *Sikorsky* H-19D, possuindo boa experiência em aeronaves de asas rotativas.

As aeronaves foram transportadas dos Estados Unidos por aeronaves norte-americanas e recebidas em 1962, sendo incluídas oficialmente no inventário da FAB em 18 de setembro do mesmo ano. Após o treinamento de suas tripulações nos Estados Unidos, onde, na U. S.

Navy se adestraram na operação da aeronave e nas táticas de combate anti-submarino, pois essa nova tarefa era de grande complexidade e nova para os pilotos do Grupo de Aviação Embarcada.

Padrão de pintura utilizado pelo 2º/1º GAE

Como nesse período o relacionamento da FAB com a Marinha não era dos melhores, tendo em vista que a Marinha adquiriu, à revelia da legislação em vigor e em segredo, aeronaves de diversos tipos para operar no NAeL Minas Gerais, apesar de tal tarefa ser de responsabilidade exclusiva da FAB.

Nesse cenário, os H-34 no 2º/1º GAE operaram exclusivamente a partir de bases de terra, realizando a sua tarefa primária de combate aos submarinos. Com o término do impasse entre a FAB e a Marinha em 26 de janeiro de 1965, os helicópteros H-34 foram destinados à Marinha do Brasil, que adquiriu o direito de operar somente aeronaves de asas rotativas, entregando, em conseqüência, os seus aviões, que haviam sido adquiridos secretamente, à FAB.

TABELA GERAL DAS AERONAVES SIKORSKY H-34 NA FAB

Aeronave	BuA	Ex-USN	Carregado	Desativado	Observação
FAB 8550	148934	60-5424	18/09/62	26/01/65	Marinha N-3001
FAB 8551	148935	60-5425	18/09/62	26/01/65	Marinha N-3002
FAB 8552	148936	60-5426	18/09/62	26/01/65	Marinha N-3003
FAB 8553	148937	60-5427	18/09/62	26/01/65	Marinha N-3004
FAB 8554	148938	60-5428	18/02/62	26/01/65	Marinha N-3005
FAB 8555	148939	60-5429	18/02/62	26/01/65	Marinha N-3006

Fonte: Arquivos do autor– DIRMA – PASP/PAMASP – EMAER – BASC – 2º/1º GAE

QUADRO GERAL DA OPERAÇÃO DO *SIKORSKY* H-34 NA FAB

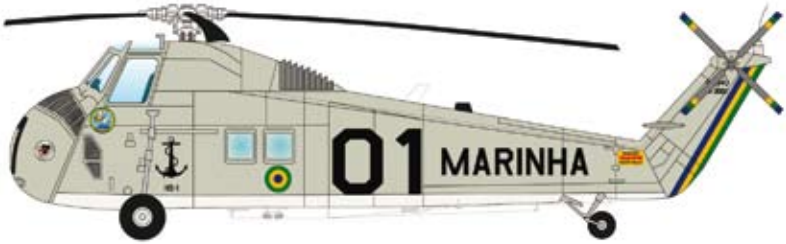
DESIGN	PERÍODO	QUANTIDADE	MATRÍCULAS	OBSERVAÇÃO
H-34	1962 a 1965	06	FAB 8550 a 8555	Ex-U. S. Navy

Fonte: SIKORSKY - EMAER - DIRMA - 2º/1º GAE - PASP/PAMA SP

SIKORSKY SH-34J NA MARINHA DO BRASIL

Em 26 de janeiro de 1965, pelo Decreto nº. 55.627, a Marinha do Brasil voltava a operar aeronaves de asas rotativas, recebendo da FAB os seis helicópteros *Sikorsky* H-34, que dotavam o 2º/1º Grupo de Aviação Embarcada. Os dois primeiros aparelhos foram recebidos em 29 de junho do mesmo ano.

Durante quarenta dias, oficiais e praças do 1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino (HS-1) da Aviação Naval permaneceram na Base Aérea de Santa Cruz (BASC), onde receberam os conhecimentos indispensáveis para a operação e a manutenção das novas aeronaves, tendo suas fases de instrução terrestre e aérea realizadas no período de 20 de abril a 02 de junho de 1965. Tais aeronaves foram sediadas na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, RJ, que foi inaugurada em 1966, onde realizaram a tarefa de guerra anti-submarina, sendo a primeira aeronave operacional com essa incumbência na "nova" Aviação Naval Brasileira.



Primeiro padrão de pintura dos SH-34J da Marinha do Brasil

No período de 27 de julho a 9 de setembro de 1967, oficiais e operadores de sonar, realizaram cursos de técnicas e de táticas anti-submarinas na NAS (*Naval Air Station*) *Los Alamitos*, em *Los Angeles*, Califórnia, proporcionando maior segurança na operação dos SH-34J, que já

se encontravam fora de uso como arma Anti-Submarina na Marinha Norte-Americana.

Convém ser destacado que o HS-1 foi o primeiro Esquadrão da Aviação Naval a lançar um torpedo de um helicóptero (N-3001) da Marinha do Brasil em 21 de julho de 1967, colocando-se na vanguarda do emprego de armamentos aerotransportados.

Os SH-34J operaram na Marinha do Brasil até 1974, quando foram desativados e substituídos pelos aparelhos *Sikorsky Sea King* SH-3, de maior porte e atualizados com as mais modernas tecnologias da guerra anti-submarina.

SIKORSKY SH-34J NA AVIAÇÃO NAVAL

Matrícula	Ex-USN	Recebido da FAB	Observação
3004	605427	29/06/1965	Desativado em 1974
3006	605429	29/06/1965	Desativado em 1974
3003	605426	28/09/1965	Acidentado em 8 fev 1966 em São Pedro da Aldeia - RJ
3002	605425	14/10/1965	Desativado em 1974
3001	605424	19/05/1966	Desativado em 1974
3005	605428	1966	Acidentado em 10 nov 1972 em Santa Cruz, RJ

Fonte: Aviação Naval

Assim, na FAB ou na Marinha do Brasil, o *Sikorsky* H/SH-34J cumpriu muito bem a sua missão de caçador de submarinos, onde demonstrou as suas excelentes qualidades nas mais diversas circunstâncias, sendo respeitado e admirado pelos seus ex-tripulantes.

Segundo esquema de pintura dos SH-34J da Marinha do Brasil

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO *SIKORSKY* H-34

TIPO	**Helicóptero, monomotor, rotor tripá**
DIÂMETRO DO ROTOR PRINCIPAL	17,07 m
COMPRIMENTO	13,46 m
ALTURA	4,37 m
LARGURA	4,37 m
VELOCIDADE MÁXIMA	196 km/h
PESO VAZIO	3.583 kg
PESO MÁXIMO	5.897 kg
RAZÃO DE SUBIDA	335 m/min.
TETO MÁXIMO	2.896 m
ALCANCE	398 km
GRUPO PROPULSOR	01 motor radial Wright R-1820-84, de 1525 HP, com 9 cilindros com instalação inclinada.

Fonte: Sikorsky

Desenhos: Rudnei Dias da Cunha

O Autor é Coronel-Aviador e Historiador Aeronáutico

Furtividade: um novo parâmetro para as armas aéreas?

Lauro Ney Menezes

Com experiência colhida na Guerra do Golfo e após o término da "*guerra do século*" - Iraque, todos os Homens-em-Comando da Arma Aérea são uníssonos em afirmar: "*a tecnologia dos revestimentos / formas antirradar e bombas inteligentes, irão mudar a natureza da guerra aérea*". Essas afirmações são devidas, evidentemente, à excepcional atuação das aeronaves à "*prova de radar*" que estão em operação.

Com acertos nos ataques, na ordem de 95%, os aviões furtivos atacaram cerca de 43% dos alvos em território iraquiano, embora o número de saídas desses aviões não tenha representado mais do que 3% do número de surtidas aéreas, no Teatro de Operações.

Quais as razões desse sucesso? Os analistas listam três:

- as aeronaves chegaram à posição de ataque sem terem sido detectadas;

- os sistemas de armas antiaéreas não puderam, portanto, ser ativados;

- a extrema precisão do sistema de "*guiagem terminal*" empregado.

As razões do sucesso (novos revestimentos e formas) desses aviões é função dos resultados obtidos na pesquisa de materiais exóticos, para uso aeronáutico. Eles são capazes de atenuar o maior número possível de bandas de frequência radar em uso, para escapar, não somente às emissões provenientes dos sistemas AAA de superfície, como dos autodiretores dos mísseis ar-ar. Em suma, cobrir o espectro de 1GHz a 30 GHz. Além disso, para se livrar dos efeitos danosos da refletividade das estruturas metálicas convencionais, que compõem os aviões em geral, é necessário que os novos materiais, para os aviões da classe "*furtiva*", apresentem propriedades físicas (rigidez, leveza e resistência térmica) que lhes permita tomar o lugar dos metais.

A maneira apropriada de fabricar as estruturas dos novos aviões com esses novos materiais, ainda, está listada como "*secreto-defesa*".

Entretanto, sabe-se que o princípio adotado é simples, principalmente naquilo que se refere ao revestimento. É imprescindível que a emissão radar penetre na "*pele*" da aeronave **sem** ser refletida, e que seja totalmente (e preferencialmente) ali absorvida. Traduzindo em termos físicos: a impedância do material da estrutura/revestimento deve ser tal que a relação entre a "*permeabilidade e a permissividade*" seja próxima da unidade (1).

Assim sendo, a onda radar não será refletida e sua energia será totalmente absorvida. Duas técnicas se defrontam para a consecução dessa meta: o emprego dos materiais magnéticos ou dos dielétricos, com pontos negativos para os materiais dielétricos. Os materiais dielétricos necessitam ser espessos (1/4 do comprimento da onda radar).

Quanto aos materiais magnéticos, sua permeabilidade varia com a temperatura e, com eles, a adaptação da impedância se faz por "*empilhamento*" ou por "*efeito pirâmide*" das cargas condutoras, com a finalidade de otimizar a atenuação da energia ou, ainda, através dos polímeros condutores. Por essa razão é que os atuais aviões furtivos usam "*cortes triangulares*", em diversas seções de sua estrutura.

Com tais dificuldades, os esforços da engenharia aeronáutica foram redirecionados para as resinas *epoxy* impregnadas de limalha de ferro, com granulometria grandemente reduzida. As pesquisas, nesse campo, visam a reduzir o tempo destinado à obtenção da polimerização da resina, com o objetivo de evitar que a limalha venha a se sedimentar. O miolo deve, portanto, permanecer homogêneo, para que sua carga eletromagnética seja convenientemente adaptada.

Mais recentemente, os órgãos de pesquisa aeronáutica direcionaram seus trabalhos para as estruturas complexas: espuma multilaminada de poliuretano impregnada de pó de carbono ou absorvente tipo ninho-de-abelha, também impregnado de carbono. O objetivo principal é fazer com que a radiação eletromagnética encontre um nicho constituído de uma quantidade tal de irregularidades, que as ondas-radar fiquem ali "*retidas*", qualquer que seja seu ângulo de ataque à "*pele*".

Quanto às formas, o que se busca atingir é a "*redução da assinatura radar*" de uma forma generalizada, ou seja, em qualquer ângulo de apresentação do alvo. Para obter esse resultado, os engenheiros se baseiam em um princípio bem conhecido: os ecos radar têm seu valor máximo na aplicação normal (90º) ao plano (pele) ou a uma linha reta qualquer da estrutura. Além disso, o valor desses "*picos*" é proporcional à área "*pintada*" pela emissão radar. Como resultado, os ecos que retornam à antena do radar emissor devem ser **levemente** percebidos ou preferencialmente **despercebidos**...

Quanto à formatação das aeronaves furtivas, cabe aos projetistas, eliminar os triedros, mascarar as entradas-de-ar e os "*pontos brilhantes*" ao radar. Várias técnicas de desenho existem: implantar as entradas-de-ar nos dorsos das asas, escondê-las com telas, em que a malha tenha dimensão inferior ao comprimento da onda radar, etc. Para "*esconder*" as cabines de pilotagem (outro ponto "*brilhante*"), é torná-las absorventes. Quanto ao "*casamento*" de materiais, diferentes entre si (compostos/metais), é fazê-lo de forma que se adapte a impedância à onda radar (mais ou menos da mesma forma que utilizada nas câmaras anecoicas).

Acoplando, portanto, materiais e formas, obtêm-se uma plataforma "*discreta*" que, além de exigir um lançamento-míssil mais próximo do alvo, também confunde os autodiretores do míssil, já que a cabeça-inteligente (ao invés de ser atraída por um eco importante) será excitada por uma multidão de pequenos pontos brilhantes, que perturbam seu "*raciocínio e discriminação*"...

AS CONTRA-MEDIDAS

Para combater os efeitos dessa discreção-radar obtida, diversas pesquisas estão sendo dirigidas pelos radaristas (pesquisadores e industriais), na direção do radar de bordo de baixa frequência e multiestático (com antenas dispersas). Esses radares irão operar em ondas métricas, emitidas através de antenas emissoras/receptoras diferenciadas e múltiplas, que codificarão os sinais emitidos pelas antenas, de forma a "*dividir*" o espaço e "*pintá-lo*" de modo particular e diferente entre si. Aparentemente, o problema parece de simples execução. Entretanto,

para obter um equipamento operacional com essas capacidades, faz-se necessário desenvolver matrizes incríveis de cálculo, imprescindíveis para o tratamento do sinal. Entenda-se, portanto, um "*possante computador embarcado*"...

O FUTURO DOS AVIÕES-DISCRETOS

Os especialistas e pensadores da Guerra Aérea, ainda, são céticos quanto à importância que possa vir a representar a discreção-radar na arena de combate. "*Deve - a discreção- se sobrepor à manobrabilidade, velocidade ou polivalência? Em proveito dessa discreção-radar, todo o armamento (bombas e mísseis) deve ficar enterrado na fuselagem, tomando espaço do combustível e penalizando o alcance?*"

Em suma: a **FURTIVIDADE** virá a representar a panacéia esperada para os aviões de combate, com prejuízo dos outros atributos?

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

Venezuela - A crescente ameaça

Luiz Gonzaga Lessa

Quando a Venezuela começa a receber os seus sofisticados materiais de emprego militar, parte do vultoso pacote de 4,4 bilhões de dólares firmado com a Rússia, hoje o seu principal parceiro estratégico, há que se questionar o que planeja com tal poderio militar que desequilibra o balanço de forças, gera intranqüilidade e já motivou o desencadeamento de uma corrida armamentista envolvendo todos os países do continente, inclusive o nosso.

Como nação livre e independente, cabe-lhe se preparar para enfrentar as ameaças que julgar mais atentatórias à sua soberania, sem necessitar de maiores explicações aos seus vizinhos. Todavia, essa seria uma atitude capaz de diminuir as naturais desconfianças que surgem, particularmente, quando o ambicioso projeto em curso contempla materiais de notável capacidade ofensiva, como são exemplos expressivos os 24 jatos Sukhoi, os mais de 50 helicópteros de ataque, potentes blindados BMP-3 em número ainda não definidos, lançadores múltiplos de foguetes, 10 a 15 submarinos classe Amur equipados com mísseis de cruzeiro e torpedos pesados, mísseis aéreos de longo alcance, 100.000 fuzis Kalashinikov, milhares de bombas inteligentes guiadas a laser ou por GPS, modernos sistemas de comando e controle, antiaéreos e outros mais.

Ainda que todo esse material dê à Venezuela um formidável poder de combate, transformando-a no país com maior poderio militar do continente, é ingênuo acreditar, como diz Chávez, que seu rearmamento visa a enfrentar o "império" representado pelos EUA.

Para se contrapor a essa ameaça o que está sendo adquirido é irrisório e em curtíssimo espaço de tempo estaria destruído. Maior resistência poderia oferecer se conduzisse uma guerra de desgaste ao provável invasor, contando com a reação popular e, principalmente, com os cerca de 2 milhões de milicianos em processo de mobilização, subordinados estranhamente não ao Ministério da Defesa, mas ao Comando Geral das Reservas e Mobilização Nacional. Tal comando destina-se a

defender o Partido Socialista Unido da Venezuela, o que permite lhe atribuir o papel de guarda pretoriana na eventualidade de um golpe militar contra Chávez.

A campanha que Chávez conduz contra o "império" é desprovida de reais fundamentos e mais parece um blefe para iludir os incautos.

Não se pode lutar contra um país quando se é dele totalmente dependente, como é o caso da Venezuela em relação aos EUA. Basta lembrar que o petróleo, hoje representando 94% das exportações venezuelanas e mais da metade do seu orçamento público, tem como destino principal os EUA, de onde também provêem 80% dos seus produtos importados. Isso faz das críticas contundentes de Chávez um mero jogo de palavras, a traduzir uma insincera e desprezível ameaça, ainda que, aqui e acolá, ocorram escaramuças secundárias como a recente expulsão do embaixador americano de Caracas.

Na expansão da sua República Bolivariana, nos potenciais problemas fronteiriços, especialmente com a Guiana e a Colômbia, nos acordos militares que procura firmar com os países que lhe são ideologicamente próximos, como é o caso do celebrado com a Bolívia, que abre a possibilidade de uma intervenção armada no país e traz grandes preocupações para o Brasil, podemos encontrar algumas justificativas para tamanho poderio militar.

Um aspecto subjacente, mas não menos significativo, em todo esse processo armamentista é a importância que a Rússia ganhou para a Venezuela, como seu principal parceiro estratégico, possibilitando-lhe abrir excelentes oportunidades para o seu expansionismo no continente sul-americano.

Esse objetivo, que há muito vem sendo perseguido pelos russos, se viu frustrado, seja na Intentona Comunista de 1935 no Brasil, seja no período da guerra fria, quando encontrou forte reação à aceitação da doutrina marxista-leninista na área regional.

A então URSS apoiou ostensivamente a Argentina no coflito das Malvinas, em 1982, oferecendo-lhe uma aliança militar, que afinal não se efetivou, com a promessa do fornecimento de sofisticados mísseis e armamentos desesperadamente necessitados pelos argentinos.

Nos dias de hoje, a Rússia vê na Unasul a sua grande chance intervencionista, chegando mesmo a solicitar a sua espúria admissão no recém-criado Conselho de Defesa Sul-Americano da União de Nações Sul-Americanas (Unasul), na qualidade de observador, conforme noticiado pelo Ministério da Defesa da Argentina, em comunicado de 14 de outubro de 2008.

Também, pediu a inclusão na Associação Latino-Americana de Centros de Treinamento para Operações de Paz (Alcopaz). O mínimo a se dizer é que são muito estranhas tais solicitações e só resta esperar que a Unasul rejeite tão inconvenientes pedidos.

As já acordadas manobras navais russo-venezuelana, previstas para ocorrerem em novembro do corrente ano, com a participação, entre outras, de belonaves de primeira linha como o cruzador de propulsão nuclear Pedro, O Grande e o contratorpedeiro Almirante Chabanenko, trazem para o continente, como uma provocação, aspectos altamente indesejáveis da guerra fria. A Colômbia já manifestou a preocupação com a possível violação do seu mar territorial.

No Brasil, a visita do presidente Dmitri Medvedev, prevista para o final de novembro, é esperada com grande expectativa, quando questões estratégicas e de defesa prometem dominar a agenda.

A íntima cooperação que se estabeleceu entre Moscou e Caracas permitiu ao presidente russo declarar que ela "se transformou em um dos fatores fundamentais da segurança regional".

Embora nossas relações com a Venezuela sejam de excelente nível, a precaução recomenda cautela, em particular, pela fragilidade das nossas forças no dispositivo fronteiriço. As características geográficas de Roraima são altamente favoráveis à guerra de movimento e, presentemente, não temos possibilidade de oferecer tenaz resistência a uma potente coluna de modernos blindados BMP-3, apoiados por uma ameaçadora aviação de caça à base de Suckoi. Nesse cenário, uma guerra aéreo-terrestre nos é altamente desvantajosa.

Urge que o tão propalado Plano de Defesa Nacional, que promete revigorar e modernizar nossas Forças Armadas, seja aprovado no mais

curto prazo, saia do papel e se transforme em real vetor dissausório a qualquer ameaça contra o território nacional.

É lastimável a situação das nossas Forças Armadas, que não lhes permite, sequer, o cumprimento das suas missões constitucionais, fragilidade notória que é do conhecimento de todos - opinião pública, Congresso Nacional e Poder Executivo.

O seu estado de degradação chegou a tal ponto que não se trata apenas de repor materiais, mas de se processar uma ampla substituição de praticamente todos os seus armamentos e equipamentos, adequando-se aos tempos modernos e às reais necessidades do País.

De fato, há que se construir um novo Exército, uma nova Marinha, uma nova Força Aérea. O que se pode aproveitar, e aí reside um capital de valor inalienável, é a qualidade dos quadros e da tropa, que tornará possível e mais rápida a indispensável transição para forças armadas atualizadas tecnologicamente detentoras de expressivo poder dissuasório.

O que se teme é que essa manobra logística de grande envergadura, a consumir vultosos recursos, seja inviabilizada pela grave crise econômica mundial que se pronuncia longa e caminha para uma recessão de conseqüências imprevisíveis, com forte impacto no Brasil. De qualquer forma, há que se ativar um Plano B, sob pena de aumentarmos irresponsavelmente as nossas vulnerabilidades, colocando em sério risco as soberania e integridade territorial brasileiras. Com a palavra, o comandante-em-chefe, presidente Lula.

O autor é General-de-Exército; comandou o Comando Militar da Amazônia e presidiu o Clube Militar

A Marinha indiana já não é emergente

Eduardo Ítalo Pesce

Segundo analistas especializados, a Índia não é mais uma potência naval emergente. A Marinha indiana, criada oficialmente em 1947, tornou-se a mais poderosa força naval entre os países banhados pelo Oceano Índico e já goza de grande prestígio internacional, embora, ainda, tenha problemas a resolver e limitações a superar.

Esta Marinha tem um efetivo aproximado de 53 mil homens e mulheres (inclusive 7.500 oficiais), dos quais 5 mil na Aviação Naval e cerca de 2 mil nos Fuzileiros Navais. O chefe do Estado-Maior Naval exerce o comando e a direção geral, enquanto que seus subordinados diretos estão encarregados dos assuntos relativos a operações, pessoal, material e logística.

A Marinha indiana possui três Comandos Navais. Dois deles, com suas respectivas esquadras, estão sediados nos litorais Ocidental (Mar da Arábia) e Oriental (Golfo de Bengala). Para fins de treinamento, existe ainda o Comando Naval do Sul. O recém-criado Comando das Adaman e Nicobar é um comando combinado, que também inclui unidades navais.

A Marinha indiana dispõe atualmente de dois navios-aeródromo, o INS Viraat e o INS Vikramaditya, além de 16 submarinos, 32 contratorpedeiros e fragatas, 47 corvetas e navios-patrulha, 17 navios de desembarque, 10 navios-tanque e diversos outros tipos de unidades auxiliares. Sua Aviação Naval é composta por 15 esquadrões e cerca de 150 aeronaves.

Estão em construção no país o INS Vikrant (primeiro de uma série de três novos navios-aeródromo) e vários outros navios de superfície. Seis novos submarinos da classe "Scorpene", dotados de propulsão auxiliar independente da atmosfera, poderão ser construídos. Em 2002, começou a construção do casco do primeiro submarino indiano com propulsão nuclear.

As indústrias de defesa da Índia têm sido beneficiadas, por meio de acordos de cooperação com a Rússia e com diversos países ocidentais. A Marinha indiana vem sendo modernizada com material desenvolvido e produzido pela indústria local, e não apenas com navios de superfície, submarinos, aeronaves e armamento recebidos do exterior.

As principais preocupações estratégicas da Marinha indiana relacionavam-se ao Paquistão e à China, mas isso vem mudando. Desde 2001, a ênfase está passando das duas hipóteses tradicionais de conflito para uma nova estratégia, que visa à defesa do interesse nacional, em toda a extensão do Oceano Índico, contra ameaças como o terrorismo e a pirataria.

A Estratégia Marítima indiana de outubro de 2006 é um documento sigiloso. Na concepção indiana, os fatores envolvidos numa estratégia são: os interesses que podem ser ameaçados; as ameaças reais ou potenciais a tais interesses; e a estrutura de forças capaz de se contrapor a tais ameaças. A expansão naval do país estaria associada à ampliação de tais fatores.

O subcontinente indiano projeta-se de norte a sul, como uma cunha, sobre o Oceano Índico, o que confere à Índia uma posição estratégica vantajosa naquele oceano. Boa parte dos interesses marítimos indianos, que se estendem da África Meridional à Austrália e ao Estreito de Málaca, está voltada para o Hemisfério Sul.

Em maio de 2008, um grupo-tarefa indiano, integrado pelo contratorpedeiro INS Mumbai e pela corveta INS Karmuk, participou da 1ª Operação IBSAMAR, com unidades navais do Brasil e da África do Sul. Esta operação foi realizada em águas sul-africanas, simultaneamente à 5ª Reunião Ministerial do Fórum IBSA (India, Brazil and South Africa), realizada em Cape Town.

Brasil, Rússia, Índia e China formam o grupo de países conhecido como BRIC. Segundo a publicação CIA World Factbook 2008, o Produto Interno Bruto (PIB) da Índia em 2007, pelo critério de paridade de poder de compra, foi de US$ 2,966 trilhões (5º lugar mundial). Desse total, 71,8% correspondiam à agricultura, 29,4% à indústria e 52,8% aos serviços.

Em 2007, a economia indiana cresceu 9%, mas a renda média do país foi de apenas US$ 2.600 por habitante (167º lugar). Segundo dados relativos ao ano de 2006, o orçamento de defesa da Índia correspondia então a 2,5% do PIB (66º lugar).

Também, pelo critério de paridade de compra, o PIB brasileiro em 2007 foi de apenas US$ 1,849 trilhão (10º lugar mundial). Contudo, embora o Brasil só tenha crescido 5,4% em 2007 (101º lugar), sua renda por habitante foi de US$ 9.500 no período (106º lugar).

Os perfis socioeconômicos da Índia e do Brasil são bem diferentes. A economia indiana vem crescendo aceleradamente, embora o PIB por habitante ainda seja bastante baixo. O Brasil, apesar de uma taxa de crescimento relativamente baixa, teve em 2007 uma renda por habitante pouco inferior à média mundial de US$ 10 mil.

As estimativas externas sobre gastos de defesa do Brasil primam pela inexatidão. Segundo estimativas de 2006, que constam da publicação citada, os gastos do Brasil com sua defesa foram então de 2,6% do PIB (62º lugar mundial), o que corresponderia a mais de US$ 45 bilhões. Contudo, tais estimativas contradizem dados oficiais disponíveis na Internet.

