Ideias em Destaque

Nº 32 - jan./abr. 2010

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
Escola Preparatória de Cadetes do Ar - 60 anos

Fotografia da Capa
Seção de Fotografia da EPCAR

Impressão
Ingrafoto

Os artigos publicados nesta revista são de responsabilidade exclusiva de seus autores e não representam, necessariamente, o pensamento do editor de "Ideias em Destaque" e da Direção do INCAER.

É permitida a reprodução, total ou parcial, dos artigos aqui publicados, desde que, obrigatoriamente, seja citada a fonte.

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

Ideias em Destaque / Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.
v. – Quadrimestral.

ISSN 2175 0904

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

CDU 354.73 (05) (81)

Apresentação

Regozijamo-nos em apresentar aos nossos prezados leitores o exemplar de número 32 da revista "Ideias em Destaque", uma publicação quadrimestral elaborada pela Vice-Direção de nosso Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

Nesta edição, concernente ao primeiro quadrimestre do ano em curso, estão publicados vinte e seis excelentes trabalhos da lavra de consagrados autores nacionais, o que a enriquece sobremaneira, e, consequentemente, confere galardão e prestígio a esta já consagrada publicação.

Os artigos publicados neste exemplar, contemplam uma ampla gama de assuntos que julgamos relevante enfatizar, quer pela importância de resgatar acontecimentos marcantes da História, quer como forma de transmitir conhecimentos de fatos vivenciados por nossa Força Aérea, além de inocular instigantes ideias sobre temas ligados à Geopolítica e assuntos de natureza estratégica, pautados sempre na utilização de uma linguagem escorreita, atraente, e prazerosa.

Focados nesses objetivos, cremos estar contribuindo, de forma ativa e fecunda, para a divulgação de nossos feitos históricos, para o registro de acontecimentos marcantes da historiografia aeronáutica brasileira e, acima de tudo, para a difusão de cultura geral.

Faz-se mister destacar o excelente nível de aceitabilidade de nossa revista junto aos nossos leitores, haja vista os inúmeros encômios que nos são dirigidos, sejam por meio de correspondência postal, contatos telefônicos, ou de mensagens eletrônicas dirigidas a esta Direção, o que muito nos sensibiliza, gratifica, e estimula a prosseguir na caminhada, no sentido de disseminar cultura no seio da Família Aeronáutica.

Gostaria de enfatizar que continuamos receptivos àqueles que desejarem colaborar com a nossa revista, nos remetendo artigos que sejam de real interesse de nosso público-alvo, e, ademais, que se coadunem e estejam em total sintonia com a linha editorial adotada pelo editor de "Ideias em Destaque".

Que a leitura desta publicação lhes seja enriquecedora e gratificante, é o nosso ardente desejo.

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

Ideias em Destaque

Nº 32
jan./abr. 2010

Sumário

1. Infraestrutura Aeroportuária: Administração e Experiências Vividas 9
Lauro Ney Menezes

2. Os Laboratórios Farmacêuticos Militares e a Estratégia Nacional 15
Manoel Rodrigues Martins e Luiz Eduardo Ghetti

3. Projeto Brasil Potência: desafio à vocação estratégica de seus líderes políticos 24
Carlos Alberto Pinto Silva

4. Pensamento Estratégico e Defesa Nacional 27
Mauro Cesar Rodrigues Pereira

5. A América Latina no atual cenário mundial 39
Manuel Cambeses Júnior

6. Mudança de Paradigmas no Ensino da Aeronáutica..... 41
Marcelo Hecksher

7. Mensagem aos jovens que estão ingressando na Força Aérea Brasileira..... 52
Clóvis de Athayde Bohrer

8. Visão Desfocada 55
Luiz Eduardo Rocha Paiva

9. Os Engajamentos de Euclides 58
Paulo Nathanael Pereira de Souza

10. Panorama do Transporte Ferroviário Nacional 61
Telmo Roberto Machry

11. Entendendo a Crise Mundial 75
Marcos Coimbra

12. Visão Distorcida 80
Luiz Gonzaga Schroeder Lessa

13. A Difícil Retirada 85
Mauro Santayana

14. O "Teste do Pudim" e o Muro de Berlim 87
Rubem de Freitas Novaes

15. "Pátria-Mãe" 89
Paulo César de Castro

16. A Falência Familiar na Arte de Educar 93
Paulo Nathanael de Souza

17. O Vultee V-11GB2 no Brasil 96
Aparecido Camazano Alamino

18. Assimetria 113
Demétrio Magnoli

19. A ADESG e sua nobre missão 116
Antonio Celente Videira

20. Perigos para o Brasil 120
Marcos Coimbra

21. O Brasil na América do Sul:
Uma análise político-estratégica.....123
Armando Amorim Ferreira Vidigal

22. O papel do Estado no Projeto Nacional 151
Sergio Xavier Ferolla

23. O Brasil potência deve preceder o Conselho de
Defesa Sul-Americano 164
Paulo Ricardo da Rocha Paiva

24. Ler, escrever, contar e pensar 166
Mauro Santayana

25. Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho,
primeiro Ministro da Aeronáutica 168
Manuel Cambeses Júnior