Em 2006, o orçamento executado do Ministério da Defesa brasileiro foi de R$ 34,487 bilhões (cerca de US$ 15 bilhões), correspondendo a 89,8% do total autorizado no início do ano, que foi de R$ 38,406 bilhões (US$ 16,7 bilhões). No Brasil, o Orçamento da União não é impositivo. O valor gasto correspondeu, assim, a 0,95% do PIB de 2006, estimado em US$ 1,754 trilhão.

Como a Índia no Oceano Índico, o Brasil ocupa posição estratégica de destaque, no Atlântico Sul. Só que em nosso País o mar, assim como a defesa, há muito deixou de fazer parte da agenda política nacional. Se a expansão marítima indiana prosseguir, os brasileiros ainda ouvirão falar bastante a respeito da Índia e de sua Marinha.

O autor é especialista em Relações Internacionais, professor no Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (CEPUERJ) e colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval.

É a Rússia ameaça para a Europa?

Alex Corsini

A recente combustão no Cáucaso e a conseqüente crise entre Rússia e Ocidente trouxeram de volta ao proscênio lembranças de conflitos da Guerra Fria e provocaram preocupações sobre se a Rússia constitui um importante, mas de caráter difícil, vizinho ou, então, uma ameaça para a Europa.

Após o término da Guerra Fria, a dissolução da União Soviética e a derrocada do Pacto de Varsóvia, se seguiu, durante a década de 1990, um período de importante enfraquecimento diplomático, político, econômico e militar de Rússia, paralelamente com o indiscutível predomínio mundial dos EUA.

Neste período, materializou-se um esforço norte-americano para desatrelar quase o total das antigas repúblicas socialistas soviéticas da influência de Moscou e sua transformação em um bloco de democracias do tipo ocidental, atreladas agora à biga do novo Império, com a finalidade a consolidação da influência norte-americana na Eurásia.

Naquela época, Moscou foi obrigada a aceitar o que lhe impunha sua fraqueza. Mas a ocidental - principalmente, norte-americana - política, em sintonia com a amargura da perda de sua posição imperial, provocaram fortes sentimentos de anti-americanismo na Rússia.

Os atritos e tensões entre russos e norte-americanos de hoje constituem conseqüências naturais de um processo composto e dinâmico de contínua reconformação do poder de correlacionamento internacional. A econômica e, conseqüentemente, política ascensão dos países do grupo denominado Bric (Brasil, Rússia, Índia e China) embaralha, novamente, o "baralho mundial", conformando novos equilíbrios mundiais e periféricos.

Tendo como arma básica seus recursos naturais (os quais, reconhecidamente, sabe utilizar de forma muito agressiva), a Rússia reivindica maior influência, papel, respeito, assim como reconhecimento de que representa e constitui uma potência mundial.

Ambições de superpotência

Hoje o Ocidente (ou pelo menos os EUA e vários países europeus, principalmente na Europa Central e Oriental), estão preocupados com o mix de déficit democrático, tendências hegemônicas e esforços de reconquista de regiões de tradicional influência por uma superpotência que funciona ainda com base na lógica do "poder duro" como meio de exercício de política externa.

Quão exata é esta percepção? É fato que, historicamente, a Rússia constitui uma superpotência com ambições hegemônicas e tendências expansionistas. Paralelamente, é dominada por uma permanente insegurança, conseqüência, em grau elevado, da experiência histórica.

Entre as prováveis explicações sobre o comportamento da liderança russa está incluída a amargura sobre o passado recente e a saudade do período quando a Rússia/União Soviética era uma das duas superpotências, o desejo de reconstituição da influência russa e do poder, assim como a consolidação dos interesses vitais russos.

São compatíveis os alvos da política externa russa com aquelas da Europa e dos EUA? Obviamente, existem pontos de atrito. Não é compreensível, até mesmo na "zona cinza" entre a pós-moderna Europa e a ex-área soviética, não serem respeitadas as opções de um país independente, no que diz respeito seu futuro.

E, embora, possa até ser compreensível que EUA e Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) - leia-se a Europa - não queiram conceder à Rússia o direito do veto à ampliação da Otan, por outro lado, não é realista não esperar uma forte reação da Rússia contra o eventual cerco geopolítico que EUA e Otan tentam erguer em torno dela.

Portanto, seria prudente que todos os lados envolvidos se adequassem aos novos fundamentos geoestratégicos e revisassem alguns de seus alvos, considerando os interesses e as sensibilidades do outro lado. Neste âmbito, considera-se que, entre finlandização por um lado, e integração à Otan por outro, existem, também, outros meios e métodos de defesa dos interesses da Geórgia.

Interesses comuns

O novo presidente dos EUA, Barack Obama, não é produto da Guerra Fria (embora muitos políticos e autoridades norte-americanas sejam) e espera-se que não enfrentará as relações entre Rússia e EUA como resultado de conta zerada, livre de preconceitos ideológicos do passado.

Em todo caso, os interesses comuns dos dois países continuam sendo importantes em questões como, por exemplo, o programa nuclear do Irã, o terrorismo (islâmico) internacional, a estabilidade do Afeganistão, o galopante despertar do "dragão chinês" e, salvo tendências alopradas de "exportação da democracia", avalia-se que o custo de uma escalada funcionará dissuasivamente para ambos os lados.

Neste período de busca por novos equilíbrios internacionais, o exigível é o eficaz gerenciamento das relações bilaterais por intermédio da compreensão pelo lado norte-americano que existem ameaças muito mais sérias do que a Rússia, enquanto Moscou e Kremlin, ainda que ligeiramente "embriagados" pelo reconquistado poder, deverão evitar inúteis declarações duras e ações de "provocatsia".

Do ponto-de-vista de capacitações, nem a dimensão da economia russa (particularmente, após a eclosão da crise financeira e a considerável queda dos preços de energia), nem as tendências demográficas (queda anual de população em 0,47%) e sequer as possibilidades militares da Rússia permitem apostar, suficientemente, na existência de ameaça russa contra a Europa (ou ao Ocidente, de um modo geral).

Com relação ao setor energético, o qual constitui a carta de Moscou capaz de decidir qualquer jogo, a Europa deverá reduzir, em algum grau, sua dependência energética, enquanto, em nível político, é imperativa a necessidade de aplicação das previsões da Convenção de Lisboa em temas de política externa da União Européia, para que seja fortalecida sua presença internacional (algo indispensável para uma relação equilibrada, pois a Rússia respeita o poder).

Além disso, está claro que existe uma, essencialmente, inevitável relação de interdependência entre Europa e Rússia, com um dos lados necessitando energia e o outro, capitais para modernizar sua infra-

estrutura energética e o crescimento dos demais setores da economia (por mais que as autoridades russas se esforcem para subestimar as necessidades do país).

Ninguém espera que a Rússia seja um vizinho fácil. Mas constitui um indispensável parceiro e isto obriga a Europa a sair em busca de uma outra forma de coexistência e mutuamente benéfica cooperação com a Rússia. Porque, caso contrário, o custo de uma queda-de-braço bélica, assim como de oportunidades perdidas, será grande para ambos os lados.

O autor é geopolítico e analista internacional

A morte de Deus

Araken Hipólito da Costa

A modernidade tem tentado implementar um projeto imanente, quer na vertente antropológica quer na vertente filosófica, desenvolvendo uma argumentação sobre o significado da morte de Deus.

A vertente filosófica começa com Descartes (1596-1650), cuja filosofia segue um caráter eminentemente imanentista, com uma crítica à metafísica.

Alguns filósofos merecem especial atenção. Spinoza (1611-1677), seguindo o método geométrico cartesiano, deduz toda a realidade visível. Como consequência, não há Deus transcendente. Deus é natureza (panteísmo), o que elimina as possibilidades do mistério. Hume (1711-1776), com a negação do princípio da causalidade, visa negar as provas clássicas da existência de Deus. Kant (1724-1804), na sua obra "*Crítica da Razão Prática*", afirma que a única possibilidade para se falar de Deus está na ação moral, pela qual agimos como se Deus existisse. Em outra obra, diz que a religião é o conhecimento dos deveres morais como mandamentos divinos. Em Hegel (1770-1831), toda a realidade vem a ser idéia ou Espírito Absoluto, que se desenvolve na História ,segundo a trilogia de tese, antítese e síntese. O Estado surge acima dos indivíduos por necessidade da vida espiritual coletiva e realiza os mais elevados objetivos da Humanidade.

A vertente antropológica faz uso da Filosofia crítica levada às últimas consequências: dar ao homem o lugar supremo, não só em relação à natureza, mas em relação ao todo. Assim, a Filosofia especulativa e a Teologia devem ser suplantadas pela Antropologia. Por isso, Filosofia é, sobretudo, Antropologia. Os três grandes representantes desta vertente são Feuerbach, Marx e Freud. Feuerbach, o maior filósofo da esquerda hegeliana (1804-1872), em "*A Essência do Cristianismo*", identifica a Teologia com a Antropologia, a religião com o homem. "*Não foi Deus que criou o homem, foi o homem que criou Deus...*"

Marx (1818-1883) se valeu do esquema dialético de Hegel e da valorização hegeliana do Estado. Propôs, porém, a matéria, e não o Espírito, como sujeito absoluto da História. Esse princípio supõe:

– *Materialismo metafísico*: não existe nada que não seja material, e as relações humanas baseiam-se nas relações econômicas. A lei desse materialismo é a dialética, que tem como fim a suspensão da alienação. Embora o homem seja puramente corpóreo, ele trabalha para dar à natureza a face humana;

– *Materialismo histórico*: toda a História da Humanidade é fruto dessas contradições ou luta de classes. Assim, as classes dominante e dominada procuram justificar sua situação através de tudo aquilo que ultrapasse a estrutura econômica: a cultura, a religião, etc;

– *Humanismo ateu*: a exclusão de Deus permite a emancipação humana.

Freud (1856-1939), na sua psicanálise, apresenta pressupostos antropológicos, procurando defender o homem da tentativa de descobrir a gênese psicológica da religião e da idéia de Deus. Freud afirma que, para defender-se da força da natureza, assim como, de outra forma, a criança teme o pai e, sabendo que não pode contar com ele para sempre, transporta esta projeção para a natureza, o homem olha-o como um pai todo-poderoso, ao qual chama Deus. Por meio deste enfoque, a religião é a perpetuação do infantilismo na vida humana.

Notadamente, podemos sintetizar em Nietzsche a tentativa de transmutação dos valores, com a qual buscava subverter a hierarquia dos valores da cultura grega e do Cristianismo. Na sua crítica, Nietzsche procurou derrubar todos os valores absolutos da lógica (verdade), da moral (virtude), da metafísica (ser) e da religião (Deus), fazendo ver que esses valores são decadentes e alienantes, um verdadeiro bloco sobre a estrada que conduz o homem em direção ao super-homem.

Heidegger (1889-1976) afirma que o pensamento de Nietzsche é essencialmente uma "*metafísica dos valores*". A Metafísica nietzscheana abrange dois momentos: um negativo e outro positivo. No primeiro, os valores supremos são desvalorizados. Aqueles valores que a tradição do pensamento ocidental considerou mais altos (o ser, a verdade, o bem, o belo etc.) são esvaziados do significado fundamental que tinham mantido no curso dos séculos. O momento positivo é aquele em que Nietzsche realiza a inversão dos valores: valor é, agora, tudo o que contribui para a manutenção e o de desenvolvimento de um só mundo: o mundo material e histórico.

Como consequência histórica, esses argumentos conduzem a ideologias totalitárias como o nazismo, o comunismo, dentre outras e, ao mesmo tempo, levam ao relativismo moral e a toda sorte de interesses escusos.

Para debelar tais argumentos, diz S. Tomás que devemos aprofundar a fé sustentando-a pela razão, evitando o lado oposto: o fundamentalismo religioso, tão danoso quanto o materialismo.

Merece uma reflexão o significado do nascimento de Jesus Cristo, que traduz Deus em linguagem humana e revela, sobretudo, seu infinito amor para com os homens. O Cristo não é uma verdade entre outras, mas a única estrada que dá sentido à vida.

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

Brasil Traído

Marcos Coimbra

De 26 a 28 de março de 2008, o CEBRES, em convênio com os Clubes Militares, realizou um importante Seminário sobre a Amazônia, no Clube de Aeronáutica. Foram realizadas 11 conferências e um painel, com centenas de participantes. Os conferencistas foram: General-de-Exército Maynard de Santa Rosa, General-de-Brigada Durval de Andrade Nery, Cel. Gélio Fregapani, Vice-Almirante Armando Vidigal, Vice-Almirante Arnon Lima Barbosa (ministério da Defesa), General-de-Brigada João Carlos de Jesus Corrêa, Major-Brigadeiro-do-Ar Ricardo Machado Vieira, Jornalista Lorenzo Carrasco Bazúa, Dr. Derli Dossa (ministério da Agricultura), Senador Mozarildo Cavalcanti, Senadora Kátia Abreu, Dr. Rodolfo Tavares, Dr. Leôncio de Souza Brito Filho e Dr. Assuero Doca Veronez.

Como sempre acontece, o importante evento foi ignorado pela maior parte da mídia. Poucos jornais noticiaram o seminário, além de algumas rádios. Para surpresa e apreensão da plateia, vários dos conferencistas, em especial o Senador Mozarildo Cavalcanti, denunciaram que a Amazônia já se encontra em poder de estrangeiros. A tarefa agora não é mais protegê-la e sim tentar recuperá-la.

Infelizmente, representantes brasileiros assinaram, em setembro de 2007, a Declaração Universal dos Direitos dos Indígenas, aprovada na Assembleia Geral da ONU. Dentre outras pérolas, constam o seguinte, na citada Declaração: "*a necessidade de desmilitarização das terras e territórios dos indígenas*"; "*livres estruturas políticas, econômicas e sociais, especialmente seus direitos a terras, territórios e recursos*"; "*têm o direito à autodeterminação, de acordo com a lei internacional. Em virtude deste direito, eles determinam livremente sua relação com os Estados nos quais vivem*"; "*os índios têm o direito de não concordar e de vetar as atividades militares*"; "*têm o direito coletivo e individual de possuir, controlar e usar as terras e territórios que eles têm ocupado tradicionalmente ou usado de outra maneira. Isto inclui o direito ao pleno reconhecimento de suas próprias leis*" e por aí vai.

O interessante é que os representantes brasileiros resistiam intensamente a grande parte destes itens, chegando mesmo a liderar o grupo de países opositores às novidades descabidas dos direitos indígenas em

âmbito internacional. De repente, mudaram de posição, capitulando, diante das pressões externas, sob o pretexto de que o acordo internacional não tem efeito impositivo sobre as nações que o aceitaram. Ocorre que no Brasil existe este efeito impositivo e os termos da Declaração terão de ser cumpridos, caso haja ratificação pelo Congresso, pois já existe a abertura. Ela não existia, mas foi incluída em 2004, pela Emenda Constitucional nº. 45, que em seu artigo 5º, parágrafo 3º, determina que "*os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais*".

Já houve o precedente, ocorrido com a aprovação pelo Congresso de um ato da OIT (Organização Internacional do Trabalho), denominado Convenção Relativa aos Povos Indígenas e Tribais em Países Independentes, cujo texto extrapola as relações de trabalho e entra nos assuntos "*terras*" e "*recursos minerais*", criando as condições para subtrair do território brasileiro mais de metade de sua área, através de demarcação de "*terras indígenas*".

Todos sabem dos graves problemas vivenciados. São centenas de ONGs, a maioria delas a serviço de nações e entidades estrangeiras que ocupam de fato a rica região amazônica, sem a devida fiscalização e controle. Observamos, com preocupação, movimentos inquietantes nas proximidades de nossas fronteiras. Não é apenas o cerco de tropas americanas (20 bases). Agora, a França inaugurou, no quartel da legião estrangeira, o curso de guerra na selva. Tropas britânicas passam a treinar, para guerra na selva, na Guiana Inglesa e tropas holandesas no Suriname.

Por decreto de Lula, a reserva indígena passa a ser 42% do território do Estado de Roraima. O empenho das autoridades federais em retirar os brasileiros da região de Raposa/Serra do Sol (rica em recursos minerais, em especial urânio) causa espanto, pois deveriam envidar estes esforços para, em primeiro lugar, expulsar os estrangeiros que roubam e mapeiam nossas riquezas em toda a Amazônia. Em seguida, demonstrar a mesma energia e determinação em cumprir as ordens judiciais de reintegração de posse, bem como garantir o direito de propriedade não só na região, mas em todo o país, sob constante agressão do MST e outros. A reserva Ianomâmi, também detentora de abundantes riquezas, possui 98.938 km², sendo um pouco menor que Pernambuco. E

tudo isto em zona fronteiriça, com a agravante de haver na Venezuela uma reserva da mesma tribo em espaço contíguo, possibilitando uma união futura. Ora, é óbvio que estes países que trataram seus índios de forma trágica, não estão preocupados com os nossos, nem com meio ambiente, nem com ecologia. Querem sim as nossas riquezas, em especial a água. E os brasileiros não são informados do que acontece pela mídia amestrada.

A Constituição Federal (CF) prescreve em seu artigo 1º: A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos: I – a soberania. No artigo 4º: A República Federativa do Brasil rege-se nas suas relações internacionais pelos seguintes princípios: I – independência nacional; IV – não-intervenção. No artigo 105: Compete ao Superior Tribunal de Justiça: I: i) a homologação de sentenças estrangeiras e a concessão de exequatur às cartas rogatórias (**novo**).

E no artigo 109: Aos juízes federais compete processar e julgar: II – as causas entre Estado estrangeiro ou organismo internacional e Município ou pessoa domiciliada ou residente no país; III – as causas fundadas em tratado ou contrato da União com Estado estrangeiro ou organismo internacional; V – A – as causas relativas a direitos humanos a que se refere o § 5º deste artigo (**novo**). Este parágrafo é o seguinte: "*Nas hipóteses de grave violação de direitos humanos, o Procurador-Geral da República, com a finalidade de assegurar o cumprimento de obrigações decorrentes de tratados internacionais de direitos humanos dos quais o Brasil seja parte, poderá suscitar, perante o Superior Tribunal de Justiça, em qualquer fase do inquérito ou processo, incidente de deslocamento de competência para a Justiça Federal*" (**novo**).

É importante salientar que a malfada Emenda Constitucional nº. 45, em vigor, em seu artigo 5º, § 4º, reza que; "*O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão*" (**novo**). Todas estas observações nossas, realçando "novo", significa dizer que não existiam em nossa CF, tendo sido introduzidas subrepticiamente através de emendas constitucionais, passando despercebidas pela maioria do povo brasileiro e até mesmo por autoridades políticas e jurídicas. E não se iludam. Tudo isto não é coincidência. Foi cuidadosamente planejado por governos e ONGs estrangeiras, sendo implementado

por seus "*colaboradores*" no país, com o claro objetivo de criação de enclaves, principalmente, em favor de tribos indígenas, algumas vezes criadas artificialmente, como parece ser o caso dos "*Ianomâmis*".

A ninguém é lícito ignorar que no subsolo da Amazônia existem recursos da ordem de trilhões de dólares, já explorados na prática por estrangeiros, bem como que este território representa mais da metade do Brasil. Além disto, é conveniente, para os pretensos "*defensores*" dos direitos humanos de índios, a intocabilidade (preservação) da rica região em relação aos brasileiros, pois na prática estrangeiros de várias nacionalidades já estão lá, pirateando, roubando e desviando para o exterior, sem qualquer controle, riquezas incomensuráveis. Para agravar a situação, agora a administração atual parte para "*alugar*" por dezenas de anos, renováveis, vastas áreas da região.

Como classificar estes atos? Segundo a Lei nº. 7.170/83, em seus artigos: 1º: "*Esta Lei prevê os crimes que lesam ou expõem a perigo de lesão: I – a integridade territorial e a soberania nacional"; Artigo 3º: "Pune-se a tentativa com a pena correspondente ao crime consumado",... Artigo 9º - "Tentar submeter o território nacional, ou parte dele, à soberania de outro país. Pena: reclusão de 4 a 20 anos*". E, ainda, segundo o CPMB (Código Penal Militar Brasileiro): Artigo 142: "*Tentar: I - submeter o território nacional, ou parte dele, à soberania de país estrangeiro: III-internacionalizar, por qualquer meio, região ou parte do território nacional: Pena – reclusão, de quinze a trinta anos, para os cabeças; de dez a vinte anos, para os demais agentes*".

Por que a Legislação não está sendo cumprida? E, mesmo que não houvesse esta Legislação citada, qual o brasileiro que desejaria passar para a História do Brasil como responsável ou cúmplice deste processo de traição à Pátria, por omissão ou participação ou conivência? São inocentes úteis ou se beneficiam sorrateiramente das migalhas dadas por seus patrões externos, como sicários desprezíveis, tal como Judas traindo a Jesus? Afinal, mesmo que não sejam punidos como deveriam hoje, seus nomes ficarão inscritos na lista de traidores, ao lado de Joaquim Silvério dos Reis e outros. Daqui a quarenta anos, seus netos terão vergonha de citar sua ascendência.

Existe limite para tudo e ele está sendo ultrapassado. Aqueles que são pagos para zelar pelos nossos ONP, em qualquer esfera de atuação, são responsáveis pelo que irá acontecer. A questão da imposição externa, para desalojar os brasileiros não-índios da área de Raposa/

Serra do Sol, não pode ser aceita. A demarcação da área reservada para os Ianomâmis deve ser revista com urgência. A responsabilidade maior agora está com o Supremo Tribunal Federal (STF) que concedeu liminar suspendendo a ação em Roraima. Porém, esqueceu de determinar a imediata retirada dos agentes federais da região. Afinal, todos sabem que a Força Nacional de Segurança não possui poder de polícia, não tendo amparo legal para realizar quaisquer ações desta natureza.

É impossível que as autoridades no exercício do poder político no Brasil desconheçam os ONP: Democracia, Progresso, Integração Nacional, Integridade do Patrimônio Nacional, Paz Social e Soberania Nacional. Todos eles estão sendo seriamente ameaçados pela imposição externa de demarcação de terras indígenas, em especial no tocante à região de Raposa Serra do Sol.

Foi a isto que o general Heleno referiu-se, quando afirmou que as Forças Armadas são do Estado e não de um governo transitório. Os ONP superpõem-se aos objetivos de um governo, qualquer que seja ele, dentro do espaço de tempo para o qual foi eleito.

Por absurdo, suponhamos que um governante qualquer, no futuro, sufragado pela maioria dos votos dos eleitores, determine, depois de eleito, sem ter anunciado antes em sua campanha, que um dos objetivos de seu governo é doar parte do território nacional à ONU. Apesar de eleito, ele não possuiria o direito de propor tal absurdo e as Instituições Nacionais impediriam a concretização deste absurdo.

Também, é importante frisar que o general Augusto Heleno não falou em seu nome pessoal, mas sim em nome do Alto Comando do Exército Brasileiro. Ele avisou que o limite de tolerância foi atingido. A partir de agora é o confronto entre os seguidores de Tiradentes e os de Joaquim Silvério dos Reis.

Vamos recordar como começou a crescer o problema, em sua maior gravidade. Foi com a portaria 580/91, de 15/11/91, assinada pelo ministro da Justiça, do governo do presidente Collor de Melo, que declarou como de posse permanente indígena, para efeito de demarcação, a região ocupada pelo grupo ianomâmi.

O CEBRES encaminhou em 1992 ao eminente Jurista Clóvis Ramalhete a citada portaria para apreciação de sua constitucionalidade. Em 23/3/92, o ministro Ramalhete, um dos maiores especialistas na

Ciência Jurídica de todos os tempos, em especial no que tange a assuntos constitucionais, pronunciou em seu lapidar parecer o seguinte: "*A portaria 580/91, do Sr. ministro da Justiça, é imprestável, por ser inconstitucional. Por isso não servirá para os posteriores trabalhos de demarcação da gleba pretendida, dado que a portaria não preservou, como devia, a faixa de fronteira de 150 quilômetros, que a Constituição estabelece e destina à defesa do território nacional*".

Destacamos algumas de suas assertivas: "*Contém manifesta inconstitucionalidade a portaria 580/91, quando não preservou faixa de fronteira de 150 quilômetros, paralela ao limite internacional do Brasil com a Venezuela, assim tendo lesado o § 2º do art. 20 da Constituição Federal. Também, no nº. II do art. 20, da Constituição, fica fortalecido o entendimento do § 2º do mesmo art. 20, como devendo ser literal: II - As terras devolutas indispensáveis à defesa das fronteiras...*". E ainda: "*O ministro da Justiça não tem poder discricionário sobre estas terras, de uso e ocupação sujeitas a regime legal próprio. E índios não servem à indispensável defesa das fronteiras*" Em seu § 3º - A Faixa de Fronteira no Direito Brasileiro: "*É instituição veneranda,..., desde o Império, ponto de partida da consolidação do patrimônio nacional de terras e que primeiro instituiu a Faixa de Fronteiras*". No seu § 4º - O Fim no Direito e a Faixa de Fronteira: "*O fim está expresso na norma, e é a defesa do território nacional*".

Tanto mais grave a lesão ao Direito quando se sabe que, além das fronteiras do Brasil, vive uma comunidade de índios, também ianomâmis. "*Como se vê, em lugar de defender a fronteira, a portaria apagou-a, riscou-a do mapa, naquela região, tornada área contínua ianomâmi, do Brasil até Venezuela adentro. A lesão ao fim do Direito em causa é manifesta*".

No § 5º - A Eficácia Imediata da Norma Constitucional: "*Não se pense que o § 2º da CF seja regra não autoexecutável, pois que lhe falta à lei que a complete.... Já se encontram reguladas pela Lei 6.634, de 25. V.79. Dado o fato da recepção dela pela regra da Constituição, esta Lei permanece em vigência; pois se harmoniza com a regra constitucional do § 2º do art. 20, e a ela completa.*" E mais: "*No entanto, a Portaria 580/91 dispôs discricionariamente sobre ocupação da faixa de fronteira e contrariou a Lei 6.634/79, que dispõe: art. 8º: A alienação e a concessão de terras públicas na Faixa de Fronteira não poderão exceder de 3.000 hectares...*"

No seu § 6º - Limites Constitucionais da Competência do Ministro da Justiça: "*Basta à norma constitucional, para restringir a competência do Senhor ministro da Justiça para outorgar imensa área da Faixa de Fronteira a índios. Silvícolas não servem às necessidades da defesa do território nacional*".

E em sua magistral conclusão: "*..surgiu inconstitucional pois que não considerou a preservação da faixa de fronteira quando faz a gleba outorgada distender-se sobre esta faixa até os limites geográficos do Brasil com a Venezuela, no que lesou o art. 20 da CF e o art. 20, § 2°, da mesma Constituição*".

Deve-se, pois, rever este crime de lesa-pátria. Aos brasileiros cabe escolher o lado da trincheira em que ficarão. Se vão passar à História do Brasil como patriotas, legítimos herdeiros de nossos antepassados, ou como vendilhões da Pátria, que usurparam de nossos descendentes o rico patrimônio recebido das gerações passadas.

O autor é Membro Efetivo do Conselho Diretor do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (CEBRES), Professor aposentado de Economia na UERJ e Conselheiro da Escola Superior de Guerra.

Machado de Assis: cem anos de sua morte

Cláudio de Cápua

Em 21 de junho de 1839, no Morro do Livramento, na cidade do Rio de Janeiro, nasceu um menino mestiço, Joaquim Maria Machado de Assis, filho de pintor de paredes, também mestiço, Francisco José de Assis, e da lavadeira portuguesa, Maria Leopoldina Machado. O casal vivia agregado à quinta do Livramento, de propriedade de sua madrinha, dona Maria José Mendonça Barroso, viúva do brigadeiro e senador do império, Bento Barroso Pereira. Sua infância transcorreu normal, com peripécias próprias de um menino de sua idade. A mãe de Joaquim Maria e a irmã mais nova faleceram cedo. O pai do nosso futuro vate volta a casar-se, desta vez com a mestiça Maria Inês, que alfabetizou o enteado. O menino prosseguiu os estudos no ensino público. Em 1851, com idade de 12 anos, seu pai veio a falecer, ficando a família reduzida a ele e a madrasta.

Maria Inês, para superar a crise financeira, além de trabalhar num colégio, passa a produzir doces e balas e o enteado põe a vendê-los. Nessa época, o jovem Machado de Assis trava amizade com Mm. Gallot, dona de uma padaria, com quem aprende noções da língua francesa.

Seu primeiro emprego foi na livraria de Paula Brito, local de encontro, de muitos intelectuais. Ali encontra solo fértil para sua vocação literária. Em 1858, torna-se auxiliar de tipógrafo, na Imprensa Nacional, dirigida pelo consagrado escritor e jornalista, Manuel Antonio de Almeida, autor de "*Memórias de um Sargento de Milícias*".

Em 1858, aos 19 anos, Machado de Assis foi trabalhar de revisor e caixeiro na tipografia de Paula Brito, onde fora aprendiz. Nessa época, escreve para diversos periódicos do Rio de Janeiro e recebe indicação de Quintino Bocaiúva, para colaborar nos jornais: Diário do Rio de Janeiro e Semana Ilustrada.

Em 1864, aos 25 anos, Machado publica seu primeiro livro de poesias, *Crisálidas*, pela Editora Ganier, início de sucessivas publicações que o consagraram. Em 1867, ingressa no funcionalismo público e,

também, conhece Carolina, irmã do seu grande amigo, o poeta português, Faustino Xavier Novais, chegada, recentemente, de Portugal e por quem, flechado por cupido, se apaixona.

A família da moça é racista e faz oposição ao namoro. Toma a defesa do casal, o poeta Faustino, amigo de Machado e irmão de Carolina. Casam-se, enfim, em 1869 e vivem 35 anos de feliz união, até que a morte leva Carolina, em 1904. Quatro anos depois, Machado de Assis falece, aos 69 anos, sendo velado na Academia Brasileira de Letras, entidade da qual fora um dos fundadores. As palavras de despedida foram proferidas por Rui Barbosa. Machado de Assis reconhecido como o maior escritor brasileiro recebeu o título de Presidente Perpétuo da ABL.

Pela excelência da sua obra, Machado de Assis tem seu nome reverenciado entre os maiores da literatura mundial.

Cláudio de Cápua é jornalista e escritor; pertence ao Instituto Histórico e Geográfico de Santos e à Academia Paulistana de História.

Panorama Estratégico do Leste Europeu

Márcio Bonifácio Moraes

A Rússia, ou mais precisamente a República Federativa da Rússia é o maior país do mundo. Ele se estende de Leste a Oeste por mais de 10.000 km, com uma superfície de cerca de 17 milhões de km², comparativamente, duas vezes o tamanho dos Estados Unidos da América ou da China. Com um território que se esprai desde a Europa Central até o Oceano Pacífico Norte e do Oceano Ártico até o Mar Negro, a Rússia deve a sua expansão territorial aos czares Ivan III (1462-1505), seu filho Vassily (1505-1533), seu neto Ivan IV (1533-1584) e, posteriormente, ao czar Pedro "O Grande". Finalmente, à Czarina Catarina II.

A Rússia é dotada de inúmeros recursos minerais, destacando-se o petróleo (segunda maior produtora do mundo) e o gás natural (primeira produtora mundial). Não obstante toda essa pujança, ela apresenta alguns indicadores socioeconômicos comparáveis a países em desenvolvimento. Para ocupar o seu vasto espaço geográfico, possui uma população de cerca de 143 milhões de habitantes, concentrados no eixo ocidental (Moscou – São Petersburgo) e uma taxa de natalidade em torno de 10,1 por mil habitantes, enquanto a taxa de mortalidade oscila em 15,3, ou seja, um crescimento demográfico negativo. Por causa de sua má distribuição demográfica e da ausência de uma infra-estrutura adequada aos novos tempos, muitos vilarejos e cidades no interior da Rússia estão desaparecendo por falta de população, que migra para os grandes centros, em busca de melhores condições de vida.

No que tange à sua estrutura militar, as forças armadas russas, embora contando com o efetivo 1.212.700 homens, estão com seu poder de combate comprometido, pois possuem armamento e equipamentos obsoletos, alguns, ainda, remanescentes da antiga URSS.

Entretanto, o tema mais sensível para os russos parece ser a perda da sua hegemonia no Leste Europeu.

Historicamente, muito antes da existência da União Soviética, e ao longo dos séculos, a Rússia sempre manteve uma fronteira de segurança situada muito além de sua fronteira política. Entretanto, essa fronteira de segurança teve o seu ápice logo após a Segunda Guerra Mundial , quando aquele país colocou sob sua esfera de influência vários estados vizinhos, dentre os quais a Polônia, a Tchecoslováquia, a Hungria, a Bulgária, a Romênia, a Albânia, parte oriental da Alemanha e, até 1948, a Iugoslávia. A essa área-escudo foi dado o nome de "Cortina de Ferro" e, posteriormente, reforçada com a criação, em 1955, do Pacto de Varsóvia.

Logo após o esfacelamento da União Soviética ocorrido em dezembro de 1991, declararam-se independentes a Estônia, a Letônia, a Lituânia e a Moldávia. A Bielorússia, a Ucrânia e a Geórgia permaneceram ainda, de certa forma, sob a esfera de influência russa como países membros da dita Comunidade dos Estados Independentes (CEI), entidade com propósitos não muito claros, criada para manter unido o que ainda havia restado da extinta URSS.

Entretanto, alguns países pertencentes à ex-URSS e que se haviam tornado independentes, foram incorporados em 2007 à União Européia e à OTAN. Essa expansão estratégica do Ocidente, em áreas de influência russa, tem sido motivo de extrema preocupação para seus líderes. Os casos mais preocupantes são o da Ucrânia e da Geórgia, cujos atuais governantes têm-se mostrado pró-ocidente e desejosos de, também, tornarem-se membros dessas duas alianças (UE e OTAN) e, assim, distanciando-se da influência russa. Em abril último, em reunião da OTAN ocorrida em Bucareste/Romênia, os EUA apresentaram uma proposta de inclusão da Ucrânia e da Geórgia como novos membros dessa Organização. A Rússia imediatamente colocou-se contrária a essa proposição, pois considera esses dois países parte de sua área de interesse nacional. Apesar da forte pressão dos EUA, a proposta foi rejeitada pelos próprios membros da União Europeia - UE (especialmente França e Alemanha), com a justificativa de que isso iria desestabilizar, ainda mais, o balanço estratégico no continente europeu. O caso da Ucrânia é bastante sensível, pois a esquadra russa do Mar Negro tem a sua principal base naval em Sebastopol (território ucraniano), e já existe um acordo de que, até 2017, ela deverá ser transferida para território russo, mais precisamente para a cidade de Novorossisk.

Como decorrência desse estado de tensão existente entre a Rússia e esses dois países, ocorreu um confronto, em agosto último, quando a Geórgia desencadeou uma ação armada contra a Ossétia do Sul (enclave étnico russo em território da Geórgia), ataque prontamente respondido pela Rússia, com a invasão do território do agressor.

A importância estratégica da Geórgia reside na sua posição geográfica. Por seu território passam gasodutos e oleodutos oriundos do Mar Cáspio e da Ásia Central, os quais se dirigem diretamente para a Europa, sendo que o mais importante é o de Bakou–Tbilissi–Ceyhan. Segundo esse contexto estratégico, uma das maiores preocupações da União Europeia com a Rússia refere-se à questão do gás natural, vital para geração de energia elétrica e aquecimento. O fato é que todos os gasodutos que abastecem a Europa passam por território russo, e ficam sujeitos às frequentes variações de preços e de controles. Ainda, com o propósito de reduzir essa incomoda pressão, encontra-se em fase de planejamento um dos mais ambiciosos projetos da União Europeia, que é o gasoduto Nabuco. Ele pretende ligar o Irã à Áustria, passando por território turco e pela região dos Bálcãs.

Finalmente, um outro problema geopolítico que vem preocupando a comunidade européia é a questão do enclave russo de Kalingrad. Essa região, hoje localizada dentro do cinturão onde se insere a União Europeia, hospeda um dos maiores complexos militares russos no Mar Báltico (congrega uma base naval, instalações do exército e outras facilidades). Além da questão estratégica, esse enclave, separado do território russo pela Lituânia e pela Polônia, tem servido de "*porta de entrada*" para imigrantes ilegais russos ao território europeu.

Ainda, sobre esse tema, cabe ressaltar que, consoante à nova política de expansão do eixo estratégico norte-americano, agora voltado para o Leste Europeu e para os Bálcãs, foram criadas bases militares, aeródromos e outras facilidades nas regiões da Bósnia, do Kosovo, da Bulgária e da Romênia. Além disso, existe um plano norte-americano de instalar estações de radar nos territórios da Polônia e da República Tcheca, ações consideradas ameaças à segurança nacional russa. Como resposta, os russos também planejam criar, em Kalingrad, uma base para lançamento de mísseis balísticos intercontinentais. Inicia-se, assim, uma nova estratégia de confronto entre o Ocidente e a Rússia.

Muito se tem falado acerca do advento de uma nova "*Guerra Fria*". Os últimos acontecimentos no Cáucaso e a tentativa russa de manter a sua hegemonia no Leste Europeu parecem confirmar isso.

O autor é Capitão-de-Mar-e-Guerra, membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, conferencista convidado na Escola Superior de Guerra (ESG) e do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Atualmente, dedica-se ao estudo de Assuntos do Leste Europeu e dos Bálcãs.

Referências bibliográficas:

COLLINS. Atlas of World History. London: HarperCollins Publishers, 2007.

LACOSTE, Yves. Atlas Géopolitique. Paris: Larousse, 2007.

LEGVOLD, Robert. Russian Foreign Policy in the 21st century & the shadow of the past. New York: Columbia University Press.

SELLIER, Jean e André Sellier. Atlas des Peoples D'europe Centrale. Paris: La Decóverte, 2007.

A Revolução do Contêiner na Logística de Transporte

Telmo Roberto Machry

1. INTRODUÇÃO

Os impactos provocados pela introdução do contêiner nos meios de transporte são tão significativos quanto aqueles provocados pela invenção da roda nos primórdios da evolução humana, que permitiu a evolução dos meios de transportes, e, mais tarde, o emprego da bússola, que possibilitou o início da era das grandes navegações.

A origem da roda se perdeu no tempo e da bússola, também, não é precisa. Acredita-se terem sido os chineses os primeiros a perceberem que ao esfregar um pedaço de magnetita em pequenas agulhas de ferro elas tendiam a se alinhar na direção Norte-Sul. Não se sabe ao certo como e quando esse conhecimento chegou à Europa, mas no século 13, o instrumento já era amplamente conhecido e utilizado em todo o continente europeu. A bússola passou a fazer parte dos equipamentos essenciais de navegação, provocando um salto tecnológico no transporte marítimo.

Depois disso, outras inovações como a máquina a vapor e o motor de combustão interna trouxeram melhorias nos sistemas de transportes, mas nenhuma delas alterou de forma tão impactante as práticas de comércio internacional quanto à introdução do contêiner.

O aperfeiçoamento dos meios de transporte contribuiu para a evolução da logística. No entanto, os métodos de manipulação da carga não acompanharam essa evolução, a não ser pela prática da unitização de lotes de tambores e de fardos amarrados, além de algumas outras opções pouco eficientes se comparadas com os benefícios e as vantagens oferecidos pelo contêiner.

Atualmente, o uso do contêiner parece uma solução óbvia para a logística, porém "*o óbvio só é óbvio para quem tem visão*". Foi a visão de um jovem caminhoneiro americano, na década de trinta, que não se conformava em esperar horas a fio no porto, para descarregar manual-

mente a carga de fardos de algodão que transportava que alteraria esse processo. Para o futuro empresário todo o processo seria facilitado se, ao invés de movimentar o conteúdo do baú do caminhão, fosse movimentado o próprio baú com todo o conteúdo.

2. A ORIGEM DO CONTÊINER MARÍTIMO

Em 1955, o caminhoneiro Malcon McLean, o homem que provocaria a mais recente revolução nos meios de transporte, já havia se tornado proprietário de uma grande transportadora em Nova York, quando decidiu vender a empresa, para investir na solução do problema que o inquietara durante duas décadas: a lentidão do movimento das mercadorias nos terminais de carga e descarga.

O empresário adquiriu dois velhos navios tanques, usados na II Guerra Mundial, e adaptou um deles para transportar contêineres internamente e sobre o convés da embarcação. O Ideal X, com capacidade para transportar 58 contêineres, fez a sua viagem inaugural, em 1956, pela costa Leste dos EUA, partindo do porto de Newark com destino ao porto de Houston.

Em 1957, Malcon McLean mandou construir o primeiro navio porta-contêiner, o Gateway City, com capacidade para 226 unidades[1] e constituiu a Sea-Land Service Inc., o primeiro serviço regular de contêineres, inicialmente operando nas costas dos EUA, dando início ao movimento de substituição da carga solta pela carga unitizada transportada nos navios porta-contêiner.

Os primeiros contêineres idealizados tinham 35 ft de comprimento. Em 1968, a International Standards Organization (ISO) estabeleceu o padrão internacional para as medidas dos contêineres: 40, 30, 20 e 10 pés, com capacidade para 30, 24, 20 e 10 toneladas respectivamente. Assim, todos os fabricantes teriam que produzi-los nas medidas estabelecidas, abrindo-se a possibilidade para a construção de navios padronizados para transportá-los, bem como a adaptação dos veículos rodoviários e ferroviários, para conduzir os contêineres aos navios e recebê-los na chegada.

1. *Nessa época a capacidade do navio porta-contêiner ainda não era medida em TEU.*

No transporte marítimo, os contêineres mais utilizados medem 40'ou 20' pés. O contêiner de 20' pés (Twenty Feet Equivalent Unit - **TEU**) serve como padrão para a definição de tamanho dos navios porta-contêiner e como referência para medir o desempenho dos portos.

Os contêineres possuem identificações com informações pertinentes à carga estocada e ao proprietário, dentre outras. As características de resistência e identificação visam agregar ao contêiner vantagens sobre os demais equipamentos de unitização, tais como: segurança, inviolabilidade, rapidez e redução nos custos dos transportes.

Embora, inicialmente, o uso de contêineres tenha sofrido certa resistência, por parte dos segmentos mais conservadores, sob o argumento de que os altos custos, para a substituição dos equipamentos e da infra-estrutura existentes, o tornariam economicamente inviável, prevaleceu à visão empresarial de Malcon McLean: com a intensificação do uso dos contêineres as operações nos terminais ganharam maior agilidade, pois se tornaram mecanizadas e repetitivas, diminuindo os gastos com a mão-de-obra.

3. AS VANTAGENS DO CONTÊINER

O contêiner tem a capacidade de agilizar o transporte. Para os embarcadores e receptores, ocorrem reduções na manipulação das mercadorias, diminuindo a incidência de avarias e roubos e, conseqüentemente, reduzindo os custos das operações de carga e descarga. Por parte dos transportadores terrestres, observam-se menores tempos de espera, maior eficiência no transporte e menor quantidade de reclamações, em função da redução de extravios e danos. Para os armadores, a principal vantagem é o aumento das economias de escala, através da redução do tempo de estadia nos portos e da diminuição dos gastos de estiva e desestiva.

Os contêineres, também, servem como local de armazenagem e guarda de produtos enquanto aguardam as operações de embarque e desembarque, dispensando a necessidade de locais cobertos para sua permanência, fator contribuinte para a redução dos custos indiretos como a construção de armazéns e coberturas.

Por sua vez, a carga unitizada, nesse equipamento, amplia as opções das operações, colocando o transbordo, a intermodalidade e a multimodalidade como fatores fundamentais, para uma eficiente gestão da logística de transporte, proporcionando serviços de alta qualidade e melhores condições de segurança.

O contêiner possibilitou aumentar o espaço disponível para cargas, em comparação com os convencionais navios de carga geral, sem aumentar o tamanho para isso, simplesmente por meio da racionalização da construção e da utilização dos espaços disponíveis para carga. Com o aumento da capacidade dos navios é possível concentrar as rotas em portos de maior movimento (*hubs*), reduzindo o número de escalas das embarcações maiores. A concentração das rotas e a redução do número de escalas permitem ao navio ficar mais tempo navegando e menos tempo em operação nos portos.

Para se ter uma idéia do significado da racionalização dos espaços disponíveis, considere-se um navio convencional de carga geral, de aproximadamente 200 metros cuja capacidade de carga seja de 17.000 m^3 e um produto com fator de estiva de 2m^3, ou seja, uma tonelada ocupa esse espaço, o que corresponde a uma capacidade de transporte de 8.500 toneladas. Um navio porta-contêiner com essa dimensão pode transportar entre 2.500 a 3.000 TEU, o que equivale aproximadamente 95.700 toneladas, representando a capacidade de mais de dez navios convencionais. Isso só é possível devido à racionalização do espaço utilizado nos porões, eliminando as divisões internas e, principalmente, pela possibilidade de disposição da carga no convés até uma altura que pode chegar a 18 metros.

A capacidade dos navios porta-contêiner foi multiplicada nesse meio século de existência. Em 1995 navegavam navios com capacidade para transportar até 6.000 TEU. Atualmente, já se encontra em operação o ULCS[2] de bandeira dinamarquesa, Emma Maersk, com 397 metros de comprimento por 56 metros de largura e capacidade para transportar 15.212 TEU.

2. *Ultra-Large Container Ship.*

4. TIPOS DE CONTÊINERES

O material mais utilizado na fabricação de contêineres é o aço, por ter um custo relativamente baixo e apresentar maior resistência. Entretanto, outros materiais como alumínio e madeira com fibra de vidro, também, são empregados. Os de alumínio são mais usados no transporte aéreo, pela vantagem de apresentar menor peso e não exigir a mesma resistência dos marítimos.

Na Figura 1 são apresentados os contêineres mais utilizados, tanto de 20 quanto de 40 pés. Os de carga geral de 20 pés (a) têm capacidade para 33 m^3, 24 toneladas de carga e uma tara[3] de 2.300 kg; os de 40 pés (b) apresentam o dobro da capacidade volumétrica (66 m^3), porém a capacidade de carga fica limitada em 30 toneladas; os *open side* (c) têm aberturas nas laterais e na parte superior; os *reefer* (d) são equipados com motores refrigeradores para manter a temperatura interna adequada ao produto transportado; os *tanks* (e) são usados para o transporte de granéis líquidos; os *bulk* (f) são especialmente desenhados com abertura no teto para o enchimento de cargas a granel e uma pequena porta na sua parte frontal para o esvaziamento; podem ser encontradas, ainda, várias outras configurações menos comuns.

Fig. 1 – Principais tipos de contêineres

3. *A tara corresponde ao peso do contêiner vazio.*

5. O PAPEL DOS PORTOS

É fácil concluir que os portos foram forçados a se modernizar para atender as especificidades dos navios porta-contêiner. Esse tipo de embarcação, diferentemente dos navios de carga geral, não possui equipamentos próprios para carga e descarga, dependendo totalmente dos equipamentos portuários. Para carregar e descarregar contêineres são utilizados equipamentos especiais denominados *portainers* (Figura 2), que proporcionam agilidade nas operações de estiva e desestiva.

Fig. 2 – Portainers

A importância desse equipamento fica evidente quando se compara o tempo que era gasto para carregar 5.000 toneladas de carga refrigerada em um navio convencional, por exemplo, com o tempo gasto para estivar a mesma carga unitizada em contêineres refrigerados. Com uma excelente prancha de embarque e todas as condições favoráveis, seria gasto uma semana, no mínimo, para carregar um navio convencional. Se, por acaso, chovesse seria necessário interromper o processo e fechar as tampas dos porões até a chuva parar.

O mesmo volume de carga acomodado em contêineres de 40 pés representa 400 TEU ou 200 unidades. Utilizando como referência o desempenho dos terminais Tecon ou o T-37, ambos no porto de Santos, com uma produtividade média de 45 contêineres por hora, que

não é das melhores, mas se encontra na média internacional, seriam necessárias apenas cinco horas para embarcar a mesma carga em um navio porta-contêiner.

A Figura 3 mostra a evolução do volume de carga movimentada por meio desse equipamento nos portos brasileiros. Em 1995, foram movimentados 1,3 milhões de TEU. Doze anos depois, em 2007, esses números já haviam quintuplicado, registrando 6,6 milhões de TEU.

Fig. 3 – Contêineres movimentados nos portos nacionais (Fonte: ANTAQ)

Esses resultados começaram a aparecer em meados da década de 90, a partir da edição da chamada Lei da Modernização dos Portos, que permitiu a criação dos terminais de uso misto e a privatização dos terminais de contêineres. A privatização das operações portuárias permitiu à iniciativa privada brasileira iniciar um amplo processo de modernização e expansão dos portos que provocou importantes avanços no cenário logístico do País

6. CONCLUSÃO

A logística de transporte pode ser dividida em duas eras: pré-contêiner e pós-contêiner. A quantidade de contêiner movimentada pelo mundo cresce continuamente em percentuais maiores do que o comércio internacional, indicando que, cada vez mais, as cargas estão sendo movimentadas com o auxílio desse equipamento, deixando de serem transportadas soltas, como vinha sendo feito durante séculos.

O uso intensivo do contêiner forçou a modernização das operações portuárias e a revisão das legislações monopolistas. O mundo não esta-

ria transacionando, atualmente, o mesmo volume de carga no comércio internacional sem o auxílio desse equipamento. Imagine-se o tamanho da área portuária que seria necessária para abrigar as embarcações e movimentar o mesmo volume de carga com navios convencionais, que demandam dezenas de vezes mais tempo nas operações de carga e descarga que os porta-contêiner: o resultado seria imensos congestionamentos portuários. Tampouco, a logística de transportes teria a mesma importância apresentada, hoje, no processo de globalização que, provavelmente, não teria evoluído com a mesma intensidade.

REFERÊNCIAS

VIEIRA, Guilherme Bergman Borges. Transporte Internacional de Cargas. 2ªed. São Paulo: Aduaneiras, 2002 .

CAIXETA-FILHO, José Vicente e MARTINS, Ricardo Silveira. Gestão Logística do Transporte de Cargas. São Paulo: Atlas, 2001.

KEEDI, Samir. Logística de Transporte Internacional: veículo prático de competitividade. 2ªed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

O autor é Coronel-Aviador e Mestre em Engenharia de Transportes

Desperta Brasil!

Luiz Eduardo Rocha Paiva

Saber como agem os países que conduzem os destinos do mundo permite identificar suas **aspirações e interesses vitais** e constatar que não hesitam em optar pelo conflito armado, para concretizá-los, caso outros meios de pressão sejam insuficientes. Existe um Eixo de Poder, unindo e atritando: EUA; França; Inglaterra; Alemanha; Rússia; China e Japão.

As sociedades do Eixo Ocidental (EUA e aliados) atingiram um extraordinário nível de bem-estar e influenciam o Estado na condução de seus destinos. Para manter este status (**aspiração**), consomem imensa quantidade de recursos, principalmente energéticos, que seus países são incapazes de prover a partir de seus próprios territórios ou precisam mantê-los como reserva estratégica. Assim, é um **interesse vital** assegurar o acesso às regiões do mundo, onde existam as matérias-primas necessárias para satisfazer aquela aspiração. A presença militar em regiões de importância estratégica, que signifique uma vantagem sobre atores rivais é, também, um interesse vital.

O motivo da guerra contra o Iraque, em 1991, não foi o anunciado: "*libertar o Kuwait*". O verdadeiro propósito era neutralizar aquela potência regional emergente adversa aos interesses ocidentais, particularmente, aos dos EUA. O Iraque, ao invadir o Kuwait, controlou um dos maiores produtores de petróleo do mundo e ameaçava a Arábia Saudita, aliada e maior fornecedora de petróleo aos EUA. Por outro lado, a região tem grande valor estratégico-militar como ligação ou bloqueio entre a Europa e a Ásia e o Mediterrâneo e o Índico.

Houve perfeito alinhamento da **aspiração e do interesse vital**, já mencionados, bem como **de um objetivo político** – projetar poder no Oriente Médio para assegurar o abastecimento de petróleo – com: o **objetivo de guerra** – neutralizar o Iraque como potência emergente e antagônica –; o **objetivo operacional** – destruir o poder militar do Iraque –; e a **manobra estratégica** – cercar e destruir as forças iraquianas, particularmente, a Guarda Republicana. O bloqueio econômico imposto, a seguir, impediu o Iraque de recuperar seu poder militar.

Em 2003, a guerra não foi para implantar a democracia no Iraque, desativar o "arsenal de armas de destruição em massa" e eliminar um "ponto de apoio ao terrorismo internacional". Permaneciam, pois são duradouros, a **aspiração**, **o interesse vital e o objetivo político**, sendo, agora, **o objetivo de guerra** – derrubar Saddam e implantar um governo favorável aos EUA, a fim de ampliar o controle sobre a região e proteger a Arábia Saudita. Lideranças islâmicas fundamentalistas, com o apoio da Al Qaeda, antagonizam aquela monarquia e o Irã é uma lembrança amarga para os EUA.