26. Mensagem aos jovens que estão ingressando na Aeronáutica..... 180
João Felippe Sampaio de Lacerda Júnior

Infraestrutura Aeroportuária: Administração e Experiências Vividas

Lauro Ney Menezes

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

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

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

Entretanto, por razões que fogem ao escopo deste trabalho analisar, a ampla legislação que regula a matéria continuou atribuindo ao Ministério da Aeronáutica cada vez mais responsabilidades. E este, no intuito de cumprir as tarefas e buscando a descentralização e racionalização da gestão fez gerar, consequentemente, política, regulamentos e normativas sobre o assunto, além de haver propiciado a criação de uma Empresa (INFRAERO) com dedicação exclusiva à administração do sistema aeroportuário de interesse federal.

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

Dos aeródromos públicos, 66 formam a rede aeroportuária, sendo 62 sob a responsabilidade direta e 4 indiretas, da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeronáutica - INFRAERO (Empresa Estatal), sendo 27 internacionais. A rede INFRAERO inclui, ainda, terminais de carga e 118 Grupamentos de Apoio à Navegação Aérea (Telecomunicações e auxílios rádio) herança da antiga TASA (Telecomunicações Aeronáuticas S/A) incorporada à INFRAERO nos anos 85.

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

A administração aeroportuária, que era permanente dor de cabeça para as autoridades governamentais (principalmente nos países emergentes), passou a ganhar então, cada vez mais, foros de respeitabilidade. Novos conceitos, estudos com base em levantamentos operacionais e técnicos, especialização e a formação acadêmica concedida aos planejadores e administradores aeroportuários deram nova dimensão à problemática.

Esse movimento de opinião é geral, e a preocupação pela matéria tomou conta não só do administrador da coisa pública mas, principalmente, do próprio usuário (o passageiro) que é hoje aquele que mais "exige e propõe" em termos de administração aeroportuária. Hoje, para o cidadão do mundo, os aeroportos são as portas de entrada

para cada comunidade, janela aberta para o intercâmbio de cultura e riquezas, "sala de visitas" e um grande centro do comércio para a cidade. O aeroporto é hoje, portanto, mais propriedade da comunidade do que das autoridades de administração pública e aeronáutica.

Há que se considerar ainda, que é o relacionamento entre as facilidades (aeroporto) e a clientela (comunidade) que faz com que a sociedade moderna aceite arcar com os pesados investimentos que cercam a implantação, a manutenção e a operação desses complexos administrativos e operacionais, indispensáveis ao dia-a-dia do mundo moderno.

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

No Brasil, o executivo, diretor, superintendente, gerente ou administrador de aeroportos, somente adquiriu foros de personalidade após a aplicação da legislação que assegura vida administrativa própria para as instalações aeroportuárias (INFRAERO e a antiga ARSA). Mercê, ainda, do fato de serem, no início, instalações de uso compartilhado (militar/comercial/ desportivo) e originariamente de construção e uso militar, as atividades nos aeroportos (até aqui estudadas como instalações de pista, pátio e hangar) estavam sempre vinculadas fundamentalmente aos resultados da aplicação de parâmetros militares. À medida que a indústria do transporte aéreo civil se desenvolveu (e o fez geometricamente), muito naturalmente a teoria de que "o uso faz o órgão" passou a ser totalmente aplicada e a extensa utilização da infraestrutura aeroportuária brasileira, por parte da aviação comercial, fez com que a balança das opções e decisões passe a inclinar-se em função de novas premissas e exigências de integração do "porto aéreo" às necessidades socioeconômicas, mais do que às militares.

A partir do momento em que o País mergulhou seriamente no processo desenvolvimentista, esses "portos aéreos" dobraram de

significação. E não só por isso: a própria indústria do transporte aéreo, excitada pelo movimento de passageiros (comércio, indústria, economia e turismo) e de carga aérea, adquiriu representatividade efetiva na balança comercial brasileira. Esperado era, portanto, que uma nova tônica fosse exigida aos nossos portões de entrada aérea.