Nos Bálcãs, na década passada, a intenção dos EUA e da UE foi desmembrar a Sérvia, neutralizando a antiga aliada russa. A finalidade não foi defender direitos de nações artificialmente incorporadas à ex-Iugoslávia e sim afastar a Rússia dos Bálcãs, facilitando a expansão da UE e da OTAN para a Europa Oriental e, assim, o cerco estratégico à Rússia pelo oeste, como está, hoje, concretizado.

A queda da URSS criou um vazio de poder na Ásia Central. Os EUA e aliados, em oposição a interesses russos e chineses, projetaram-se naquela região com apoio da Turquia. Na década dos 90, os objetivos eram as fontes de petróleo e gás, o controle de importantes gasodutos e oleodutos e o cerco estratégico à Rússia, China e ao Irã. Hoje, pretendem, também, impedir o estabelecimento de "*santuários*" do terrorismo, em países de regimes instáveis, e combatê-lo no Afeganistão, com o apoio paquistanês. Os EUA têm bases militares em algumas ex-repúblicas soviéticas e multinacionais, suas e inglesas, já se instalaram na área. O conflito entre Rússia e Geórgia insere-se nesta disputa, em episódio muito similar ao da perda do Kosovo pela Sérvia, exceto pelo fato de, agora, os EUA e aliados serem contrários à separação das províncias rebeldes – Ossétia do Sul e Abcássia – pertencente à aliada Geórgia.

No cerco à China, os EUA contam, de leste a sul, com: Coréia do Sul, Japão, Formosa, Austrália, Filipinas e Índia. Na Ásia Central, passam a dispor de uma base continental a oeste da China, ameaçando-a onde é menos poderosa e tem problemas de coesão interna.

Os EUA, potência marítima e continental, venceram a Guerra Fria contra a URSS, potência mais continental do que naval. O século XXI assistirá à disputa entre duas potências de perfil marítimo e continental,

pois a China desenvolverá um forte poder naval. Daí, a importância do cerco com os aliados no Pacífico e no Índico, a fim de evitar a expansão de bases chinesas além do seu litoral, onde estão sob "*vistas e fogos*" que limitam o fortalecimento de seu poder naval.

A África, rica em gás e petróleo, é um novo palco do conflito entre a China e os EUA. Em dez anos, a potência asiática ampliou seu comércio com a África de U$ 1 bilhão para U$ 50 bilhões. No início de 2008, os EUA criaram o AFRICOM, um comando estratégico militar-civil com missões de segurança, desenvolvimento e ajuda humanitária. No fundo, o propósito é neutralizar a crescente influência chinesa, seu possível controle de áreas ricas em recursos estratégicos e a projeção de seu poder militar.

A Amazônia e o Atlântico Sul têm alto valor político, econômico e militar e já estão sob o impacto de estratégias de projeção de poder e controle territorial, por parte do Eixo Ocidental. O propósito é impor-nos a soberania compartilhada na Amazônia e impedir-nos a exploração autônoma de nossas riquezas na Hileia e no Atlântico. O Eixo fará o possível para impedir a ascensão de uma nova potência global, particularmente, os EUA em sua tradicional área de influência. O Brasil, com uma política suicida na Amazônia, precisa reaprender a antever ameaças, pois entrará no eixo dos conflitos para defender a soberania e a integridade territorial. Se esperar "*ver para crer*" será tarde demais e não estará preparado. Desperta Brasil!

O autor é General-de-Brigada

Reestruturação das Forças Armadas – Discutir é preciso

Marcelo Hecksher

Anunciam que, em dezembro de 2008, será apresentado o Plano Estratégico de Defesa, ou o nome que venha a ter, documento da lavra do Ministério da Defesa e do Ministro de Planejamento de Longo Prazo, mais deste do que daquela organização.

É incrível saber que um documento com o qual se pretende reestruturar as Forças Armadas e definir seus rumos, para as próximas décadas, tenha sido elaborado, por restrito número de autointitulados especialistas, sem que amplo debate tenha sido patrocinado, tanto pelo Ministério da Defesa quanto pelas Forças Armadas, para acolher pareceres de toda a sociedade, trabalhando o assunto em isolamento, atitude que os militares tanto condenam quando desconsiderados ou combatidos, por expressarem opinião, sobre temas não ligados diretamente às atividades castrenses.

Consta que, na data da revisão deste artigo, na proposta que será apresentada, o tema do serviço militar obrigatório ainda está pendente.

Sobre esse tema, pode-se afirmar, não haverá solução possível se persistir a indefinição de foco, entre Forças Armadas Profissionais e Forças Armadas Sociais.

O caminho dos primeiros textos do projeto, apresentados pelo ministro Mangabeira Ünger, indicam a opção por Forças Armadas Sociais. Foi dito por ele que, nas Forças Armadas, o serviço militar deverá ser "*um espaço no qual a nação pode se encontrar acima das classes*".

É estranho pretender fazer o que já é. As Forças Armadas são um espaço onde todos os brasileiros convivem, acima das classes. O ingresso nas Forças, fora aqueles que o fazem em atendimento à Lei do Serviço Militar, é feito de forma universal, por concurso público. É estranho tornar obrigatório um serviço social, ainda mais em um Estado que não garante, a todos, igualdade de oportunidade em nenhum dos campos básicos da sua atuação, a partir da educação de bom nível.

É falacioso se manter a obrigatoriedade de uma atividade cujo número de voluntários excede, geometricamente, as necessidades.

É enganosa a afirmação de que, finda a obrigatoriedade para o serviço militar, apenas os menos favorecidos e de menor nível cultural irão se voluntariar para ingresso na vida militar. Os concursos para soldados especializados na Aeronáutica, públicos e universais, quando implantados em 1993, ocorriam com um número de candidatos que excedia 10 por vaga oferecida. No Rio de Janeiro, era realizado no estádio do Maracanã. O nível de escolaridade dos aprovados, em sua maioria, excedia o do último ano do ensino médio.

É incompleta a análise que apontava baixo índice de aprovação em determinadas cidades, particularmente nas de Estados como: Roraima, Rondônia, Acre e Amapá. É incompleta por não considerar que o exame era nacional, para ingresso regional, com as provas elaboradas, em escola de formação técnica da Aeronáutica, localizada no estado de São Paulo. Com as diferenças de nível no ensino fundamental entre os Estados, até mesmo de região para região, seria de esperar menor índice de aprovação, com provas eliminatórias (grau mínimo 5 por matéria), nos estados de pior índice de ensino. Fossem as provas classificatórias e, ainda, na análise desses fatos fosse considerado que aquelas pessoas, que se voluntariaram, para realizar o concurso para ingresso no curso de soldado especializado, eram as mesmas que seriam voluntárias, para ocupar as vagas oferecidas pelo serviço militar obrigatório, o processo transcorreria com a ocupação de todas as vagas.

Sem dúvida, nenhum critério de ingresso é mais justo e eficiente do que um concurso para selecionar, entre os voluntários, os mais capazes e com melhores condições, para ingressarem em uma carreira, seja nas Forças Armadas ou em outra organização qualquer. Certamente, para ingresso nas Forças Armadas, um concurso público e universal é mais justo do que uma escolha na Junta de Serviço Militar da região, onde militares de baixas patentes atuam como selecionadores, liberando aqueles que se apresentam recomendados, para se livrarem da obrigatoriedade, e admitindo o ingresso de outros, também recomendados.

Se existem mais voluntários do que vagas (muito mais voluntários do que vagas), por que ser obrigatório o serviço militar? Se o plano

de reestruturação das Forças Armadas pretende elevá-las ao nível da projeção política estratégica que se deseja para o País, deixando de ser um futuro para ser a realidade a que o potencial nacional nos conduz, como fazer isso com soldados não profissionais, que cumprem seus nove meses de serviço e se retiram das atividades castrenses?

Quando se fala em atividades castrenses, não se fala em manejo de armamento, regulamentos militares, marchar, pintar muro e meio fio de branco ou realizar um ou dois exercícios de combate nesse período. Significa ter um soldado capaz de ser embarcado para uma missão no exterior, para limpeza de campos minados, por exemplo, ou de policiamento no Haiti, sem ter necessidade de ser treinado intensivamente, em programa especial, para atender a um compromisso internacional que deveria ser rotina para uma Força Armada. Fala-se em soldado que leia coordenadas em um mapa com a mesma proficiência que opera um aparelho de GPS. Que dirija uma viatura, através campo, ou um blindado, com segurança e eficiência. Que seja proficiente tanto no combate corpo a corpo quanto no tiro a longas distâncias. Ou que possa operar os equipamentos do "*soldado do futuro*", que tanto entusiasmaram o Ministro da Defesa.

Esses pontos são relevantes quando se comenta sobre soldados do Exército, Fuzileiros Navais e Infantaria da Aeronáutica (não foram mencionadas as atividades da arma de Engenharia e dos serviços de Comunicações, Material Bélico, Saúde e especializados como os Paraquedistas).

Transportados os comentários para as atividades dos marinheiros, na Esquadra, e dos soldados da Força Aérea, nas especialidades ligadas à atividade aérea (em Unidades Aéreas, Bases Aéreas, Parques de Manutenção Aeronáutica), o nível de especialização exigido é muito grande. Não será com soldados, em cumprimento do serviço militar obrigatório, que essas necessidades serão atendidas.

Entregar o reboque de uma aeronave de 35 milhões de dólares a um soldado motorista de trator que realiza o serviço militar é mais do uma temeridade: é uma irresponsabilidade.

Se existe a intenção de "*obrigar*" todos os jovens a prestar serviço comunitário, seja nos quartéis seja "*nas comunidades*", o assunto é

preocupante. Questiona-se: esse serviço comunitário será dirigido por quem? Pelos governos estaduais ou municipais? Por ONGs? Serão as Forças Armadas desviadas, mais uma vez, de suas atividades para controlar a execução de "*serviços comunitários*"?

Forças Armadas compatíveis com a projeção política estratégica do País é uma condição que está, diretamente, ligada à capacidade de prontidão operacional. Prontidão operacional não se consegue com Forças Armadas não profissionais.

Tanto a Marinha, quanto a Força Aérea, já têm condições de profissionalizar seus efetivos, pois possuem uma estrutura de formação profissional com base em escolas capazes de suprir as necessidades dessas Forças, para as graduações iniciais de marinheiros e soldados. A Marinha possui suas Escolas de Aprendizes Marinheiros, Batalhões Escola de Fuzileiros e Centros de Instrução (especialização). A Força Aérea possui cursos de especialização de soldados nos Comandos Aéreos Regionais e Escola de Especialistas.

O efetivo de soldados do Exército, maior do que a soma do efetivo das duas outras Forças, traz certa preocupação, quanto à profissionalização, por concurso e por curso de especialização para soldado, preocupação essa que fica reduzida ao seu real significado, quando se conhece o efetivo da Força Pública de São Paulo, por exemplo.

Outro aspecto a ser comentado é a possibilidade do soldado que ingressa nas Forças Armadas, pelo instituto do Serviço Militar Obrigatório, seguir carreira nas Forças Armadas. Para tal, obrigatoriamente, deverá ter sido aprovado em concurso público. É assim que determina a Lei Magna. Permitir que militares tenham ingressado nas Forças Armadas pelo estatuto do Serviço Militar Obrigatório estabilizem no Serviço Ativo, passando a ter uma carreira, é, francamente, inconstitucional. Por que não começar certo e profissionalizar o soldado, elevando seu nível cultural, seu nível de especialização, inclusive por convênio com sistemas de ensino de diversas áreas da atividade econômica?

Finalizando, resta comentar a afirmação daqueles que advogam a manutenção do Serviço Militar Obrigatório, sem nenhuma contestação, ao apelar para o enfraquecimento do Poder Militar e da presença integradora das Forças Armadas a nível nacional, caso venha a cair a obrigatoriedade.

A possibilidade de convocação, em caso de conflito ou ameaça identificada, dentro da missão das Forças Armadas como previsto na Constituição e nas Leis Complementares, pode e deve continuar sem alteração. Inclusive, a transição da obrigatoriedade para um voluntariado para concurso e ingresso poderia ocorrer na permanência, sem alteração, da Lei do Serviço Militar atual, uma vez que esta privilegia o ingresso de voluntários.

A presença integradora e exemplar das Forças Armadas só será fortalecida se estas forem, não somente, consideradas pela população como confiáveis, no sentido de honestidade de princípios e no sentido organizacional, como hoje, o que lhes permite operar em inúmeras missões complementares, junto à população, sempre com sucesso, mas confiáveis como Forças, capazes de garantir a integridade e a soberania da Nação.

O assunto Serviço Militar Obrigatório é vasto. Mais vasto, ainda, é o tema da Reestruturação das Forças Armadas, com polêmicas sobre integração das Forças, como fazer, e novas estruturas organizacionais. Por isso, não é possível que o paper do senhor Mangabeira Ünger, publicado em 7 de setembro de 2007 possa desaguar, apenas um ano depois, em alguma proposta de reestruturação que tenha passado por todas as discussões necessárias.

Os responsáveis serão cobrados, por Tamandaré, Caxias, Eduardo Gomes e por todos os profissionais, militares e civis, que reconhecem que é necessário um estudo aprofundado de reestruturação das Forças Armadas, mas que estão certos que nada adequado pode ter sido feito, no prazo de um ano, sem a participação da sociedade brasileira como um todo.

O autor é Coronel-Aviador e mestre em Ciências Aeroespaciais.

Discurso proferido pelo Major-Brigadeiro-do-Ar Louis Jackson Josuá Costa, Comandante da Universidade da Força Aérea (UNIFA)

Por ocasião da Solenidade de Encerramento do VIII Encontro Nacional de Estudos Estratégicos, realizado naquela prestigiosa Organização de Ensino, em 7 de novembro de 2008.

Com grande honra, a Universidade da Força Aérea sediou o VIII Encontro Nacional de Estudos Estratégicos (ENEE) e acolheu os seus participantes, que aqui acorreram motivados pela relevância de discutir aspirações, caminhos e processos para o Estado Brasileiro.

O pensamento estratégico é, sem dúvida, o maior alentador das nossas capacidades, facultando a antevisão de cenários e nos habilitando a lidar com pretensas ameaças. Faz-se fundamental, portanto, pretender enxergar muito além do horizonte próximo.

Naturalmente, o Brasil está inserido, e se exponencia, em um contexto globalizado, cambiante, de efeitos por vezes contraditórios, em que as decisões serão tão confiáveis quanto confiáveis tenham sido as informações, ou os estudos prospectivos, em que se tenham baseado.

Dessa constatação, assoma a importância de a sociedade brasileira voltar-se para o permanente debate de seus temas estratégicos, sobretudo no meio acadêmico, congregando conhecimentos específicos, experimentação e produção intelectual de variada gama de atores, governamentais e não governamentais, de sorte a amplificar potencialidades e a gerar pensamentos novos e próprios e que não reflitam, tão-somente, eco daquilo que escutamos.

Esse foi o propósito, e ao mesmo tempo o desafio, desta oitava edição do Encontro Nacional de Estudos Estratégicos: em um mesmo cadinho colocar ministros, embaixadores, professores, empresários, universitários, militares, e a sociedade em geral para, com o peso de

nossas responsabilidades, compilarmos informações de valor e inferirmos o que é melhor para o nosso País, em particular no tocante à sua estratégia nacional de defesa.

A temática Defesa Nacional vem assumindo agora relevos mais apropriados, por fim dissociados da concepção errônea de ser algo só afeiçoado aos militares, quando na verdade ela tangencia todas as atividades e engloba todas as coletividades.

As Forças Armadas são, evidentemente, um instrumento da Defesa Nacional, como também o são as ações diplomáticas, o vigor do parque industrial, a aplicação dos recursos econômicos e a sinérgica vontade do seu povo.

Se há vontade, se há percepção de estatura pela sociedade representativa de uma nação, o pensamento estratégico será sempre indutor de eficazes ações de governo, em prol de metas assumidamente grandiosas.

Assim motivados, com o patrocínio institucional do Ministério da Defesa e da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, aqui estivemos reunidos neste legendário Campo dos Afonsos, berço da aviação brasileira, para ampliarmos a nossa consciência situacional, para interagirmos na interpretação de conhecimentos produtivos e para revalidarmos conceitos de conotação estratégica, ou mesmo renová-los, se identificados erodidos e superados. Este foi o oitavo ENEE!

O cenário objeto de nossas discussões foi dos mais momentosos: apresentaram-se ao debate as primícias de uma Estratégia Nacional de Defesa, que, pelo conjugado "*Projeto Forte de Desenvolvimento*" e "*Projeto Forte de Defesa*", ansiamos seja capaz de vir a concretizar as nossas mais lídimas aspirações; juntos, interpretamos a superposição de fatos portadores de futuro: as crises políticas na circunvizinhança, a contração financeira mundial, as novas jazidas minerais de desafiante explotação, os avanços tecnológicos até a pouco inimagináveis.

Percebam Senhor Ministro da Defesa, Autoridades componentes da mesa de honra, Senhoras, Senhores, como foi precioso o tempo que dedicamos ao VIII ENEE, e o realce que esta cerimônia de encerramento recebe agora com suas presenças.

Neste evento fez-se patente que daremos passos mais seguros se soubermos fazer as perguntas certas, para melhor decifrar o futuro e para que o entendimento e o atendimento das demandas nacionais, no campo da defesa, contenham mais análise e menos apologia. Em sendo assim, estaremos originando soluções possíveis, e fundamentadas na razoabilidade.

Senhoras e Senhores participantes deste VIII ENEE!

A Universidade da Força Aérea sente-se orgulhosa de haver exercitado o seu papel de fomentadora de discussões em elevado nível, que se hão de projetar para o bem comum de toda a nossa gente.

Ao organizarmos o presente ENEE, em nome da Força Aérea Brasileira, e suportados pela colaboração direta de instituições e de pessoas de expressivo realce, tivemos a pretensão de colher frutos e de estimular novos e seguidos debates; pretendemos, também, fazer arraigar em todos nós a vontade de ver longe, de pensar grande e de alcançar infinitos horizontes para a nação brasileira. É o que convém, e para isso devemos nos sentir capazes!

É fundamental que estejamos sempre aptos a oferecer soluções e não apenas críticas; aptos a fazer com que os nossos atos superem as nossas intenções; aptos a produzir o conhecimento científico que nos leve à suficiência ou, quiçá, à superioridade tecnológica nos campos do desenvolvimento e da Defesa. O conhecimento, bem o sabemos, é só uma ferramenta, mas que poderosa ferramenta para enriquecer as nossas formulações!

No rol de responsáveis pela grandeza do Brasil somos, todos nós, ativos participantes, não somos ocasionais observadores. Urge atuarmos como protagonistas do nosso próprio destino!

Persistam nesse trabalho, portanto, pois, decididamente, não se terceiriza o pensamento estratégico.

Foi bom e importante tê-los aqui conosco e, como bem estimo, na próxima edição do ENEE, em novembro de 2009, na Escola Superior de Guerra.

Muito obrigado a todos!

Logística no mundo globalizado

Antonio Celente Videira

1– INTRODUÇÃO

Chegou a Globalização! No início, a reação era consistente e inaceitável. Hoje é uma realidade e inexorável.

Aqueles que acreditavam que a Globalização iria beneficiar a uma determinada jaez de nações iludiram-se. Na realidade, a Globalização tornou-se uma arena, onde os vitoriosos são os mais capazes e talentosos.

O pós-industrialismo, que eclode nos anos sessenta, vai interferir nas empresas. O gerente mundial, segundo Barnet e Muller (1974), na obra Poder Global, inicia sua escalada nos EUA e é o precursor da Globalização, em uma época que ninguém falava do assunto.

Poucos sabem que a estratégia do comércio global já era vislumbrada por esse gerente e que as malfadadas multinacionais, tão comentadas pejorativamente, nos países em desenvolvimento e subdesenvolvidos, pelas esquerdas da época, tinham coro na classe de trabalhadores norte-americanos que percebia o início da transferência de postos empregatícios para países como Brasil, Argentina, Formosa e Itália.

Era o primórdio da reação, também global, que se manifesta no cenário econômico mundial. A Logística, nesta época, estava confinada nos muros dos quartéis, cuja saga ajudou a escrever as mais belas páginas de História Militar, desde as Guerras Macedônicas até a invasão do Iraque e Afeganistão, pelos Estados Unidos.

Hoje, a Logística encampou todos os quadrantes do mundo empresarial, sendo o sustentáculo da eficiência e eficácia do desafio da economia planetária.

Essa ciclópica conquista só aconteceu quando o homem "*parou*". Na sua majestosa escalada, a raça humana, dos três milhões e quatrocentos mil anos, praticamente, perambulou 99% da sua existência na Terra. No último percentil, ao estacionar, esse homem dava a largada à Revolução Agrícola ou a Primeira Onda, como insinua Alvin Toffler (1980), surgindo, assim, o "*Homo Logisticus*" do Homem das Cavernas.

Atualmente, Logística não pode ser mais concebida como algo isolada. Integração é a palavra de ordem. *Supplay Chain Management*, parcerias, compartilhamento são processos que a tornam globalizada nesta aldeia planetária.

A queda do Muro de Berlim, em 1989, foi o portal dessa nova concepção. Desmorona o marco que dividia as duas Alemanhas, como se fora a queda das muralhas de Gericó, e erigem-se novas relações comerciais, acreditando-se que os países hegemônicos dariam as cartas nesse jogo que nascia. Os fluxos de capitais, o amplo sistema de redes, as outras formas espaciais, o compartilhamento entre agentes econômicos imprimiram o traçado da mais recente arquitetura conjuntural.

A competitividade entre nações chegou para ficar e, claro, a competência, o talento e a criatividade tornam-se essenciais aos gestores.

A Logística seria fator de desempate no custo final das mercadorias e, portanto, aqueles atributos deveriam estar agregados ao profissional que se propusesse gerir os processos que ora suportariam a máxima do "*prever para prover*".

Sai de cena o antigo e velho almoxarifado, com controles à base dos fichários *Kardex* e o ambiente que se projeta pede a presença do Centro de Distribuição (CD), cuja administração é feita através das malhas informatizadas, dando visibilidade aos estoques, bem como as posições de itens em trânsito, tudo de forma virtual e multimodal.

As parcerias, os compartilhamentos, as cooperações são os novos paradigmas. As ilhas de excelências não mais respondem como eficientes. Suas conexões tornaram-se imperativas no novo mundo competitivo, em que a Logística, também, teve que se readaptar. O misto mágico da gestão e da tecnologia entrou em processo de homeostase para fazer frente aos desafios que se apresentavam, agora em escala universal.

Exemplificando, o "*paulistinha*", um dos primeiros aviões construídos no Brasil, pela Indústria Aeronáutica Neiva Ltda., nos anos cinquenta, reclamava um tipo de Logística. O EMB 190, a aeronave de grande porte fabricada pela EMBRAER, é produto de um projeto que agrega conjuntos e peças de diversas origens nacionais, o que não permite mais o emprego de métodos de apoio adotados na produção do

velho "*paulistinha*". A complexa concepção do processo decisório, tudo em rede, como sugere Capra (1996), é o que configura a Logística atual no mundo globalizado.

O nosso astronauta Marcos Pontes, quando chegou à Estação Espacial Internacional (ISS), percebeu a grandiosidade do universo e o espetáculo multicolorido da Terra. Mas, com toda certeza, impressionou-se com a majestosa obra tecnológica, flutuando no Cosmo, traduzida por um consórcio de 16 países. É o compartilhamento da inteligência humana, suportada por uma Logística integrada que dá sentido ao novo mundo, agora globalizado e pronto para os desafios do futuro.

Este artigo tem como foco apresentar a evolução da Gestão Administrativa, alinhada com a Logística, transformando esta como elemento estratégico no cenário internacional. Nesta direção, mostraram-se as tecnologias que mais propiciaram à globalização dos negócios, como a Radiofrequência (RFID), o *Automatic Vehicle Location* (AVL) e a Conteinerização associada à tecnologia dos frios.

Definiu-se a atuação do novo ator global, o Operador Logístico, porque é ele o responsável pela dinâmica movimentação dos fluxos de materiais.

Quando Ballou (2001) comenta que, de acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI), o custo da Logística representa, em média, 12% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial e que, baseado em estudos daquele mesmo fundo, os custos logísticos da cadeia de suprimentos significam 10,5% do PIB, ou US$ 1.126 trilhão, sendo, no universo das empresas (micro, pequena, média e grande) estabelecidas no Planeta, de 4% a 30% do valor das vendas, compreende-se que a gestão não pode ser mais estudada, somente, sob o prisma local, porém de forma geograficamente ampla. Sob esta ótica, este trabalho contempla, também, as principais análises dos processos logísticos em dimensão internacional.

Por fim, insere também, no seu bojo, uma abordagem sobre responsabilidade social, como fator indispensável à formação do profissional de logística, realçando a conscientização pelo meio ambiente, a colaboração, a confiança e a ética, mostrando, desta forma, que a Logística muito pode fazer por um mundo melhor.

2 – A REVOLUÇÃO DOS PROCESSOS E A INOVAÇÃO TECONOLÓGICA

A introdução do processamento eletrônico de dados, nos anos 50, impactou o descendente das Administrações Científica e Clássica, tornando-o mais reflexivo e abstrato na concepção dos modelos matemáticos. Os computadores /360 e /370, ambos da IBM, e outros similares foram às ferramentas embrionárias para o aperfeiçoamento lógico da mente humana.

A partir do momento que as redes começaram a se ampliar, devido ao advento da Internet, iniciou-se a integração dos processos intraorganizacionais. A Ciência Administrativa traduzida na Gestão de Material, *Marketing*, Recursos Humanos, Finanças, integram-se, através de sistemas computacionais, ainda no âmbito das corporações, tomando a denominação, agora, de Logística Empresarial.

Mas a cooperação e o compartilhamento de empresas e o aperfeiçoamento da informática, com a aplicação de microcomputadores em rede leva ao surgimento do conceito de *Supply Chain Management* (SCM), em elos de procedimentos, como por exemplo, recebimento, armazenagem, controle, *picking* e expedição. Extrapolando os limites da organização, o SCM continua proporcionando a visibilidade requerida pela estratégia empresarial.

Fleury (2007) sugere que o *Supply Chain Management* vai além das fronteiras organizacionais e considera tanto os *trade-offs* internos quanto os interorganizacionais, relativamente a quem deve se responsabilizar pelos estoques e em que estágio do canal as diversas atividades deveriam ser realizadas.

Com a tendência da formação dos megablocos regionais, os fluxos de capitais, informações e materiais começam a percorrer espaços geoeconômicos, estabelecendo atividades logísticas as mais diversas. É nessa mundialização da economia que a aderência dos processos de controle vai reclamar ferramentas tecnológicas, a fim de possibilitar a perfeita gestão da riqueza.

A tecnologia vai suportar toda essa demanda. Todavia, de todas as aplicações tecnológicas as que vamos nos deter são a radiofrequência, os sistemas de rastreamento e a conteinerização por achar que são ferramentas unificadoras e interligadoras das ações logísticas diante do mundo global.

2.1 – *Radiofreqüência*

A tecnologia de "*Radio Frequency Identification*" (RFID) surgiu nos anos 40, em plena Segunda Guerra Mundial, de acordo com Laban (2005), mas é na Guerra do Golfo, em 1991, que se consagrará como uma excelente ferramenta para a Logística, à medida que os contêineres militares, embarcados dos Estados Unidos para a Arábia Saudita, tinham mapeados ou delineados todo o material do seu interior.

Benzi (2005) sugere que o Departamento de Defesa (DOD) dos Estados Unidos, com o objetivo de melhorar a visibilidade e eficiência de sua cadeia de suprimentos, está investindo pesadamente nesta tecnologia. Mas o DOD só poderá obter resultados favoráveis, em termos globais, se houver conexão padronizada entre os nós da cadeia.

É o que a *Wal-Mart* está perseguindo com seus cem maiores fornecedores. A partir de 2005, iniciaram a aplicação de rótulos RFID, tornando a cadeia global.

Na verdade, a tecnologia RFID é um *packing list* eletronizado, disponibilizando dados de quantidade, tipo, origem, validade, movimentações ou manipulações de produtos.

A etiqueta reconhece o conteúdo de um volume, um contêiner, um caminhão, um vagão, enfim, bastando que haja antenas captadoras de frequências, em pontos pré-estabelecidos, a fim de manter o monitoramento dos produtos, por onde os mesmos circularão.

O sucesso da tecnologia RFID está diretamente relacionado ao elevado grau de confiança entre parceiros evoluídos na rede, compartilhando de informações comuns e, por fim, um alto índice de padronização nos processos logísticos.

É uma tecnologia a ser aplicada em produtos de alto valor agregado, como por exemplo, em paletes e contêiner que circulam nas indústrias farmacêutica e eletroeletrônica, visando à lucratividade, já que, ainda, é um processo de custo elevado. Em itens de baixo preço unitário, como *comodites*, não se aplica o controle de radiofrequência devido ao ônus na cadeia.

O RFID vai impactar a globalização à medida que o espaço local se projeta para amplitudes maiores, controlando virtualmente os dados do material como espelho de uma realidade logística remota. É a possi-

bilidade de se vislumbrar ativos nominais em pontos estratégicos, para se antecipar as providências primordiais.

O crescimento do Comércio Mundial tem elevado, de forma exponencial, o consumo. Esse fato está incrementando o fluxo de mercadorias em todo mundo. Hoje, os centros de distribuição são pontos nevrálgicos à gestão Logística.

A saída e chegada de carretas nas docas dos armazéns significam atividades administrativas que exigem concentração e acuralidade. A produção de manifestos de carga, guias de recebimento/expedição, listagens de remessa de conteúdos, transações de entrada e baixa são documentos herméticos à visualização de um caminhão carregado de paletes e caixas.

A tecnologia RFID está tornando mais competitivos tais processos, uma vez que o recebimento e o escoamento de itens passaram a ser mais velozes e os Sistemas Logísticos, nas várias cadeias, simultaneamente, são informados com dados atualizados, que facilitam o processo decisório.

É, portanto, o novo tempo em se admitir, custodiar e enviar, agora em bloco, ativos indispensáveis à indústria e ao varejo. Inicia-se o encolhimento da tecnologia do código de barras e eclode a radiofrequência em um mundo cada vez mais veloz e dinâmico.

2.2 – *Rastreamento*

Do beduíno mercador das caravanas, nas areias escaldantes dos desertos das Arábias ao mascate condutor de carroças do velho oeste americano, a carga de mercadoria era algo que provocava ansiedade por parte daqueles que a esperavam.

Hoje, não é muito diferente. O mundo globalizado foi engolfado por uma verdadeira malha de rotas traçadas pelos diversos modais. A operacionalidade do fluxo de mercadoria que gira em torno do Planeta, deslocando riqueza material em um sentido e riqueza monetária em sentido oposto, é controlada por intensa fiscalização virtual mantenedora de informações estratégicas definidoras de processos decisórios.

Em uma palavra, "*o tempo*", é o fator relevante para tomada de posições relativas à chegada de insumos ou produtos que irão influenciar a logística global.

Hoje, o rastreamento do material toma conotações consideráveis, na antecipação de providências que irão atender o plano e linhas de ações.

Para Vieira & Vieira (2003), o paradigma espaço-tempo torna-se, portanto, o novo fundamento da economia de velocidade global. Produzir rapidamente, transportar rapidamente e construir rapidamente proporcionam, através de tecnologias apropriadas, uma forte compreensão do espaço-tempo.

Nós completaríamos o pensamento dos autores enfatizando que a cientificação da exata posição ou a visibilidade das coordenadas que situam o "*plot*" representativo da mercadoria reforça a noção do espaço-tempo.

A ideia de rastreamento não é tão recente como se imagina. Nos anos 60 e 70, a Logística da Força Aérea Brasileira, apesar de seus aplicativos informatizados, os saudosos Projeto 300 (Suprimento) e Projeto 500 (Compras), terem seus algoritmos projetandos estoques para vinte sete meses, apresentavam dados sobre o translado do material, desde a saída do fabricante/fornecedor, chegando às Comissões de Compra em Washington/Londres, embarque em navio ou aeronave até o recebimento na organização militar, tudo disposto em forma de relatórios impressos nas impressoras do IBM/360.

Levando-se em conta a época e as necessárias medidas de segurança nacional, eram filosofia de um sistema computacional e estratégias logísticas invejadas por muitas empresas.

Diante do cenário da globalização, em que o mundo empresarial aboliu os estoques e adotou processos como *just-in-time*, *kanban* e outros na linha de produção, além da prática do *cross-docking* na recepção e escoamento de mercadorias, o "*mantra*" do negócio é o rastreamento.

O *Automatic Vehicle Location* (AVL) é a mais nova ferramenta adotada por empresas globais e suas filiais, instaladas nas diversas partes do orbe.

O AVL é sistema de posicionamento e comunicação que permitem o conhecimento da posição de um veículo e a realização de operações associadas. (Rodrigues, 2003).

A obtenção da posição, por este sistema, pode ser a partir do GPS (*Ground Position System*), com receptores embarcados, através de radiofrequência com apoio de antenas própria, pelo *Network Positioning*, utilizando-se operadoras de celulares e, por fim, como complemento a essas tecnologias, adotam-se a Internet, como sugestão das próprias empresas provedoras pelo serviço de monitoramento e gerenciamento, em que as soluções e todos os clientes acessam a informação remotamente a um custo mais baixo.

Apesar da tecnologia AVL ter sido projetada para reduzir roubo de carga, identificar paradas obrigatórias, como por exemplo, postos de gasolina e hotéis e ainda socorrer veículos que se indisponibilizam durante seus percursos, ela agora é usada para contrabalançar os estoques reduzidos, propiciando uma Logística enxuta na competitividade dos negócios.

Thomas Friedman, em sua magnífica obra "*O Mundo é Plano*" (2005) relata como o seu *notebook Dell Inspiron* 600m foi montado em uma fábrica da *Dell*, situada na Malásia, cujas peças vieram dos mais diversos fornecedores. O microprocessador *Intel* veio de uma fábrica nas Filipinas, em Costa Rica, na Malásia ou na China. A memória de uma fábrica da *Samsung* da Coreia, de Taiwan, da Alemanha ou do Japão. A placa de vídeo teve origem da China. O ventilador de resfriamento foi remetido de uma indústria taiwanesa. A placa-mãe quem a remeteu foi uma companhia coreana em Xangai. Uma firma japonesa, em Tianjin, na China, embarcou o teclado. E por aí vai, quando o *notebook* de Thomas Friedman recebeu componentes do México, Indonésia, Tailândia, Índia, Israel e demais países.

Isso é para mostrar como a planificação do processo industrial está inferindo no estoque e este, por sua vez, no transporte cada vez mais estratégico, suportado por técnica de roteirização, periodicidades vantajosas e rastreamentos que influenciam a linha de produção.

O computador *Dell* de Thomas Friedman, para sua montagem final, dependeu de componentes de países situados em continentes diferentes, levando ao planejamento desenhar uma rede global de canais de suprimento, envolvendo diversos modais de transporte. Os produtores situados na Ásia, ao escoarem suas peças para a Malásia, colocaram-nas em veículos terrestres munidos com dispositivos que permitissem a tecnologia AVL monitorá-los, objetivando a contínua linha de produção da *Dell*.

De solução para o modal rodoviário e muito utilizado dentro de blocos regionais e continentais – MERCOSUL, NAFTA, UE, ASEAN – em se tratando de fluxos nacionais e internacionais, o AVL pode garantir um estoque em movimento ou "*ambulante*", assegurando às políticas das corporações, em que o passivo é reduzido o suficiente para não causar ruptura no fluxo de suprimento. Algoritmos dos sistemas de controle analítico de estoque podem ser traduzidos em dias ou, até mesmo em horas, nos cálculos de renovação de itens, uma vez que a visibilidade, permitida pela tecnologia AVL, proporciona o acompanhamento do deslocamento dos insumos até às fábricas.

Friedman (2005) reforça o conceito de estoque "*ambulante*" relatando;

> "*Quando nossos avós possuíam uma loja, o estoque era o que havia no quartinho dos fundos. Agora, é uma caixa a duas horas de distância, dentro de um veículo de entregas, ou centenas de outras que estão cruzando o país de trem ou via aérea, e as milhares que estão atravessando o oceano. Como a cadeia de fornecimento é visível para todos, podemos coordenar esse conjunto de meios de transporte na sua na sua totalidade.*"
>
> (Friedman, 2005. p174)

O exemplar de número 105, de agosto de 2004, da Revista Tecnologística faz duas coberturas de reportagem, mostrando a aplicabilidade da tecnologia de rastreamento com satélites geoestacionários. A primeira diz respeito à DM Transportes e Logística, utilizando-se da tecnologia Autotrac e a segunda a Volvo do Brasil com a instalação de GPS em seus caminhões recém-saídos da fábrica. Ambas inovações trocam informações com a Internet, propiciando o monitoramento em rede e remotamente pela matriz e suas filiais.

O recurso do monitoramento de veículos encerra a polarização de área e ativam estratégias de fluxos cruzados no escoamento de material, transformando o lugar-local em lugar-global, conforme sugere Vieira & Vieira (2003).

Para concluir, podemos dizer que a expectativa gerada pelo beduíno do deserto e pelo mascate do velho oeste, aos receptores das mercadorias oriundas de outras plagas, é a mesma manifestada pelo gestor de material das empresas mundiais, hoje munido da tecnologia AVL, buscando soluções globais e competitivas.

2.3 – *Conteinerização e refrigeração*

O comércio internacional começou a ter dimensões globais a partir da conteinerização. Os anos 50 estavam fadados a ficar na história do mercado mundial com o surgimento do contêiner.

O transporte de carga acondicionada em sacos, caixas de madeira, redes e cofres provocavam danos à mercadoria, exigia elevada quantidade de homens-hora, facilitava o desvio da carga, era vulnerável às intempéries, enfim, provocavam elevadas perdas no comércio.

O surgimento do contêiner marítimo com dimensão de 20 ou 40 pés, construído de liga metálica (aço), metal (ferro ou alumínio) ou fibra, e funcionando como um acondicionador de carga uniformizada mudou esse panorama.

Malcom McClean foi o idealizador desse dispositivo, mediante o aquecimento da economia americana. Apesar da sua invenção ter sido para atender ao comércio marítimo, foi utilizado, em um primeiro momento, para abastecer as tropas americanas na Coreia, pois utilizava um maior volume de carga, agilizando e minimizando a movimentação.

A experiência da guerra projetou o contêiner como um elemento facilitador das trocas globais. Após o impacto do navio a vapor no comércio, o contêiner complementou essa conquista, uma vez que surgiu o conceito de portos concentradores (*hub ports*), além de vantagens como economia na embalagem e no manuseio das mercadorias, aumento na velocidade de transporte dada pelos navios e pelo manuseio mais rápido da carga nos portos e, ainda, o aumento da quantidade movimentada de itens de alto valor agregado, como produtos acabados e semiacabados, tudo em consequência da globalização da economia.

Se o contêiner em si foi uma revolução na Logística Global, ele tornou-se elemento catalizador para os longos deslocamentos de cargas perecíveis, com o surgimento da refrigeração. É o contêiner refrigerado, portanto, munido de sistema de frios alimentado por conexão elétrica que manterá temperaturas constantes até 30ºC abaixo de zero, transportando produtos como carne, frutas e vegetais de tal forma que os mesmos não sofram processo de deterioração, preservando, desta forma, suas qualidades nutricionais e chegando ao destino final fresco e comercializável.

Peças da Eletrônica Sensível e da Indústria Farmacológica são, também, deslocados para espaços geográficos distintos, sob temperaturas adequadas à criação de ambientes propiciadores à preservação daqueles produtos.

Segundo a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de uso público (ABRATEC), hoje são mais de 13 milhões de unidades de contêineres circulando no comércio internacional, sendo que a movimentação cresce em média 15% ao ano.

Dessa quantidade, um número significativo é de contêineres refrigerados, assegurando um maior raio de penetração de mercadorias oriundas de outras regiões planetárias, desmoronando as fronteiras do tempo-espaço.

É interessante mencionar que até às Guerras Napoleônicas, bem como no Conflito Franco-Prussiano, a Logística Militar adotava uma estratégia denominada "*manada ou rebanho a pé*", em que bovinos eram conduzidos à retaguarda das tropas, a fim de subsistir os soldados com carne fresca. Com o advento do carro frigorífico, não só suprimento de carne fresca, mas verduras e cereais começaram a chegar bem próximo às áreas de combate, precisamente nas Zonas Administrativas.

Hoje, com a internacionalização do comércio, os produtos alcançam outras zonas. São as do livre negócio, quando a fluidez do capital desloca-se nos sentidos dos efeitos produzidos por uma tecnologia recorrente às atividades logísticas.

O incremento do consumo de alimentos congelados e resfriado pelo mundo, além das novas estratégias da diminuição dos estoques reguladores fizeram surgir um novo santuário na gestão de material: o armazém frigorificado. Este passa a ter papel importante nesta mais nova cadeia.

A tecnologia proporcionando temperaturas diferenciadas, empilhadeiras especiais que suportam graus abaixo de zero e profissionais do setor cada vez mais necessitando agregar conhecimento, sobre suas atuações em ambientes frios para estocagem, operando *hardwares* e *softwares* complexos, fazem desses armazéns pontos estratégicos na constante busca dos negócios competitivos a nível mundial.

O armazém frigorificado, aqui no Brasil, teve que mudar sua estrutura diante da estabilidade do real. Essa estabilização provocou na população um maior interesse por alimentos congelados. Junta-se a isso a estratégia da não adoção dos estoques reguladores para frios. A armazenagem estática encolheu, iniciando-se o ciclo da rotatividade de produtos frios e aumentou-se a velocidade de seus giros. A partir daí, a gestão dos estoques busca manter níveis mínimos de renovação, havendo o incremento da atividade de recebimento e expedição de itens congelados e seu respectivo acondicionamento em contêiner frigorífico, condizente com a condição térmica de cada produto a ser escoado.

Na exportação de fruta, é comum colhê-la com antecedência e, no período da viagem, ela amadurece e atinge o destino pronto para o consumo. Essa prática apresenta a desvantagem da fruta chegar com qualidade inferior, perdendo mercado para aquelas da região ou dos países mais próximos.

O Sistema de Atmosfera Dinamicamente Controlada (*Dynamically Controlled Atmosphere – DCA*), a mais nova tecnologia do ramo dos frios, interrompe o processo de amadurecimento de frutas e vegetais, colocando assim o produto na mesa do importador, há quilômetros de distância, com o sabor original idêntico ao dos que são colhidos e consumidos imediatamente.

> "*O equipamento mais eficiente nesta tecnologia, segundo comparações do mercado, é o "The Rolf", da alemã atmo control. Um programa de sequência algoritmo e unidade do ar necessários para que cada tipo de alimento perecível pare de envelhecer durante a viagem, entrando em estágio de "sono profundo", com baixa respiração, baixa emissão de etilênio e pouquíssima infestação de micro-organismo.*"
>
> (Sales e de Souza, 2006, p. 48)

Esse tipo de sistema pode ser acoplado em qualquer contêiner refrigerado, mantendo a temperatura estável, durante o período da viagem, proporcionando entrega de hortigranjeiros, mantidos os valores nutricionais da sua origem.

O Brasil, por ser um País tropical, cultiva manga, maçã, uva, mamão papaia, gengibre, limão entre outras, de alto nível. A Cadeia Lo-

gística de Frios tem proporcionado ao nosso produtor, às vezes em Petrolina, a colocar essas frutas na mesa do café da manhã do europeu, como se tivesse sido colhida no dia anterior, isto é, fresca e saborosa. Os catorze dias de frete não é mais problema, para neutralizar a competitividade do produtor nordestino, graças à Tecnologia do DCA. Essa estratégia é válida para exportação de carne, em especial a carne de frango brasileiro que está revolucionando o Mercado Europeu e do Oriente Médio.

Já no modal aéreo, contêineres menores refrigerados são disponibilizados às empresas aéreas, a fim de transportar vacinas, proteínas e material biotecnológico que necessitam ser deslocados sob temperaturas controladas, às vezes de pouco graus centígrados ou mesmo de acordo com a temperatura do corpo humano. A indústria farmacêutica tem colaborado com os fabricantes desse tipo de contêineres da aviação, no que tange às especificações necessárias diante dos projetos tecnológicos dos sistemas de refrigeração.

O que se percebe é que a pesquisa e desenvolvimento (P&D), no campo da tecnologia dos frios, está aquecendo o Mercado Global. A nova geografia do poder empresarial rompe a fronteira do espaço mercadológico, aproximando fornecedor e consumidor. É a capacidade inovativa lastreando os meios operativos da Logística, integrando o local e o espacial e proporcionando condições de trocas para uma demanda justa e global.

3 – OPERADOR LOGÍSTICO: O NOVO ATOR GLOBAL

O aparato tecnológico até agora apresentado é muito usado pelo operador logístico. Graças a este ator, o fluxo de mercadorias cruza o mundo, formando verdadeira malha comercial, em que a riqueza se alastra aos mais diversos rincões, estabelecendo fulcros competitivos nos pontos onde os operadores funcionam de forma enxuta e objetiva.

A caracterização da adequada utilização das ferramentas da tecnologia da informação e a racionalidade dos processos administrativos levam a ganhos financeiros que se tornam multiplicadoras de conquistas empreendedoras na logística global.

O operador logístico, como facilitador da colocação dos produtos da pequena e média empresa em qualquer parte do mundo, possibilita a extrapolação do local para o global, dando ao empreendedor meio à competição mundial.

Segundo dados do Centro de Estudos da Logística da COPPEAD, a atividade terceirizada com mais frequência é o transporte, seguida, em ordem decrescente, da gestão de estoques, armazenagem e administração. Como o nosso foco é a Logística, com reflexo na Globalização, os prestadores de serviço que impactam esse conceito são aqueles que desempenham atividades de distribuição e remessa de material.

Portanto, para que haja sucesso na parceria entre embarcador e terceiro, é indispensável o sinergismo de ambos, em que o embarcador deve ser o mais claro possível em suas expectativas e o prestador de serviço o tanto quanto proativo em soluções efetivas. Neste mundo cambiante, em configurações de cenários os mais distintos, há que retroalimentar instantaneamente o prestador de serviço, a fim desse alterar suas estratégias de transportes e alcançar o objetivo da colocação do produto no local certo, no tempo exato e na quantidade adequada.

A COPPEAD, mais uma vez, indica o setor químico e petroquímico destacando-se como o maior usuário de prestadores de serviço. Vem, em segundo plano, alimentos, principalmente os que necessitam veículos e contêineres frigorificados, a fim de escoar laticínios, frangos, carnes diversas, frutas e outros comestíveis, principalmente neste momento em que o planeta começa a apresentar escassez de alimentos.

Logo, a figura do prestador de serviço vem se tornando algo primordial no mundo veloz dos negócios, em que as respostas têm que surgir de forma imediata, trazendo benefícios transacionais ao fornecedor e ao comprador.

O operador logístico global passou a ser fator ambicionado por produtores e embarcadores, em consequência do "*core business*", uma vez que a arena do comércio global é implacável em exigências de qualidade e de precisão do produto final, o que obriga a total concentração do fabricante no desenvolvimento do processo fabril, dentro das especificações do projeto.

É o jogo do dispêndio financeiro com atividade secundária aos objetivos da empresa, em troca do esforço na concentração da manufatura, ajustada para atender às normas e selos internacionais, com o fim de obter ganhos cada vez maiores. O que se deve observar é a qualificação do produto, visando à consagração da marca no comércio transnacional, ficando a distribuição por conta do operador expressamente pontificado em valores profissionais que refletem a tranquilidade ao construtor dos arranjos produtivos.

A odisseia do operador logístico é considerada um postulado para uma nova economia, economia esta que coaduna com os desafios das tecnologias para refletir os maiores lucros. Esse refrão é perseguido por aquele operador que está antenado com as mudanças impostas pelas velocidades negociais, coadjuvada com o avanço tecnológico, caracterização deste século que já se iniciou.

Na corrida pelo açambarcamento das operações logísticas, o terceirizado deve se especializar e vocacionar para si o conhecimento necessário ao seu estabelecimento inédito no tipo de serviço para o qual se propôs.

A percepção e a busca de atitudes como estas são fatores que impelem os operadores de serviços logísticos, com foco no transporte, a se tornarem em verdadeiros caudatários planetários de ativos rentáveis e, portanto, aquecedores da economia global.

4 – CONCLUSÃO

A epítome da Logística Global, apresentada neste artigo, dimensiona a grandiosidade do assunto. Logo, infere-se que a visão multidisciplinar é imperativa à compreensão dos diversos aspectos do tema.

Sales (2007) alega que o talento do profissional em Logística deve reunir profundo conhecimento técnico aplicado à prática, sólida base teórica, visão abrangente do negócio, foco no cliente, capacidade de negociação, experiência na área comercial, habilidade para liderar e motivar pessoas, noções financeiras, inglês fluente e domínio matemático voltado para a pesquisa operacional e a estatística.

Porém, algo que Sales (2007) não menciona é a visão conjuntural, com foco na contextualização nacional e internacional.

O sistema ESG/ADESG, além dos Centros de Estudos Estratégicos existentes em algumas universidades como, por exemplo, a Federal Fluminense (UFF), a Federal de São Carlos (UFSCAR), a de Campinas (UNICAMP), a Federal de Juiz de Fora (UFJF) e outras são centros que irradiam esse conhecimento.

Dentro da conjuntura, a noção de Desenvolvimento e Segurança é algo indispensável ao profissional de Logística, uma vez que não há desenvolvimento em um ambiente inseguro, e para que haja segurança em um espaço global, há necessidade de que parte do lucro obtido com o desenvolvimento seja investido em segurança.

Portanto, o binômio Desenvolvimento x Segurança é preponderante como domínio de conhecimento do gestor global. Uma negociação, a implantação de módulos industriais, o escoamento de material para uma certa área geográfica são decisões que não podem ser tomadas se não levarem em consideração os aspectos do Desenvolvimento e da Segurança.

Por fim, e extremamente importante, é o entendimento de que o administrador globalizado do Terceiro Milênio necessita entender e introjetar os conceitos da Responsabilidade Social. O cuidado com o meio ambiente, a relação saudável com seus parceiros calcada na ética, utilizando os princípios do cooperativismo é que proporcionarão os reflexos positivos, para a humanização da relação comercial em que todos se tornarão ganhadores.

Esta visão integral conectiva produz o esmorecimento da figura do ultrapassado Capitão-de-Indústria e faz surgir o "*Chief Executive Office*" (CEO), cujo olhar estratégico posiciona a Logística como elemento decisivo nas negociações do mercado internacional.

Com estas considerações, concluímos o presente artigo deixando a seguinte reflexão.

"**Os planos estratégicos estão para os planos táticos, assim como os planos econômicos estão para os planos logísticos. Em suma, a eficiente logística nacional é o braço operacional da economia mundial**".

O autor é Coronel da Aeronáutica; membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra, Mestre em Administração com foco em Gestão e Tecnologia e membro titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

A esquina do mundo, em termos de Geografia: o Próximo e o Médio Oriente

Vinte séculos vinculados à História do Ocidente

Nilton Freixinho

"A Geografia prefigura a História" Euclides da Cunha

"Por mais planos que façais, eles serão frustrados" Isaías, 8.10.

No passado situa-se o drama atual da "*esquina do mundo*". E mais. É a partir da entrada em cena do Império Romano.

Na transição para a era cristã, quando o Império, em expansão, busca novos espaços a leste do Mediterrâneo, que se situa o início da vinculação da História do Ocidente com os acontecimentos em curso na região crismada, geograficamente, de Próximo e Médio Oriente, que, em termos geopolíticos, torna-se a "Esquina do Mundo", região marcada, ao longo de sua história milenar, por conflitos de amplo espectro, em termos de política, de religião e de economia.

É desnecessário registrar que, nos correntes dias de hoje, a "esquina do mundo", ganha surpreendente projeção nas relações internacionais, devido a fatores e circunstâncias que se associam: a disputa pela posse de notáveis recursos naturais – o petróleo; a pressão do Ocidente pela sobrevivência do Estado Judaico – Israel – na Palestina; a ação terrorista, em termos planetários, do fundamentalismo árabe-islâmico contra a Civilização Ocidental Cristã.

Como base ao retrospecto histórico, que se faz oportuno e necessário, vale recordar a abrangência geográfica e as raízes da ocupação humana do Próximo e Médio Oriente.

O chamado "Oriente Próximo", do Estreito de Bósforo para leste, inclui a Ásia Menor – península da Anatólia, a Armênia, o alto da bacia do Tigre - Eufrates – abrangendo a faixa costeira do Mediterrâneo

Oriental, e a porção norte-oriental do continente africano – Egito e Sudão. Suas raízes históricas assumem complexo espectro. Vinculam-se à Civilização Egípcia, dos faraós. Foi teatro da ocupação primitiva pelos hebreus, conduzidos por Abrahão, desde a Mesopotâmia, para a Terra Prometida.

A "Esquina do Mundo", nos dias de hoje (Próximo e Médio Oriente)

O cognominado "Oriente Médio", entre a bacia do Mar Cáspio, ao norte, e, o Golfo de Aden, ao sul, entre o Mar Vermelho e o Rio Indo; abrange a Mesopotâmia, Tigre - Eufrates; o Irã; a Arábia e parte norte-ocidental do subcontinente indiano. Suas raízes históricas

de ocupação remontam há vários milênios, por efeito do fluxo de asiáticos, vindos do norte, constituindo, na Mesopotâmia, berço das primitivas civilizações da Suméria, Acádia, Babilônia e Assíria, conquistada pelos persas e depois por Alexandre Magno, foi objeto de ocupação pelos romanos.

Transmuda-se a configuração da "Esquina do Mundo"

Para efeito do retrospecto histórico, que este artigo se propõe, é suficiente tomar, como ponto de partida, o episódio da derrota das legiões romanas, na guerra contra o Império Persa, no ano de 363, da Era Cristã, levando o Império Romano a abandonar a Mesopotâmia, Tigre – Eufrates – epicentro milenar geopolítico do Oriente Médio – depois de tê-la ocupado por cerca de cem anos.

Desde então, o Império Romano do Oriente autolimitou-se, politicamente, a ocupar o Oriente Próximo, onde, desde Constantinopla ao Suez, florescia intensamente o vitorioso cristianismo, graças, sobretudo, à visão de estadista e ao apoio do Imperador Constantino, como recurso político-estratégico, na tentativa de preservar a unidade e a sobrevivência do Império Romano, que se debatia em grave crise institucional.

A destruição total, pelos romanos, dos herdeiros hebreus do reino de Israel, na Palestina, no ano de 70, gerador da histórica diáspora judaica, concomitantemente com a entrada em cena do cristianismo, pode ser considerado como causa preponderante da transmutação da configuração da "*esquina do mundo*", ao raiar da Era Cristã, aprofundada pela fundação do Império Bizantino, cristão, grego, ortodoxo – herdeiro do Império Romano do Oriente, no século VI.

A saída, do palco da História, do Império Persa, e a entrada em cena dos turcos seljúcidas, ao norte da "*esquina do mundo*", e a chegada dos árabes, vindos do sul, trazendo na ponta da espada, nova religião monoteísta, fundada no pensamento judaico-cristão – o Islamismo – tudo isso combinado, no palco do Médio / Próximo Oriente, põe em cheque o domínio do Império Bizantino e cria forte ameaça à presença do cristianismo na região.

Desde então, o permanente estado de guerra, é o clima dominante, na "Esquina do Mundo".

Nos surpreendentes caminhos da História, aí está à motivação fundamental, das potências da Europa Ocidental – os Francos, os Germanos, os Anglo-Saxões – para retornar ao Oriente Próximo, séculos após a queda do Império Romano, com o propósito de impedir que os árabe-islâmicos dominassem o centro símbolo sagrado da religião cristã – Jerusalém – e concomitantemente criasse condições de segurança para o trânsito dos peregrinos, com destino aos lugares santos da cristandade.

Eis o capítulo das Cruzadas, expedições militares, geradas pelo desejo de penitência, pelo propósito de defender os lugares sagrados do cristianismo e mesmo pela sede de poder, que redundaram na fundação de reinos latinos cristãos – o Outremer – na Palestina, por cerca de três a quatro séculos (1100-1400), em guerra constante com os exércitos da fé muçulmana e em latente conflito com o Império Bizantino – no fundo, o cristianismo dividido.

Quando as Cruzadas foram lançadas, seu objetivo era salvar a cristandade do Próximo / Médio Oriente. Todavia, quando terminaram seu domínio no Outremer, a cristandade na região estava realmente sob o controle do Islã, vitorioso de uma guerra de quatro séculos. Incógnitas não desvendadas pela compreensão humana.

Nova etapa de transformações na configuração da "Esquina do Mundo" até os dias de hoje

Aqui o presente artigo atinge o ponto culminante do retrospecto histórico que visa à compreensão do drama da "*esquina do mundo*", nos correntes dias de hoje.

Os esforços dos califas árabes para manter o domínio no Oriente Médio, com centro em Bagdá, na Mesopotâmia, não tiveram êxito. Ao raiar do século X predominava na região a anarquia e a instabilidade, agravadas pelo declínio do Império Bizantino. Nesse quadro, a entrada em cena dos turcos otomanos, coroada de sucesso com a conquista de Constantinopla, em 1453, que varre do palco o Império Bizantino, gera nova etapa na configuração da "*esquina do mundo*". É o Império Otomano, que se expandindo para o sul da Europa e Balcans, passa a constituir grave ameaça ao Ocidente Cristão. A reação da Europa não

se fez esperar. Logra, não só deter a expansão dos turcos otomanos, e, portanto do Islã, no Ocidente, como também, após cerca de dois a três séculos de confronto bélico, inclusive no Mediterrâneo Oriental, ter sucesso ao rechaçar o Império Otomano para leste do Estreito de Bósforo.

No Próximo/Médio Oriente, o Império Otomano, já exaurido, não tem condições de domínio. Entra em declínio. A anarquia e a instabilidade tornam-se cenário da região. São criadas condições para a intervenção do Ocidente – a França e a Grã-Bretanha – com o propósito de proteger as minorias, conjugado com o interesse econômico de apossar-se das jazidas de petróleo, abundantes na região.

Contudo, após a 2ª Guerra Mundial, a França e a Inglaterra desinteressam-se pela região. Retiram-se de forma gradual do Próximo/Médio Oriente, onde, desde o ano de 1920 ocorria o ressurgimento de forte espírito nacionalista, fundamentado no ISLÃ, dando margem à estruturação do Iraque, em regime monárquico, embora em constante conflito com os britânicos, pela razão já assinalada. Em 1958, o Iraque torna-se República, vinculada aos movimentos de independência do Egito, da Síria e do Irã.

De população predominante árabe, o Iraque é palco de luta entre os dois ramos do Islã – sunitas e xiitas (minoria), e contra os curdos, ali estabelecidos. O centro do país situa-se na Mesopotâmia, Tigre-Eufrates, tendo por capital a lendária Bagdá. A partir de 1974, sob a presidência de Saddam Hussein, praticamente ditador, o país projeta-se no cenário internacional, pois que Saddam e seus seguidores ambicionavam tornar o Iraque potência no Oriente Médio. Neste contexto, é lançada ofensiva para dominar o Irã (persas), e, posteriormente, contra o Kuwait, alvo da cobiça internacional por seu elevado potencial em petróleo. A reação do Ocidente, liderado pelos norte-americanos, foi imediata. O prelúdio foi a "Guerra do Golfo", que rechaçou os iraquianos da área do Kuwait. O segundo capítulo foi o ataque direto ao território do Iraque e sua ocupação militar, sob o pretexto de que Saddam Hussein conduzia pesquisas para elevar o país ao status de potência nuclear. No quadro da ocupação, os aliados (EUA, França e Grã-Bretanha) destituíram o governo de Saddam Hussein e desde então se empenham em

institucionalizar novo governo na República Iraquiana, situação que perdura até os dias de hoje, sem embargo da sempre renovada promessa, dos norte-americanos, de retirar suas Forças Armadas, do país.

Como prosseguirá o drama na "Esquina do Mundo"?

Os analistas políticos não se aventuram a fazer prognóstico a respeito, principalmente à luz da reação do Ocidente, a partir do episódio de 11 de setembro de 2001, que desvendou, para o mundo, o propósito do fundamentalismo árabe-islâmico, contra a Civilização Cristã.

O autor é Coronel do Exército e Presidente da Comissão Técnico-Científica da Sociedade Brasileira de Geografia.

EQUIPANDO A FROTA

Como o Brasil comprou as suas aeronaves de combate

Euro Campos Duncan Rodrigues

O Ministério da Aeronáutica, desde sua criação em 1941, recebera seus primeiros aviões de combate como legado da Aviação Naval e da Aviação do Exército tendo, no seu início, praticamente recompletado seu inventário com pequenas aquisições e depois sendo beneficiado pelo programa de "empréstimo e arrendamento" (Lend & Lease) dos Estados Unidos. Este Programa fornecia aeronaves a preços muito baixos e praticamente qualquer necessidade poderia ser suprida desta maneira.

Na sua formação, as prioridades do Ministério da Aeronáutica eram mais voltadas para a infra-estrutura e a organização administrativa. O planejamento de emprego do avião como arma, era quase inexistente. O Estado Maior da Aeronáutica (E.M.Aer.) carecia de pessoal especializado e as necessidades prementes de utilização da FAB no transporte aéreo ditavam a "política" em vigor.

O Brasil era um importador de aviões, embora, desde 1910 viesse projetando e construindo aviões, que quase sempre não passavam de protótipos. As pequenas indústrias que vingaram jamais conseguiram crescer ante a conjuntura pouco industrializada do País e à concorrência internacional.

A FAB não tinha experiência em especificar aviões. Bastava escolher no mercado o que se enquadrava em suas necessidades, fazer uma boa exposição de motivos e obter o numerário necessário para concretizar as compras.

No início do ano de 1952 os caças P-47 (Thunderbolt) mais novos, trazidos dos Estados Unidos em vôo pelos veteranos no fim da 2ª Guerra Mundial em 1945, estavam completando sete anos de existência. Os aviões P-40 (Hawk), todos recebidos de segunda mão, já ultrapassavam 10 anos de serviço na FAB.

Nessa época estava ocorrendo uma grande revolução tecnológica na aviação: a maioridade do motor turbo-jato.

Essa revolução era tão marcante que um piloto do primeiro caça operacional a jato, o Messerschimitt 262 alemão, relatou parte de uma de suas missões em 1944 com a seguinte observação: "*Mustangs*" e "*Thunderbolts*" que estão acima da formação na posição certa para o ataque, preparam-se para mergulhar sobre nós de todas as direções. É um quadro grotesco. Parecem balões parados no ar, pois nós temos uma vantagem de velocidade de 400 a 500 km por hora"!!!

No contexto desta revolução, as forças aéreas dos países mais avançados já fabricavam seus caças a jato, alguns com projetos próprios e outros sob licença. Muitos outros países também já os tinham comprados de terceiros para suas forças aéreas.

A motivação para aquisição de aeronaves de caça a jato já existia internamente na FAB, nossa aviação de combate estava muito atrás da época e os vizinhos estavam se atualizando. Bastava o convencimento da área política.

O então Ministro da Aeronáutica, por coincidência do destino, era o ilustre Brigadeiro Nero Moura, antigo comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º Gp.Av.Ca.) na Itália.

Nero Moura levou a necessidade da compra de caças a jato ao Presidente Getúlio. Os assessores de Getúlio concordaram desde que a aquisição das aeronaves fosse por troca do grande estoque das sobras das safras de algodão que, por serem de qualidade inferior, o Brasil não estava conseguindo vender a preços razoáveis.

Consultados os possíveis fornecedores, a Inglaterra aceitou o escambo.

Os caças Gloster Meteor F-8 ingleses eram vistos com bons olhos pela oficialidade mais experiente da FAB e sua qualidade já estava bastante consagrada por várias forças aéreas, sendo que este modelo "Mark VIII" também combatia, junto como os modernos aviões americanos (F-84 Thunder-Jet e F-86 Sabre-Jet), na Guerra da Coréia. O mais interessante é que para a nossa proposta de compra, o preço de um F-8 girava em torno de 1/3 a 1/4 do preço de que cada uma dessas duas aeronaves.

Foi então escolhida uma Comissão para concretizar a compra e as condicionantes iniciais foram extremamente simples: 20% do valor da compra deveriam ser obrigatoriamente em material de apoio e sobressalentes, para permitir a manutenção sem maiores problemas por, pelo menos, 10 anos.

A Comissão designada teve autonomia para determinar a quantidade de aeronaves a ser comprada, o treinamento inicial de pessoal junto ao fabricante, a especificação do equipamento de radio-navegação (ADF) e a melhor maneira de transportá-las para o Brasil. Apesar disso, a compra e a implantação dos aviões foi muito bem feita.

Sendo assim foram comprados os primeiros aviões a jato brasileiros num total de 70 (setenta) aviões sendo 10 TF-7 (bi-posto) e 60 F-8 (mono-posto).

Convém ressaltar que os aviões eram fabricados na Inglaterra, depois desmontados, transportados por via marítima e remontados no Parque de Aeronáutica do Galeão (RJ).

Decorreu somente um ano e meio entre a concordância política para a aquisição dos aviões e a realização de um vôo de 24 aviões do 1º Gp.Av.Ca. no dia do Aviador de 1953 na Base Aérea de Santa Cruz!

Alguns anos depois, em 1956, o Programa de Assistência de Defesa Mútua (PADM) Brasil-Estados Unidos proporcionou à FAB o recebimento, sem grandes esforços, dos primeiros jatos de treinamento bi-posto T-33A (T-bird) seguidos, dois anos depois, dos caças F-80C (Shooting Star). Essas aeronaves vieram suprir nossas necessidades quanto ao treinamento de emprego da aviação de caça.

Mais uma vez a área operacional ditava as necessidades e era seguida a reboque pela área logística.

Dando prosseguimento à renovação, em 1954 foram desativados os P-40 e em 1957 os P-47. Quanto aos P-40 é interessante lembrar que a FAB foi a última força aérea do mundo desativar os "tigres voadores".

No decorrer da década de 60 a FAB entendeu que deveria ampliar sua atuação nas missões típicas de uma Força Aérea: as missões de

cunho estratégico e de Defesa Aérea. Praticamente, seus esquadrões de combate atuavam somente na área tática e em apoio a operações quer do Exército, quer da Marinha.

Aliás, as questões envolvendo a aviação embarcada levaram nossos estrategistas da guerra área a prever que, se no futuro não estivéssemos voltados para as missões realmente de uma Força Aérea, desapareceríamos. Este pensamento era encabeçado pelo Ministro Márcio de Souza e Mello que enfatizava que os pilares de uma força área eram a aviação estratégia e a aviação de defesa aérea.

A desativação inesperada dos Gloster por fadiga e dos F-80 por questões logísticas, tudo no final dos anos 60, foi um baque inesperado e muito grande para a Força.

Em 1968 foram comprados, em regime de urgência, vários TF-33 (treinadores com capacidade de tiro com metralhadora) descartados pela Força Aérea Americana e revitalizados lá mesmo por empresa contratada pela FAB. Esses aviões foram incorporados aos esquadrões que antes operavam os Gloster, o 1º/14º Grupo de Aviação na Base Aérea de Canoas e 1º Gp.Av.Ca. na Base Aérea de Santa Cruz.

Nestes mesmos anos 60, quase que independentemente, a área de Ciência e Tecnologia (Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento- DEPED), muito voltada para a capacitação de nossa indústria aeronáutica, se preocupava em dar carga de encomendas para as pequenas fabricantes nacionais Neiva e Aerotec, bem como viabilizar a concretização da futura EMBRAER, o que acabou ocorrendo em 1969.

Podemos considerar que a entrada dos anos 70 foi o coroamento da semente plantada pelo Marechal Montenegro ao idealizar o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e o Centro Técnico de Aeronáutica (depois Centro Técnico Aeroespacial - CTA).

Nesta época passamos a aprender a fazer homologação aeronáutica dentro dos padrões internacionais e a especializar, no exterior, nossos primeiros pilotos e engenheiros de ensaios em vôo. A área de ciência e tecnologia estava galgando um importante patamar.

Antevendo o problema, também da desativação do T-33A, já bastante surrados no esquadrão de treinamento de Fortaleza (1º/4º G.Av),

a própria EMBRAER, agora empresa fabricante de aviões vinculada diretamente ao Ministério e com a anuência do Estado-Maior, conseguiu um contrato para o fornecimento à FAB de aviões de treinamento e ataque a serem fabricados sob licença da empresa italiana Aeronáutica Macchi Spa. (Aermacchi). Essas aeronaves, modelo MB-326 (AT-26 Xavante), começaram a ser entregues pela EMBRAER em 1971, preenchendo aos poucos também, e de maneira muito incipiente, parte do espaço deixado pela desativação dos Gloster.

Neste projeto, a necessidade foi criada pela área de Ciência e Tecnologia, visando à solidificação da indústria, a qual praticamente conduziu o processo, ficando a área de logística da Força Aérea a ter que se adaptar ao fato. A área operacional, evidentemente, ficou muito grata por poder manter o seu treinamento de pilotos de caça e obter uma razoável capacidade de combate na área tática.

Há algum tempo E.M.Aer. (doutrina e planejamento) já estudava a criação de uma unidade de defesa aérea.

Foram feitas avaliações nas aeronaves disponíveis no mercado ficando decidido que o famoso "herói da Guerra dos Seis Dias", o Mirage III, seria a aeronave escolhida para o sistema de defesa aérea

Levada a decisão à área política, tudo acertado, a conjuntura obrigou, porém, que o financiamento necessário para a compra de aviões deveria ser oriundo da Inglaterra e, portanto, o produto deveria vir de lá.

Dentro da "flexibilidade" da Força Aérea, tudo foi refeito e o avião ideal para intercepção passou então a ser o "Lightining P-1" da *English Eletric*, segunda prioridade nos estudos realizados.

A área econômica do Governo, contudo, conseguiu desfazer suas amarras e a coisa retrocedeu. A Força Aérea poderia livremente comprar seus Mirage na França e o Ministério da Aeronáutica montar o tão planejado SISDACTA (Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo) e o seu Grupo de Defesa Aérea (GDA).

Em 1972 tivemos os primeiros Mirage III D/EBR (F-103) voando.

Nesta aquisição, de modo correto, as nossas necessidades de aeronaves foram ditadas pelo mais alto escalão da Força cujo planejamento e bom senso envolveram adequadamente a área operacional e a área de logística. A não ser por um pequeno tropeço na construção de pista da novíssima Ala de Defesa Aérea (ALADA), hoje Base Aérea de Anápolis, tudo correu como planejado.

Com esse projeto evoluímos bastante. Além de contarmos com um sistema de controle aéreo por radar bastante abrangente, passamos a ter capacidade de interceptação supersônica, de lançamento de míssil guiado por radiação infravermelha e de voltar a fazer aproximação de precisão por controlador no solo (Precision Approach Radar – PAR).

Neste início da década nos preocupamos principalmente em completar o enxoval da Defesa Aérea, colocá-la em total estado operacional e iniciar a operação do Xavante.

O 1°Gp.Av.Ca. transferiu seus TF-33 para o 1º/14º G.Av. e passou a receber os AT-26 recém fabricados.

Em conseqüência, o Grupo teve que "amaciar" a nova máquina em todos os seus aspectos e tentar encaixá-la dentro do "modus operandi" da Caça, incluindo o sistema de treinamento e a manutenção nível esquadrão.

Essa fase, extremamente profícua em ensinamentos, tanto para o "usuário", quanto para o fabricante, durou cerca de três anos.

Premidas também pelo fim da era Gloster, as cabeças pensantes do E.M.Aer. continuavam seus planejamentos para a aquisição de mais vetores com capacidade de superioridade aérea.

Nesses tumultuados tempos, início dos anos 70, sabe-se que o Governo da República indagou à Força Aérea qual seria a sua capacidade de dissuasão ante problemas internacionais na fronteira Sul. A resposta foi: "quase nenhuma..."

Aproveitando o questionamento do governo e diante de argumentos irrefutáveis, a Aeronáutica obteve um crédito de mais de 300 milhões de dólares para reequipamento do material aéreo, resultando na aquisição de mais aeronaves de Patrulha que operassem de porta-avi-

ões; aeronaves turbo-hélice para transporte; helicópteros à turbina e o programa mais importante: a aquisição dos F-5E/B e dos novos aviões de reabastecimento no ar para apoio a estes novos caças.

Vários tipos e modelos de aviões de caça já haviam sido avaliados por pilotos com grande experiência operacional, a área Logística estava se adaptando à convivência com a indústria nacional e esta precisava também se firmar e desenvolver.

O F-5A (Freedom Fighter), modelo bem mais antigo dos F-5, já havia sido cogitado pela FAB, mas nossas pretensões foram barradas pelo Departamento de Defesa Americano "para evitar uma corrida armamentista na América do Sul".

Desta vez, porém, a "autorização" para a compra dos modernos F-5E fluiu com estranha facilidade.

Talvez os "irmãos do norte" imaginassem que, se não comprássemos aviões de sua fabricação, o faríamos em outro país, como tinha acontecido com os Mirage (e muito antes com os Gloster). Este novo posicionamento nos abriu as portas para fazer algumas exigências e efetuar o recebimento dos novos aviões F-5 sem qualquer interferência da Força Aérea Americana (USAF), o que nunca tinha acontecido antes!

Nossa Comissão de Fiscalização e Recebimento de Material (COMFIREM) atuou de modo independente da USAF, sendo responsável pelo controle de qualidade da produção, pela aceitação, pelo recebimento e pelo dimensionamento do material de apoio logístico.

O traslado das aeronaves também ficou a cargo da FAB. Este fato, para um novo modelo de avião desenvolvido com verbas militares americanas era inusitado.

A área logística, já com bastante experiência de aquisição de materiais no exterior, ciente dos problemas de manutenção e suprimento inerentes ao material importado e, dentro da linha de apoio à consolidação de nossa indústria aeronáutica, agregou ao contrato dos F-5 a contrapartida (off-set) e a chamada "single vendor integrity - SVI".

A contrapartida, atualmente bastante conhecida, foi uma novidade na época e direcionada para melhora da capacitação da EMBRAER.

Foram-nos repassadas novas tecnologias, dentre elas as estruturas de material composto tipo favo-de-mel (honeycomb) e, feita uma encomenda pela Empresa Northrop (fabricante do F-5) para a fabricação pela EMBRAER de conjuntos de grandes componentes para esses aviões.

A "single vendor integrity" (garantia de fabricante único de componentes) foi um ponto muito interessante.

Desejava-se com esta exigência, que todos os nossos aviões fossem exatamente iguais e padronizados em tudo. Isso normalmente não acontecia nos aviões de origem americana. Por exemplo, um rádio VHF do T-33 poderia ter sua aparência externa exatamente igual a outro e cumprir as mesmas funções (military standard – MIL STD) mas, as vezes, eram fabricados por empresas diferentes e a diversidade de seus componentes deixava o nosso pessoal do Suprimento de cabelos brancos antes do tempo...

Infelizmente, o Brasil não conseguiu dar continuidade a essa padronização. Quando supridores de peças e equipamentos na América encerravam suas linhas de produção, ou a USAF não tinha mais o item em estoque, éramos obrigados a comprar itens alternados (não exatamente iguais) ou ficar na mão de atravessadores.

Muito sabiamente, junto com a compra dos aviões, adquirimos também um pacote de treinamento para um grupo de experientes pilotos. O pacote englobou os mais recentes conhecimentos das técnicas e táticas de emprego de aviões de caça. Nenhuma restrição nos foi feita e aprendemos tudo que um piloto de caça da Força Aérea Americana também poderia saber sobre o emprego do avião.

Este fato nos propiciou um enorme avanço no conhecimento do emprego bélico de aeronaves de combate, pois até essa época ainda utilizávamos as mesmas táticas e manobras empregadas na 2ª Guerra Mundial trinta anos antes!

Já no ano seguinte, em 1976, os conhecimentos adquiridos começaram a ser disseminados pelo 1º Gp.Av.Ca. aos demais esquadrões de combate da FAB.

Acrescente-se também que a especificação da configuração dos F-5E e o aumento no número de aviões de caça de alto desempenho da FAB, permitiram outros ponderáveis avanços: a navegação inercial, o reabastecimento em vôo e o aumento do treinamento para controladores e pilotos, tanto nas interceptações quanto nas aproximações de precisão guiadas por controlador no solo.

A nossa indústria de armamento aero-transportado também passou para a "era supersônica" e foram iniciados os projetos das bombas de alto-arrasto e do míssil por guiagem infravermelha.

Mesmo tendo havido uma grande evolução na metodologia de aquisição dos aviões, ainda estávamos incipientes. A decisão da compra foi muito rápida e a preparação dos diversos grandes comandos envolvidos deixou a desejar. Faltou infra-estrutura de instalações, pista, oficinas, faltou treinamento de elevação de nível de pessoal de apoio e faltou o próprio pessoal de apoio.

Para a criação do Grupo de Defesa Aérea, alguns anos antes, foi necessária a transferência de militares que guarneciam outras unidades aéreas. Estas unidades agora se ressentiam sobremaneira da falta de pessoal para operação e apoio aos novos F-5.

No final dos anos 70 e início dos 80 já tínhamos recobrado e ultrapassado nossa capacidade bélica das décadas anteriores. Tínhamos galgado o importante patamar na defesa aérea, o treinamento de pilotos de combate e os esquadrões de ataque estavam muito bem com o Xavante e, algumas missões estratégicas já podiam ser feitas. Os F-5 e os AT-26 pode-se dizer, estavam muito bem integrados a todos os sistemas da FAB.

Havia outras necessidades. O Estado-Maior se debatia há algum tempo com a falta de uma aeronave avançada para treinamento dos cadetes. O jato T-37 (Tweet) havia sido desativado em 1973 por inesperadas razões de apoio logístico e o T-25 (Universal) projetado e fabricado no Brasil, para substituir o inesquecível North American T-6 (Texan), embora um avião robusto e eficiente, não era apropriado para o treinamento avançado dos cadetes de uma força aérea moderna.

Vários estudos estavam sendo feitos para aquisição externa ou fabricação nacional, pois já possuíamos tecnologia para tal.

Outra vez a indústria caseira (EMBRAER) influenciou nas decisões. Os cérebros do E.M.Aer, por fortes argumentos da área de Ciência e Tecnologia (DEPED – CTA), decidiram que a "máquina" seria de projeto e fabricação nacionais.

A longa experiência adquirida pela FAB na instrução aérea e agora na homologação e ensaios em vôo, veio a se juntar à da engenharia aeronáutica para especificar o projeto.

Foi feito um contrato de desenvolvimento da aeronave, com recursos da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), e criada dentro do CTA, a Comissão de Desenvolvimento, Acompanhamento e Aceitação da Aeronave T-27 (CDAA T-27).

Posteriormente o contrato de produção do avião desenvolvido foi feito pela Diretoria de Material Aeronáutico a qual, evidentemente, o fiscalizava através de sua COMFIREM.

A CDAA T-27, subordinada ao DEPED, continuou atuando tanto no gerenciamento das modificações e melhorias introduzidas em função de dificuldades encontradas em serviço, quanto para a qualificação do avião como plataforma de armas.

Pela primeira vez, para aquisição de uma nova aeronave da FAB, foram cumpridas as fases de concepção, de viabilidade, definição, e desenvolvimento sob o real comandamento da Força Aérea. Essa experiência, principalmente a da CDAA, seria de grande utilidade no futuro.

A EMBRAER há algum tempo tentara dar continuidade à sua "linha militar" e havia proposto à FAB uma aeronave de ataque ao solo com características bastante superiores ao AT-26 e que poderia entrar em produção após este. Para fazer o anteprojeto desse avião, obteve ajuda da sua parceira italiana, a Aermacchi.

Esta proposta, conhecida por A-X, não chegou a vingar em face de outros motivos e também porque a implantação dos F-5 e dos F-103 estava aliviando o problema bélico da FAB (e exaurindo os recursos existentes).

Por outro lado, nesta mesma época, ainda não se tinha uma aeronave que pudesse ser considerada realmente estratégica.

No início dos anos 80 a Força Aérea Italiana (Aeronautica Militare Italiana – AMI) viu a necessidade de adquirir uma aeronave caça-bombardeio leve, subsônico, de grande raio de ação e capacidade de carga. Esta aeronave utilizaria tecnologia recentemente adquirida com a participação daquele país no desenvolvimento do avião tri-nacional Tornado e permitira a desativação dos seus Fiat G-91 (Gina).

A Aermacchi já tinha um esboço do nosso A-X que serviu como ponto de partida para a necessidade italiana. Sendo assim, a própria empresa (talvez insuflada pela EMBRAER...) aventou a hipótese de participação do Brasil no projeto, desenvolvimento e evidente aquisição do avião.

Os governos dos dois países se falaram e foi feita uma proposta de participação do Brasil no "empreendimento".

A EMBRAER, o DEPED, o Comando Geral do Ar (COMGAR) e o COMGAP (Comando Geral de Apoio), todos viram suas chances. A primeira de aumentar a sua consolidação como fabricante de aviões militares, o segundo em ver o Brasil progredir na tecnologia e no desenvolvimento da fabricação de aviões de caça, o seguinte em contar com o vetor estratégico adequado à nossas posses e o último a se tornar mais independente na aquisição de material de suprimento, de manutenção e bélico para suas aeronaves de combate.

Se o Projeto fosse lançado, o Comando Geral de Pessoal (COMGEP) também teria tempo de se adequar às necessidades de formação e elevação de nível técnico de pessoal.

Tudo se encaixava e o Estado-Maior finalmente poderia concretizar o sonho de uma Força Aérea com vetores à altura de sua doutrina.

Era necessária a vontade política do Governo e esta foi conseguida, mais uma vez, por exposições muito claras e convincentes do Ministério da Aeronáutica.

Os preparativos para a assinatura dos contratos demandaram um enorme esforço de coordenação entre governos, a FAB e a AMI visando o acompanhamento e fiscalização do desenvolvimento e da produção das aeronaves em três empresas (Aeritália, Aermacchi e

EMBRAER) e com especificações um pouco diferentes entre os dois países (acrescidas das evidentes diferenças culturais).

Para gerir o Programa por parte da FAB foi criada então uma comissão especial denominada Comissão Coordenadora do Programa Aeronave de Combate (COPAC). A aeronave em pauta passou a ser chamada de AMX e foi depois "tipificada" pela FAB como A-1.

Com este Programa a FAB adquiriu importantes conhecimentos na parte de fiscalização e acompanhamento de contratos de desenvolvimento e fabricação, e aperfeiçoou os que já possuía em função do Programa do Tucano T-27.

O AMX (A-1) levou a EMBRAER a aprender outras novas tecnologias (estruturas supersônicas, barramento de dados, integração de sistemas embarcados, métodos e processos de fabricação de produtos militares etc.) e também a lidar com programas de parceria de fabricação internacionais. Por outro lado, com este Projeto, também aumentamos o número de fabricantes e reparadores de "aero-peças" no Brasil.

Passamos a ter uma aeronave realmente com capacidade estratégica adequada à nossa realidade e com aviônica e sistema de armas equiparado aos melhores aviões do mundo.

Tornamo-nos donos e senhores de todo o projeto e independentes para quaisquer modificações, adaptações e melhorias que se fizessem necessárias no nosso avião.

Com o passar dos anos, em 1988, a nossa frota de F-5 foi diminuindo pelo atrito natural, os A-1 ainda não estavam sendo entregues e necessitávamos, pelo menos, repor o número inicial de F-5E.

Convém lembrar também que os nossos F-5B (bi-posto), por serem de geração anterior aos modelos "E" e bastante diferentes destes, estavam apresentando muitos problemas na área de suprimento e manutenção.

Neste ano a USAF decidiu alienar os F-5 que ainda possuía e que operavam no Esquadrão Agressor (Agressor Squadron) como "inimigos" nos treinamentos de combate dissimilar com outros esquadrões de caça daquela força aérea.

Originalmente esses poucos aviões eram destinados ao Vietnam do Sul, mas, com o fim da guerra, foram incorporados, meio a contra gosto, pela própria USAF que também passou a ter alguns F-5F (bi-posto).

Em resumo, outra vez, a coincidência nos ajudou e conseguimos comprar vários F-5E e alguns F-5F usados da USAF e, nessa época, pagamos por cada um pouco mais de um sexto do preço dos que havíamos comprado em 1974!

O Programa AMX, dado ao seu vulto, foi demorado. Numa análise resumida e dentro da linha de raciocínio deste artigo, pode-se dizer que tanto a indústria aeronáutica brasileira quanto a Força Aérea Brasileira (Comando da Aeronáutica) passaram para a sua fase adulta a partir do marco balizado pelo Programa AMX (A-1).

A consolidação da experiência na aquisição de aeronaves fabricadas no exterior e principalmente no Brasil, aliada à nossa capacitação de pessoal gerada pela área de ciência e tecnologia, pela área de material e pela área operacional, está concretizada na Diretriz do Comando da Aeronáutica (DCA 400-6) "Ciclo de Vida de Sistemas e Materiais da Aeronáutica".

Tal documento, de invejável clareza e abrangência, cujo conteúdo reflete a experiência adquirida pela Força Aérea Brasileira na área de Logística, pode ser tomado como base para qualquer entidade que venha a lidar com sistemas e materiais, seja militar ou não. Possivelmente esta diretriz já tenha até sido copiada por outras forças aéreas.

A frutífera operação das aeronaves A-1 e dos F-5E atravessou os anos e, conforme estabelece a própria DCA 400-6, estes aviões estão em fase de revitalização e melhoria.

No início dos anos 90, com o já envelhecimento dos Xavantes, a EMBRAER veio a propor um substituto baseado no Tucano (T-27). Essa aeronave bem mais potente teria como base o avião de treinamento desenvolvido por ela para participar da concorrência lançada pelas Forças Armadas Americanas (Joint Primary Aircraft Training System -JPATS).

A área operacional não gostou muito da idéia, pois desejava que os treinadores da aviação de caça fossem aviões a jato e não turbo-hélice.

Mais uma vez, a conjuntura nacional e fatores políticos influenciaram a escolha, e a FAB decidiu contratar o desenvolvimento e produção do que ficou conhecido como Super Tucano (A-29).

O Projeto SIVAM viabilizou a sua aquisição e também a das aeronaves de alarme aéreo antecipado (R-99A) e de sensoreamento remoto (R-99B).

Todo o programa do A-29 foi, e está sendo, conduzido dentro dos ditames da DCA 400-6.

Hoje os A-29 (A e B), equipados com atualizados aviônicos, operam no esquadrão de formação de Pilotos da Caça em Natal (2º/5º G.Av.), em dois esquadrões na área amazônica (1º/3º e 2º/3º G.Av.) e em um esquadrão no noroeste do Brasil (3º/3º G.Av.).

Esse programa trouxe para a FAB a comunicação tipo "data-link" entre aeronaves, o alarme aéreo antecipado e forçou a promulgação da famosa Lei do Abate!

No início deste século o E.M.Aer. tornou pública a necessidade de aquisição de aeronaves de interceptação para substituírem os F-103, visto estar decidido que essas aeronaves seriam desativadas. Para este programa denominado de F-X, foram avaliadas, dentro do que estabelece a DCA 400-6, aeronaves estrangeiras já desenvolvidas.

Como é sabido no início do atual governo, o programa F-X, apesar de já ter tido aprovação político-financeira, foi postergado devido a fatores de ordem conjuntural.

Desta maneira, para suprir a necessidade iminente de substituição dos F-103, foi feita a aquisição dos Mirage 2000, de segunda mão, da Força Aérea Francesa.

A aquisição desses aviões, embora de geração posterior e bem mais avançados do que os nossos antigos Mirage III do GDA, no que concerne ao planejamento de longo prazo da FAB, pode ser considerada uma emergência que nos levou a procedimento similar ao da aquisição dos TF-33 lá nos idos de 1968.

Hoje é patente que a FAB sabe, e muito bem, prever as suas necessidades, adquirir e manter em estado operacional os materiais e equipamentos que lhe permitem dar cumprimento à sua doutrina, às hipóteses de conflito e à Política Nacional de Defesa.

Voltamos novamente a tratar do Programa F-X. O antigo compromisso governamental está de pé e o Comando da Aeronáutica adapta seus requisitos para se adequar às evoluções técnicas ocorridas.

O Programa com o objetivo de preencher as reais necessidades da FAB na defesa aérea está prestes a ser estabelecido. Nós temos capacidade de escolher um produto adequado e até de produzi-lo, que venha o Programa F-X2!

Sentemos a Pua!

O autor é Coronel-Aviador

Para entender o conflito palestino-israelense

Transcrição de texto (Folha de São Paulo)

O mandato britânico (1920-1947)

Com a derrota do Império Otomano na Primeira Guerra Mundial, os britânicos assumiram o controle da Palestina, recebendo, em 1922, mandato da Liga das Nações. A imigração judaica para a região cresce, estimulada pelo movimento sionista nascido na Europa no século XIX, em reação à perseguição aos judeus no continente. A intenção de estabelecer um lar nacional para os judeus na Palestina foi baseada em parte nos laços religiosos e históricos com a região. A proposta teve apoio britânico na Declaração Balfour, de 1917. Entre 1890 e 1922, a população judaica na Palestina dobrou, de 40 mil para cerca de 85 mil. Em 1929, 67 judeus são mortos por árabes em Hebron. Em 1947, judeus somam 600 mil, para 1,3 milhão de árabes. Comunidade judaica forma grupos paramilitares. Entre 1936 e 1939, ocorre revolta dos árabes da Palestina contra domínio britânico e imigração judaica, que abriu disputa por terras.

Partilha e guerra (1947-1948)

Em 1947, sob impacto do Holocausto de 6 milhões de judeus pela Alemanha nazista, a ONU, sucessora da Liga das Nações, aprova partilha da Palestina. Pelo plano, judeus ficariam com 56% do território, e um Estado árabe seria formado no restante. Árabes rejeitam partilha, sob argumento de que ela não obedeceu à proporção

entre as populações. Começam confrontos entre os dois grupos. Em 1948, Israel declara independência, um dia antes do fim formal do mandato britânico, em 15 de maio. Milícias são fundidas em Exército. Novo país é invadido por tropas das nações árabes vizinhas. Vitorioso, Israel passa a controlar 77% do território. No conflito, que os palestinos chamam de Nakba (catástrofe), mais de 600 mil árabes (muçulmanos e cristãos) foram expulsos ou fugiram de Israel, perdendo casas e propriedades; 160 mil permaneceram.

Expansão israelense (1948-1967)

Egito assume controle de Gaza, e Jordânia, da Cisjordânia. População dos territórios incha com os campos de refugiados palestinos. Israel recebe no período 700 mil judeus da Europa e de países árabes, grande parte destes expulsos ou em fuga. Palestinos se espalham também por outros países da região. Em 1956, israelenses, britânicos e franceses invadem Egito, tentando retomar o controle do canal de Suez, nacionalizado pelo governo de Gamal Abdel Nasser. Guerra é interrompida após intervenção dos Estados Unidos. Em 1967, alegando invasão iminente capitaneada por Nasser, que mobilizara tropas na fronteira, Israel ataca Egito. Jordânia entra na chamada Guerra dos Seis Dias, ao final da qual Israel ocupa o deserto do Sinai (Egito), as colinas de Golã (Síria), a faixa de Gaza, a Cisjordânia e o setor oriental (árabe) de Jerusalém. Resolução 242 da ONU pede retirada israelense desses territórios. Israel declara anexação de Jerusalém. Em 1964, é fundada a Organização para a Libertação da Palestina, coalizão de grupos nacionalistas e marxistas que não reconhecem Israel, pedem direito de retorno dos refugiados e autodeterminação para palestinos. A coalizão, liderada pelo Fatah (Movimento pela Libertação da Palestina), passa a atacar Israel a partir da Jordânia.

Questão palestina (1967-1968)

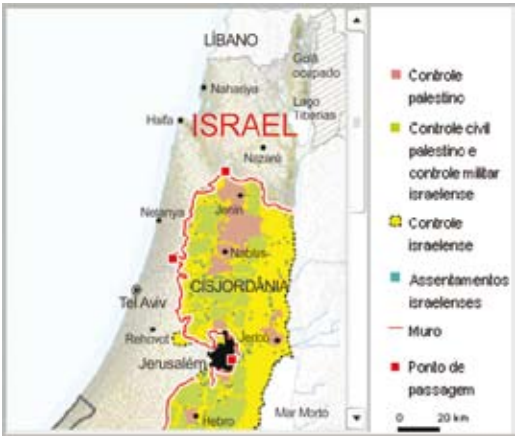
Em setembro de 1970, militantes da OLP são expulsos da Jordânia e se refugiam no Líbano. Em 1972, 11 atletas israelenses são mortos pelo grupo Setembro Negro, ligado à OLP, durante Olimpíada de Munique. Em 1973, na Guerra do Yom Kippur, Síria e Egito atacam Israel pelo Sinai e por Golã. Depois de 48 horas, Israel reverte vantagem árabe e lhes impõe derrota. Em 1978, Israel devolve Sinai ao Egito no Acordo de Camp David, mediado pelos EUA. Em 1974, o Fatah, facção dominante na OLP, passa a defender a criação de um Estado binacional na Palestina. Facções linha-dura rompem com a OLP. Em 1982, Israel invade Líbano para expulsar OLP. Em Beirute, Exército israelense permite massacre de refugiados palestinos nos campos de Sabra e Shatila por milícias cristãs aliadas. OLP se refugia na Tunísia. Em 1987, eclode primeira Intifada (revolta) contra Israel em Gaza e na Cisjordânia. Em 1988, declaração de independência palestina feita pela OLP reconhece indiretamente Israel, nas fronteiras anteriores a 1967. No mesmo ano, surge o Movimento de Resistência Islâmica (Hamas), que prega um Estado islâmico em toda a Palestina, mas é inicialmente estimulado pelo governo israelense, como modo de enfraquecer OLP.

Esperança e decepções (1988-2000)

Sob pressão dos EUA, Israel estabelece negociações diretas com palestinos, na Conferência de Madri (1991). Em 1993, Israel e OLP firmam Acordos de Oslo, que preveem estágio de autonomia palestina em Gaza e na Cisjordânia até negociações finais para Estado palestino. É criada Autoridade Nacional Palestina, sob comando de

Yasser Arafat, eleito presidente da ANP em 1996. Áreas de Gaza e da Cisjordânia passam ao controle palestino, mas Israel mantém colonização da Cisjordânia. Em 1994, Hamas promove primeiro atentado terrorista, após morte de 29 palestinos por grupo judaico em Hebron. Em 1995, premiê israelense Yitzhak Rabin é assassinado por extremista judeu. Em 1996, direitista Benjamin Netanyahu é eleito premiê. Em 1999, é sucedido pelo trabalhista Ehud Barak. Em julho de 2000, o americano Bill Clinton reúne Barak e Arafat em Camp David (EUA) para cúpula destinada a resolver a questão. A cúpula fracassa, apesar de Israel julgar ter apresentado sua melhor proposta. Barak oferecia devolver Gaza e 95% da Cisjordânia (equivalentes a 22% da Palestina do mandato) e capital palestina em parte da Jerusalém árabe, mas não soberania sobre Esplanada das Mesquitas (Monte do Templo, para os judeus). Também não houve acordo sobre retorno dos refugiados palestinos.

Na atualidade



Em setembro de 2000, Ariel Sharon, líder do direitista Likud em campanha para premiê, vai à Esplanada das Mesquitas. Começa a Segunda Intifada, que Israel acusa Arafat de estimular. Atentados terroristas, ataques israelenses e confrontos deixam 5.000 palestinos e mil israelenses mortos em quatro anos. Sharon, eleito premiê em 2001, funda o partido Kadima, prometendo abrir mão da ideia da Grande Israel. Em 2004, Arafat morre; é substituído na Presidência da ANP por Mahmoud Abbas, do Fatah, eleito em 2005. Em 2005, Israel retira soldados e 8.000 colonos de Gaza, mas mantém controle sobre fronteiras do território. Ao mesmo tempo, começa construção do muro entre Israel e a Cisjordânia. O muro, chamado pelo governo israelense de barreira de segurança, reduz a quase zero os atentados terroristas em Israel, mas anexa grandes porções

do território palestino. Na Cisjordânia e em Jerusalém Oriental são mantidos cerca de 400 mil colonos. Sharon entra em coma em 2006 e é substituído por Ehud Olmert. Hamas vence eleições legislativas palestinas de janeiro de 2006; seu gabinete é boicotado por Israel e pelo Ocidente, que classificam o grupo como terrorista. Negociações entre Hamas e Fatah por um governo de unidade fracassam, em meio a divergências internas e sob pressão dos Estados Unidos. Em 2007, combates entre Hamas e Fatah levam à expulsão do Fatah de Gaza. ANP nomeia novo gabinete, que só tem voz em parte da Cisjordânia. Israel aperta cerco econômico a Gaza. Hamas usa túneis na fronteira egípcia para contrabandear alimentos, combustível e armas. O grupo e facções ultrarradicais, como Jihad Islâmico, aumentam ataques com foguetes contra Israel. Trégua mediada pelo Egito entre Israel e Hamas vigora entre junho e dezembro de 2008. Lamentavelmente, nenhum dos dois lados cumpre estritamente o acordo.

Texto publicado originalmente no jornal "Folha de São Paulo", em 17 de janeiro de 2009

A Energia como expressão do Poder Nacional

Sergio Xavier Ferolla

Pelos resultados que a história vem registrando, é válido considerar que dinâmica do mundo moderno teve início no Século XIX, com o desenvolvimento das máquinas a vapor, invento do inglês James Watt em 1769, desencadeando uma revolução industrial que mudou o mapa do poder entre as nações e colocou o domínio das fontes de energia entre os objetivos das potências militares e industriais.

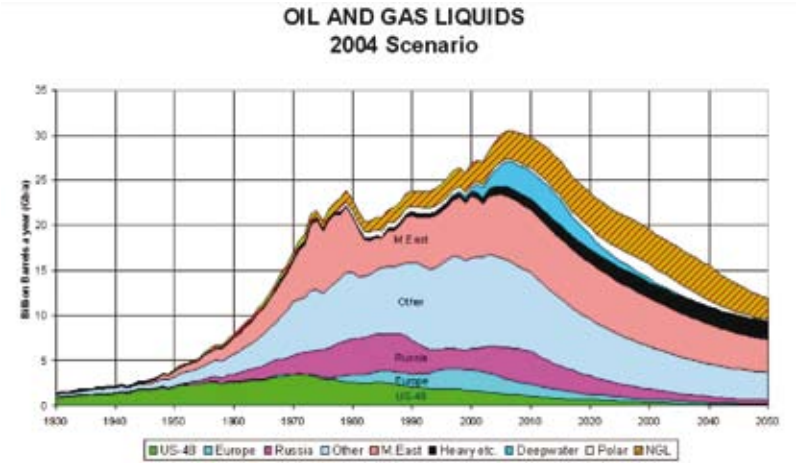
Iniciando-se pelo carvão mineral, tornou-se a humanidade cada vez mais dependente dos combustíveis fósseis, cujas jazidas se formaram em decorrência dos cataclismos geológicos pré-históricos que, por milênios, revolveram as camadas superiores do nosso planeta. A partir dos primórdios do Século XX, a humanidade passou a desfrutar dos subprodutos do petróleo, poderoso e eficiente energético que proporcionou inúmeras vantagens e riquezas para a sociedade.

Vivendo em função do revolucionário combustível, o mundo desenvolvido criou uma complexa dependência por um produto não renovável, cujas jazidas se localizam, preponderantemente, em regiões distantes e conflituosas, ocasionando repetidas crises de abastecimento para os modernos e consumidores centros do poder mundial. Como agravante, já há algum tempo, estudiosos da questão petróleo vêm alertando para a inexorável redução da oferta do produto nas próximas décadas, com a conseqüente escalada dos preços, exacerbando espíritos gananciosos e lutas pelo controle das valiosas jazidas.

A demanda por óleo combustível vem crescendo cerca de 2% ao ano sendo que, desde 1985, nas regiões em desenvolvimento, o uso de energia cresceu da ordem de 30% na América Latina, 40% na África e 50% na Ásia. A agência norte-americana - Energy Information Administration, (EIA) - prevê que a demanda global crescerá, aproximadamente, 60% até 2020, totalizando algo entre 40 bilhões e 50 bilhões de barris ao ano, levando-se em conta a inserção das potencias regionais emergentes, entre as quais, espera-se, também estará inserido o Brasil.

A este complexo cenário soma-se a agravante de existirem fortes dúvidas de que países do Oriente Médio, como a Arábia Saudita, por exemplo, tenham as reservas que apregoam possuir, sabendo-se que a produção do Mar Cáspio está aquém do esperado, assim como as novas descobertas na costa Ocidental da África e de outras regiões consideradas promissoras, que certamente não compensarão o declínio de produção dos atuais e grandes reservatórios geológicos.

Tomando por base as curvas de produção dos principais fornecedores, foi estimado, em 2004, que o pico de produção mundial ocorreria em torno de 2008. Tais parâmetros são agravados, se considerarmos que a taxa de descoberta de petróleo tem sido quatro vezes menor que a taxa mundial de consumo, tendo o pico dessas descobertas ocorrido em 1965, sendo que a produção norte-americana passou pelo máximo em 1971 e a do Mar do Norte recentemente, o mesmo ocorrendo com a maioria dos grandes países produtores, como mostrado, graficamente, na figura



Confirmando tal previsão, a AIE - Agência Internacional de Energia, em seu relatório anual de novembro de 2008, como divulgado pelo jornal "Financial Times", informou que a extração de petróleo nas jazidas mundiais declina mais rapidamente que o previsto, sendo necessários investimentos anuais da ordem de US$360 bilhões para satisfazer a demanda da China, Índia e outros países emergentes.

Com as tensões políticas no Oriente Médio, Chechênia e Afeganistão, entre outras, ameaçando o fluxo do petróleo das regiões produtoras, aliadas ao jogo dos especuladores internacionais, grandes oscilações têm causado pânico a tão sensível mercado, tornando impossível qualquer previsão otimista para o futuro, num horizonte em que já se vislumbra a escassez. O efeito Chaves, na Venezuela, também não deve ser desprezado.

Organizações internacionais, que até recentemente buscavam atenuar os graves indícios da real queda de produção e fornecimento de petróleo, já passam a considerar tal fator na composição dos cenários futuros e em recente relatório, o FMI alerta para um "choque do petróleo permanente e que os países vão ter de se ajustar". Com a previsão da AIE de que a taxa de extração declinará cerca de 6,4% ao ano, em que pesem os maciços investimentos esperados no setor, tão logo o volume produzido passe pelo máximo e comece a declinar, o preço do barril crescera de forma acentuada, com a demanda superando a oferta no mercado internacional.

Essas considerações, quanto a real situação mundial do petróleo, nos conduzem a ponderar sobre a gravidade da política imposta ao país, na última década, em detrimento dos reais interesses nacionais e com sérios reflexos no futuro. Liberalizante, perversa e predatória, essa política econômica dilapidou significativa parcela do patrimônio público, estendendo suas diabólicas pretensões sobre as nossas estratégicas reservas, abrindo a exploração das preciosas jazidas a empresas transnacionais, cujo único objetivo é o lucro imediato e a satisfação de interesses alienígenas.

Com a exploração acelerada e a exportação do produto, o mínimo que devera ocorrer será a constatação de uma perigosa vulnerabilidade, quando o quadro de escassez e de tensões se intensificar no cenário internacional, com sérios reflexos sobre a soberania da nação brasileira. Caso nosso país, no futuro, tivesse de retornar às aquisições externas, disputaria a estratégica *commodity* num mercado em que o valor do barril, nas ofertas do produto, deverá atingir valores imprevisíveis, se tais ofertas poderem ser realizadas.

A abertura do setor do petróleo no Brasil, com a promulgação da Lei 9.478, foi preconizada como a solução necessária para forçar a redução do custo dos derivados, argumentando-se, à época, que a competição entre as empresas levaria, naturalmente, à diminuição dos preços aos consumidores. A dura realidade do mercado, dominado, que é, por um oligopólio de empresas estatais e privadas, impõe uma outra legislação viável e urgente, que nos assegure o abastecimento pôr um longo período, através da Petrobrás. Para tal, bastaria restringir a expansão do atual modelo e assim, evitar que as reservas nacionais venham a ser precocemente exauridas, pela especulativa busca do lucro fácil e a exportação.

O Brasil, com seu clima ameno e uma população multirracial, religiosa, tolerante e ordeira, foi agraciado pela providência divina com um solo pleno de riquezas, vastas áreas para produção agrícola e preciosas jazidas minerais. A mais recente dádiva veio à luz com a fabulosa descoberta geológica dos técnicos da Petrobrás, de que sob uma profunda camada de sal, do litoral, do Espírito Santo ao de Santa Catarina, existem bilhões de barris de óleo e gás, jazida capaz de transformar o Brasil em grande produtor de petróleo e seus derivados.

Conhecidos como pré-sal, esses depósitos de hidrocarbonetos se formaram há mais de uma centena de milhão de anos, quando se iniciou a separação das placas dos continentes sul-americano e africano, inicialmente unidos numa extensa massa de terra designada por Gondwana.

Como bem explicou o geólogo de petróleo Giuseppe Bacoccoli, que trabalhou na área de exploração da Petrobrás, de 1965 a 1997, as poderosas forças geológicas e erupções vulcânicas romperam o continente inicial, soterraram volumosas quantidades de material orgânico, e deram início à formação de lagos intercontinentais nas extensas fendas da crosta terrestre, evoluindo para a penetração do mar num extenso golfo, predecessor do Oceano Atlântico, onde foi se depositando espessa camada de sal.

O cataclismo geológico prosseguiu atuando, depositando, nas frestas, infindáveis resíduos do velho continente e forçando a separação das duas placas, até a configuração geográfica atual, conhecida pela humanidade.

Foi a competente análise desses eventos pré-históricos que levou a Petrobrás a investir volumosos recursos em estudos e pesquisas, capazes de identificar valiosos depósitos de hidrocarbonetos a 4 quilômetros de profundidade na crosta terrestre e sob uma lâmina de água, no mar, de 2 quilômetros. A designação "pré-sal" se deve à classificação das camadas pelos geólogos, do interior para a superfície, numa sequência de pré-sal, sal e pós-sal. No pós-sal localizam-se as jazidas em exploração, como as da bacia de Campos, por exemplo.

Como a nossa história é repleta de casos e acasos que se refletiram em benefício da nacionalidade, caberia, inclusive, valendo-nos das oportunas palavras de D. Pedro I por ocasião do "diga ao povo que fico", acrescentarmos, para tais jazidas, a condição de serem exploradas "para o bem de todos e a felicidade geral da nação". Essa condicionante, cláusula pétrea nas manifestações dos sinceros patriotas, deixou, na atualidade, de ser considerada como pecado capital até pelos conhecidos neoliberais tupiniquins, que após a falência dos cassinos financeiros internacionais mudaram de camisa e já defendem o, até então, "sacrilégio" da intervenção do Estado na economia, com a injeção de vultosos recursos nos sagrados templos da decadente economia internacional.

Como a Agência Nacional do Petróleo (ANP), tem atuado como um balcão de negócios em detrimento dos interesses nacionais, o anúncio da descoberta das novas e volumosas jazidas excitou o poderoso grupo de abutres internacionais e seus agentes infiltrados, de forma a se valerem da perniciosa Lei 9478/97, conhecida como lei do petróleo.

O clamor nacional e a perspectiva da obtenção de elevados recursos para as reservas federais fez despertarem os indolentes e acomodados, especialmente nas hostes governamentais, motivando constantes debates entre políticos e na imprensa, com propostas salvadoras e de interesse de um ou outro grupo mas, como sempre, deixando os interesses nacionais em segundo plano. Frente a esse complexo ambiente e visando ganhar tempo para que uma solução conciliadora pudesse, talvez, agradar a gregos e troianos, não violentando os endeusados conceitos do "tal mercado", decidiu o governo federal, há algum tempo, pela elaboração de estudos e propostas cujas linhas mestras deverão, em breve, serem levadas ao Presidente da República para a formalização das diretrizes que nortearão os trabalhos do governo e das empresas interessadas.

No descortinar desse novo cenário econômico e industrial, capaz de viabilizar elevados patamares para a riqueza nacional, gerando empregos e propiciando a atuação do Estado na redução de muitas das assimetrias regionais e sociais, mais uma vez a providência Divina se fez atuar, criando impasses, provocando a desvalorização do barril de petróleo e, em consequencia, reduzindo a pressão dos ansiosos e apressados interessados na apropriação dos blocos do pré-sal.

Com as poderosas nações do mundo frente a uma crise sem precedentes, capaz de mudar os centros de poder e a própria forma de viver da humanidade, agora mais cautelosa e menos esbanjadora, o governo ganhou alguma tranqüilidade e um maior prazo, permitindo a consolidação de novas regras que viabilizem uma exploração passo a passo, com maior participação das empresas brasileiras não só na extração do óleo e do gás, como também na produção de equipamentos com alto valor agregado de mão de obra e componentes nacionais.

Para que os vultosos recursos a serem injetados na economia brasileira não ocasionem a valorização do Real, provocando inflação e uma avalanche de importações capazes de aniquilar a produção nacional, uma solução muito adequada deveria ser a colocação dos referidos recursos em um Fundo governamental no exterior onde, rendendo dividendos, poderia ser utilizado parcimoniosamente pelo governo, em projetos estratégicos para o desenvolvimento do país. Esse modelo é utilizado pela Noruega e outros grandes produtores de petróleo, com excelentes resultados, evitando o que aconteceu com a Holanda que, despreparada para o bom usufruto do petróleo em seus domínios, tornou-se vítima de um desequilíbrio econômico conhecido como "a doença holandesa", que arrasou o parque fabril daquele país.

Se atentarmos para o fato de que uma plataforma de exploração e produção para as profundezas do pré-sal, cerca de 6 quilômetros a partir da superfície do mar, tem valor superior a um bilhão de dólares, a estratégia mais adequada seria uma programação passo a passo. Dessa forma, os próprios recursos auferidos com a produção inicial, poderiam financiar a etapa seguinte.

Assim operando, o país estaria menos dependente de financiadores externos e associações desvantajosas para a economia nacional, bem

como teria condições de mobilizar a capacidade industrial doméstica e a produção de óleo e gás segundo um fluxo controlado, para que as jazidas ofereçam seus frutos a longo prazo, equilibrando a demanda com o consumo e usufruindo dos previsíveis e crescentes valores do barril, na medida em que o produto se tornar mais escasso no mercado mundial.

Alem de quaisquer argumentos técnicos, jurídicos e econômicos possíveis, é importante ressaltar que o suprimento de combustíveis para um país com as características do Brasil, muito extenso e com consideráveis assimetrias regionais e sociais, deve ser planejado e executado considerando-se aspectos geopolíticos e estratégicos, acima e além dos rotineiros contratos e leis que regem o abastecimento pelas forças do mercado. As empresas privadas serão bem vindas, desde que atuando sob a supervisão da autoridade nacional, como ocorre na maioria dos países grandes produtores.

Nesse início de 2009, o comportamento especulativo de alguns setores da economia mundial, que chegou a estabelecer uma cotação recorde do barril de petróleo, na casa dos cento e cinquenta dólares, no segundo semestre de 2008, vem ocasionando uma desvalorização, do referido barril, superior a 60%, desestimulando os necessários investimentos na produção e exploração de novas jazidas, agravando um cenário conjuntural da economia, já abalada pela carência de recursos no mercado. Como os resultados no complexo setor do petróleo surgem, apenas, a longo prazo e considerando que as previsões das agências especializadas apontam para uma perigosa tendência de queda na produção mundial, frente à crescente demanda, os não investimentos deverão ocasionar, mais rapidamente, a temível escassez do estratégico energético, com resultados imprevisíveis para toda a humanidade.

Em que pesem as esperançosas promessas de riqueza que o petróleo poderá proporcionar, por algum tempo, ao nosso país, faz-se importante intensificar a busca de fontes alternativas de energia, pois se aceitamos que as jazidas de hidrocarbonetos tendem para a exaustão em futuro previsível e extremamente próximo, em termos das escalas de tempo de um país, lógico será poupá-lo para aplicações mais no-

bres como, por exemplo, na petroquímica, na propulsão de navios e aeronaves, bem como de algumas outras formas de transporte pesado, essenciais à logística das nações.

O Brasil dispõe de precioso conhecimento no campo da biomassa e, o que é mais importante, possui o poder dos trópicos, com a ação do Sol em suas terras abundantes, podendo suprir boa parte das necessidades domésticas e, dentro de certos limites, pois a produção de alimentos ocupa lugar prioritário para a humanidade, oferecer ao mundo produtos dessa fonte inesgotável de insumos energéticos, gerando incontáveis postos de trabalho, produção industrial autóctone e como conseqüência final, preciosos saldos na balança de pagamentos.

Um programa de governo, visando alternativas no campo da energia, teve seu início em decorrência da crise do petróleo na década dos 70. Na ocasião, o governo federal determinou estudos e a busca de alternativas para a redução das importações do produto, tendo o CTA, atualmente designado por Comando Geral de Tecnologia Aeroespacial, apresentado trabalhos e ensaios técnicos já realizados pelo Professor do ITA Ernest Stumpf, desde os anos 50, demonstrando a viabilidade da mistura de até 20% de álcool anidro na gasolina, sem necessidade de modificações nos motores.

O governo federal, sob a presidência do General Geisel, com visão estratégica e determinação política, implantou no Brasil uma alternativa energética simples e econômica, benéfica para o meio ambiente, geradora de empregos no campo e na indústria, alem de afastar a ameaça do desabastecimento, nas imprevisíveis crises que o setor petróleo, com freqüência, transtorna a humanidade.

Nosso país, na ocasião, produzia o álcool como subproduto das usinas de açúcar e em volumes da ordem de algumas centenas de milhares de litros (aproximadamente 600.000 lts.). Sob a coordenação da então Secretaria de Tecnologia Industrial do Ministério da Indústria e do Comércio, (STI/MIC), o CTA, após transferir para o parque industrial todas as informações técnicas e as modificações necessárias para neutralizar os efeitos decorrentes do combustível aditivado com etanol, deu início ao desenvolvimento dos motores a puro álcool,

tendo operado frotas experimentais em todo o território nacional, que giraram cerca de 20 milhões de quilômetros, propiciando ao governo a segurança necessária para determinar a implantação do PROALCOOL.

Nossos especialistas ensinaram aos fabricantes de veículos detalhes tecnológicos valiosos, para que os motores operassem com mais eficiência, reduzindo as perdas com o novo combustível, sabidamente menos energético quando comparado com a gasolina. Valendo-se da alta octanagem do etanol, dobrou-se, basicamente, a taxa de compressão dos motores, aumentando-se a eficiência do conjunto moto-propulsor.

Com essa original e simples solução de engenharia, aliada a pequenos outros detalhes de projeto e de novos materiais, os motores a etanol passaram a consumir, em volume, apenas 20% a mais que os similares a gasolina, ou seja, um motor fabricado para consumir gasolina, se operando com etanol, consumirá, em média, 20% a mais que o mesmo motor fabricado para operar exclusivamente com etanol.

Sem quaisquer ônus, as empresas automotivas receberam todas as informações técnicas para a conversão e fabricação dos novos motores, cabendo à Petrobrás implantar a infra-estrutura adequada para assegurar o suprimento do novo combustível, enquanto o setor da agroindústria proporcionava resposta surpreendentemente positiva, atingindo em curto período uma oferta anual superior a 10 bilhões de litros.

Com um arrojado trabalho científico, tecnológico e industrial, foram superadas metas de produtividade e redução de custos, passando o álcool, nos dias atuais, a ser ofertado aos consumidores a preços bem reduzidos, quando comparados aos da gasolina, alem de se tornar uma preciosa no comércio internacional. Paralelamente, devido ao grande volume de produção, as usinas de açúcar e álcool passaram a reciclar os efluentes do processo e, de forma integrada, além de gerar a própria energia para a cadeia produtiva, utilizando o bagaço da cana e a palha, passou a oferecer a eletricidade excedente, de forma comercialmente competitiva, para suprir as regiões vizinhas.

Esse complexo tecnológico e agro-industrial integrado é um modelo de sucesso, que demonstrou a viabilidade da participação da biomassa na matriz energética nacional, não só ofertando o álcool combustível, como também fornecendo energia elétrica para a rede de distribuição. Os grandes investimentos programados nesse processo de co-geração e distribuição, permitirão que em 2030, a oferta de eletricidade seja da ordem de 7 mil megawatts, para uma colheita de 1,4 bilhões de toneladas de cana. Outro aspecto singular e pouco considerado pelos analistas que abordam os resultados do PROALCOOL, foi a implementação em São Paulo, no seio de uma região predominantemente agrícola, de um moderno parque industrial no setor de metal/mecânica, propiciando aos agricultores a oferta dos componentes de calderaria, moendas, máquinas especiais, turbinas a vapor e um sem número de importantes dispositivos para novas instalações industriais, bem como para as rotineiras e essenciais manutenções preventivas e revisões das instalações, nos períodos da entre safra.

Paradoxalmente, num momento em que a humanidade busca alternativas energéticas e formas de reduzir o consumo das fontes ainda disponíveis, nosso país festeja, com certo regozijo, a fabricação indiscriminada dos chamados "carros flex", um sucesso no mercado, mas uma incoerência em termos de desperdício do precioso energético que é o etanol, na forma atualmente ofertada. Os motores flex, na realidade, são motores projetados para operação, mais eficiente, com gasolina, mas dotados de componentes e sistemas eletrônicos de controle da combustão que viabilizam o funcionamento com álcool puro e misturas variadas dos dois combustíveis, não compensando, porém, as perdas já citadas anteriormente. Assim sendo, em média, consomem uma massa do carburante etanol e ou das variadas misturas, cerca de 20% superior ao consumo de gasolina pura, para uma mesma potência e regime de referência.

A evolução na tecnologia dos motores deve ser estimulada, mas com a fixação de rígidos parâmetros comparativos entre os combustíveis utilizados, não somente pelo seu custo no mercado, como, principalmente, em termos de eficiência e economia dos energéticos como um todo. Mesmo respeitando as opções dos usuários e do

mercado, por considerar que em algumas regiões do país o fornecimento do etanol costuma sofrer interrupções, a fabricação de veículos a puro álcool deveria ser impositiva para as frotas oficiais, nas empresas estatais e nos serviços de transporte público, como táxis, por exemplo.

Com reconhecida supremacia tecnológica e eficiente produção no setor agroindustrial, torna-se imperativo, para assegurar o fornecimento de etanol ao mercado nacional e alem fronteiras, uma rígida política de estoques reguladores e monitoramento dos volumes produzidos, de forma a não se repetir a crise vivida em passado recente, pela falta de ação dos órgãos governamentais e uma irresponsável opção pelo consumo de petróleo, tão logo se imaginou superada a crise que abalou toda a humanidade, na década dos 70.

A produção brasileira de etanol, no ano de 2008, superou a casa dos 20 bilhões de litros, havendo previsão de superar o dobro desse volume até 2015. Para tal, e assegurando a necessária produção de alimentos, argumento importante para que se possa contestar alguns falsos argumentos lançados por setores mal informados ou a serviço de interesses externos, deve-se ter em mente que o país dispõe de 64 milhões de hectares plantados (cada He. equivalendo a 10.000 metros quadrados), dos quais a cana de açúcar ocupa menos de 6%. Além disso, ainda dispõe de cerca de 70 a 90 milhões de He de terras agricultáveis, hoje subaproveitadas.

O desafio está lançado para todos os seguimentos da tecnologia, da logística e do setor produtivo, esperando-se que, com a evolução dos desenvolvimentos nos laboratórios e no campo, otimização dos processos industriais e aumento da produtividade, venha o Brasil a produzir, em 2015, cerca de 45 bilhões de litros, em uma área cultivada de 8 milhões de hectares, estando o consumo interno estimado em 38 bilhões de litros. Para 2025, os mesmos 8 milhões de hectares cultivados, deverão propiciar uma produção de 78 bilhões de litros, com o consumo interno chegando a 48 bilhões.

Visando outros energéticos, novos segmentos precisam ser equacionados, de forma a atenuar, cada vez mais, a dependência dos produtos

fósseis, alem de contribuir com o esforço internacional para a redução do efeito estufa, ameaça concreta para toda a humanidade. Daí a importância do engajamento dos órgãos governamentais responsáveis, os empresários e a sociedade, para que, lastreados em estudos científicos e técnicos aprofundados, encontrem as melhores alternativas para programas cuja implementação exigirá vultosos investimentos no campo e no setor industrial, além de programas de governo com visão de longo prazo, proporcionando créditos privilegiados, infra-estrutura logística e desoneração da cadeia produtiva, como um todo. Nesse hercúleo engajamento, pequenos e grandes produtores agrícolas deverão somar esforços, fornecendo a matéria prima mais adequada para a produção dos bíocombustíveis.

Para uma avaliação da grandiosidade e inviabilidade do desafio mundial, em termos de agroindústria, somente em petróleo, são consumidos, aproximadamente, 3,5 bilhões de toneladas por ano, o que implicaria na necessidade uma área agrícola equivalente ao território brasileiro para possibilitar sua substituição, tomando-se como referência uma produtividade média como nas boas regiões de cultivo em nosso país. Se a meta fosse substituir todos os combustíveis fósseis, (carvão, gás e outros produtos), a área necessária deveria ser três vezes maior, mostrando a impossibilidade da solução convencional na agroindústria atender a todos, quando a prioridade são os alimentos.

Se abordarmos apenas a estrutura do consumo de derivados de petróleo em nosso país e tomando por base valores consolidados em 2004, conforme o Balanço Energético Nacional de 2005, temos os dados a seguir:

Derivado	% do consumo total de derivados
1 - Diesel	37,0
2 - Gasolina	14,6
3 - Nafta	10,8
4 - GLP	7,7
5 - Óleo combustível	7,5
6 - Outros	22,3
Total	100,0

(O diesel representa mais de um terço do consumo total)

Desde os choques da década de 70, o país tem buscado conservar e substituir derivados, tendo sucesso com a substituição da gasolina por álcool e do óleo combustível e GLP por gás natural, assim como na aplicação mais eficiente dos derivados no setor industrial. Apenas modestos resultados foram obtidos, até hoje, no consumo nacional de diesel, não sendo, portanto, surpresa, o fato da participação desse derivado ainda ser elevado, como mostrado na tabela.

Nos países do Hemisfério Norte, a busca pelos biocombustíveis também vem sendo estimulada, mas as limitações impostas pelas condições geográficas e climáticas, os obrigará a diferir, em muito, dos caminhos trilhados pelos paises tropicais. A nível laboratorial muitos estudos são realizados visando a obtenção do etanol a partir da celulose, energéticos líquidos a partir do carvão mineral e uma infinidade de caminhos alternativos, como o uso de algas e micro organismos. As células de combustível, processando hidrogênio, é um dos caminhos com boas expectativas para o transporte automotivo, mas seu elevado custo ainda não atende às necessidades e aceitação do mercado.

Nosso país, ainda carecendo de firmes diretrizes políticas e infraestrutura adequada, tem se mobilizado em busca da liderança na produção das novas opções de bioenergéticos, visando, prioritariamente, a substituição do diesel, como fizemos com o álcool, para gasolina. Num esforço conjunto de empresas governamentais e empresários privados, já dominamos técnicas agrícolas e industriais capazes de satisfazer boa parte da demanda interna, gerando milhares de empregos. Com o continuado aumento da produtividade, a agroindústria poderá, inclusive, ser capaz de gerar excedentes que, uma vez atendidas as necessidades domésticas, poderão ser negociados no mercado internacional, gerando preciosas divisas.

Um programa do governo, designado por PNPB (Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel), lançado em 2004, estabeleceu percentuais e parâmetros técnicos para a produção nacional de biodiesel, determinando sua aditivação compulsória ao diesel mineral. A meta inicial, designada por B3, fixou o percentual de 3% a partir de 2008 e o governo, através de leilões, adquire os volumes necessários para satisfazer à demanda do mercado.

A mobilização do setor empresarial e a euforia inicial do Programa, levaram a uma implantação industrial capaz de ofertar mais de 3 bilhões de litros, mas as aquisições para o B3 se limitaram a cerca de 1 bilhão, resultando na utilização de 30% da capacidade instalada. As empresas pressionam o governo para a adoção do B5, inicialmente planejado para 2013, mas as incertezas decorrentes dos custos das matérias primas e indefinição das plantas oleaginosas mais adequadas, estão retardando a definição de horizontes mais ousados.

Ultrapassada a fase inicial das manifestações políticas e dos objetivos eleitoreiros imediatistas, governantes e empresários se voltam para a consolidação técnica e comercial do setor, com melhores e mais adequadas opções agrícolas para as variadas regiões do país, já que produção inicial do óleo vegetal se baseou na soja, *commodity* sujeita a fortes variações no mercado internacional, além da demagógica e irresponsável bandeira da mamona como redenção dos pequenos e pobres agricultores do semi-árido nordestino.

O Brasil dispõe de várias rotas alternativas para a produção dos óleos vegetais, a serem utilizadas em função dos volumes de oferta do mercado agrícola, custo e região de origem, investimentos necessários, etc, sendo importante ser considerado o valor da matéria prima, frente às cotações no mercado internacional e sua destinação, muitas vezes para produtos mais nobres, como é o caso do óleo de mamona.

A mamona convencional exige mão de obra intensiva, derivando daí uma das causas do custo elevado do produto. O óleo de mamona, internacionalmente conhecido como "castor oil", é um produto nobre, cotado no mercado acima de 1000 dólares a tonelada, com larga aplicação na indústria aeroespacial, na medicina, nos cosméticos, e inumeráveis outras opções tecnológicas e industriais, inclusive no setor petrolífero.

Até 1984, o Brasil ocupava a posição de maior produtor mundial, sendo importante exportador do valioso óleo de rícino. O cultivo da mamona começou no Paraná e São Paulo, migrando para o Nordeste à medida que os custos da mão de obra se elevavam no centro Sul do país. Como a produtividade da mamona é cerca de cinco a dez vezes

menor naquela região, quando comparada com o Sudeste e a elevação dos custos da mão de obra também passou a onerar a atividade agrícola, o Brasil perdeu sua capacidade de competir no mercado, atualmente liderado pela China e Índia, e hoje somos importadores desse produto.

A utilização de óleo vegetal para fins energéticos exigirá a seleção de leguminosas não nobres e especificas para cada região produtora, com alta produtividade agrícola e elevado conteúdo de óleo, de forma a tornar viável sua mistura com os derivados do petróleo. Paralelamente, à medida que o setor agrícola evolua na produção, em grande escala, das leguminosas mais adequadas, novas alternativas deverão ser buscadas, para a obtenção do diesel vegetal. Mas a busca de alternativas exigirá intensos estudos e desenvolvimentos tecnológicos pelos setores acadêmicos e industriais, com vistas a prospectar novas opções em bioquímica, otimizar processos, aumentar a produtividade no campo, etc, numa parceria, com visão de futuro, unindo esforços do governo e empresários privados.

Investimentos estratégicos deverão ser feitos nos laboratórios governamentais e privados, para que tenhamos o domínio de tecnologias avançadas, em especial nas novas fontes de energia que suprirão à humanidade, numa nova, complexa e avançada fase, considerada, por muitos, como "pós industrial", na qual o petróleo, já bastante exaurido, será considerado como um energético poluidor e superado.

É importante que prossigamos na trilha inteligente e vitoriosa dos combustíveis alternativos e das novas fontes de energia, reverenciando e seguindo o exemplo dos muitos técnicos, trabalhadores e estudiosos pioneiros, que proporcionaram ao Brasil essa posição de justo reconhecimento no concerto das nações, como berço dos biocombustíveis e exemplo de atuação em defesa do meio ambiente, da paz e do bom relacionamento com a comunidade mundial.

O autor é Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Engenheiro graduado pelo ITA e Ministro aposentado do Superior Tribunal Militar

O sonho de Martin Luther King

Manuel Cambeses Júnior

O pastor da Igreja Evangélica Batista Martin Luther King, galardoado com o Prêmio Nobel da Paz e atuante apóstolo da não violência, faleceu em 4 de abril de 1968, no Hospital St. Joseph de Memphis, no Tennessee (EUA), em virtude do destempero de um fanático franco-atirador que discordava radicalmente de suas ideias e que o assassina covardemente com um tiro de pistola na cabeça, enquanto discutia os pontos de sua próxima conferência no encontro de "Líderes Cristãos do Sul" com o reverendo Andrew Young, vice-presidente da organização a que pertencia.

Como dado curioso, vinte e quatro horas antes de chegar às terras do Mississipi, o líder negro de 39 anos, sociólogo e doutor pela Universidade de Boston, corajoso e ativo lutador contra as discriminações sociais, confessou a seus colaboradores ter visto em sonho a "Terra Prometida" por Deus, onde todos eram iguais, com grande enraizamento espiritual e sem nenhum tipo de visão secessionista. "Talvez não possa vê-lo de novo com vocês, porém confio que este sonho algum dia se realize...", pontualizou.

A luta pelos direitos civis nos Estados Unidos entraria numa fase importante de seu desenvolvimento, após o presidente John Kennedy declarar o seu irrestrito apoio ao movimento e aderir à arriscada cruzada pela meritória causa e pelas imprescindíveis conquistas. Nesse mesmo ano ocorre um trágico acontecimento em Dallas (Texas), quando Kennedy foi mortalmente atingido de morte por um atirador, justamente quando Luther King iria propugnar pela sanção de uma nova lei que estabeleceria a igualdade em toda sua amplitude para os afro-americanos historicamente repudiados em seu país.

Em 28 de agosto de 1963, após ter recebido um telegrama de apoio da Casa Branca, Martin Luther King profere sua conferência mais emocionante, no Lincoln Memorial de Washington. Ali, ante uma audiência que ultrapassava trezentas mil pessoas, falou pela primeira vez da "Terra Prometida", que não era outra que a terra americana repleta

de liberdade, terra de orgulho para os peregrinos, e de oportunidades para todos, e onde se realizariam os sonhos do bom cidadão e amante da paz.

A cativante e envolvente oratória de Luther King, seu tenaz e característico pacifismo – que nos recorda Mahatma Gandhi – e sua imensa força de vontade para superar o cárcere e a zombaria daqueles que pretendiam humilhá-lo por combater o mais cruel apartheid da raça humana, valeram ao célebre pastor a admiração mundial e o prestigioso e merecido Prêmio Nobel da Paz.

Luther King também se pronunciou veementemente contra a Guerra do Vietnã, enquanto o FBI o vigiava e intensificava sua insidiosa campanha de acosso, a ponto de enviar-lhe notas que lhe recomendavam o suicídio. Entretanto, tal não foi necessário. Um tresloucado estadunidense branco chamado James Earl Roy o mataria friamente na frente de sua gente.

Porém, a semente já estava lançada e seguia airosamente ao sopro do vento e nos corações do mundo que responderam às palavras de ordem do pastor.

Há quarenta anos de sua morte, lembramos que Martin Luther King elevou consideravelmente o sentido de democracia, através da filosofia política da revolução americana, a uma posição paralela à visão espiritual dos antigos profetas hebreus: "Deixai que a justiça flua como a água". E assim, como o célebre presidente estadunidense Abraham Lincoln, o líder negro extraiu dessa democracia uma grande força moral nascida das provas mais severas da História, que seguiram aglutinando todas as causas justas em favor do livre arbítrio e visceralmente contra a escravidão do ser humano.

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

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

INCAER