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

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

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

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

Talvez essa concepção seja proveniente da acomodação (de inspiração orçamentária) na partilha do uso de vários aeródromos entre os transportes aéreos civis e as aeronaves militares, como é o caso

(por herança) do Galeão, Brasília, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém, Natal, etc., etc.. Entretanto, justo é que a comunidade que usufrui dos benefícios oriundos daquele "porto" participe de alguma forma na sua conservação, modernização, ampliação ou até mesmo custeie proporcionalmente tais encargos.

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

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

Eis porque a base da atual política fixada para a matéria de gestão aeroportuária do Brasil, através do Ministério da Defesa, já responde, de alguma forma, às demandas em matéria de transporte aéreo e à integração socioeconômica desse elemento - o aeroporto - à conjuntura nacional e regional, antes de representar, fundamentalmente, um elo da estrutura de Segurança Nacional. Entretanto, cumpre aperfeiçoá-la de forma a modernizá-la definitivamente. E essa modernização desejada passa por uma análise quanto à adequação da gestão dos principais aeroportos brasileiros ao ritmo de privatização que o Governo Federal vem impondo às Empresas Públicas, entre elas a INFRAERO. A própria **razão social** da mesma cria óbices que ainda nem foram levantados adequadamente. Falta de vontade?

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

Dessa forma, qualquer tentativa de privatização transita pela fixação de limites, não só patrimoniais como operacionais, com os complicadores provenientes de uso de interesse Civil e Militar.

Aqui ambos (Ministério da Defesa e INFRAERO) têm que definir quem faz **o quê**, **onde** e **quando**..., pois a mixagem tende a provar que – no futuro – algo não vai dar certo...

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

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

Cabe coragem e determinação, pois ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA é a PETROBRAS prestando serviço de interesse socioeconômico e "making money": é um mobiliário urbano em que, por casualidade aeronaves pousam e decolam... Não apenas da Força Aérea ou das Empresas Aéreas.

Os militares é que cuidem da implantação das Bases Aéreas... O resto é o resto e cabe à INFRAERO!

O autor é Major-Brigadeiro-do-Ar; ex-presidente da INFRAERO e da TASA. Atualmente, é Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Caça

Os Laboratórios Farmacêuticos Militares e a Estratégia Nacional

Manoel Rodrigues Martins e Luiz Eduardo Ghetti

Os Laboratórios Farmacêuticos Militares têm tido, ao longo de suas histórias, e ao contrário do que poucos sabem, uma marcante e destacada presença na História do Brasil, desde os primórdios da nossa nacionalidade.

Imperioso lembrar que a chegada da Corte Portuguesa ao Brasil, destacou-se com um importantíssimo marco para o estabelecimento das bases da indústria brasileira por meio da criação, no dia 21 de maio de 1808, da Botica Real Militar do Brasil, hoje Laboratório Químico-Farmacêutico do Exército (LQFEx), considerado a primeira indústria nacional brasileira e também da América Latina.

Noventa e oito anos depois, no dia 09 de novembro de 1906, é criado o Laboratório Pharmacêutico da Marinha e Gabinete de Análises que se fundiram, formando o hoje Laboratório Farmacêutico da Marinha (LFM). Finalmente, no dia 21 de maio de 1971, é criado, a partir da Seção de Farmácia Hospitalar do antigo Hospital da Aeronáutica do Galeão, o Laboratório Químico-Farmacêutico da Aeronáutica (LAQFA).

Pode-se dizer que um momento marcante na vida dos Laboratórios Farmacêuticos Militares se deu com a criação da Central de Medicamentos (CEME), em 1982, Órgão do Ministério da Saúde, que passou a utilizar grande parte da capacidade operacional desses Laboratórios, que se constituíram a partir de então, em grandes e destacados parceiros daquela Instituição.

Deve ser frisado, que a produção de medicamentos próprios para cada uma das Forças Armadas permaneceu inalterada, apesar da considerável demanda que a produção para a CEME passou a representar.

Assim sendo, tendo em vista a expressiva produção para o Ministério da Saúde, os três Laboratórios Farmacêuticos Militares foram convidados a integrar a Associação dos Laboratórios Farmacêuticos

Oficiais do Brasil – ALFOB – com sede em Brasília, incluindo a participação dos Diretores desses Laboratórios no Conselho Diretor da ALFOB.

A partir da ALFOB, outro fato marcante foi a inclusão desses Laboratórios, a partir de 2005, na Rede Brasileira de Produção Pública de Medicamentos (extinta em 2007), para a produção de medicamentos ditos *"Institucionais",* tendo em vista o seu elevado papel estratégico frente à demanda no Brasil.

O Ministério da Saúde, por meio da Portaria nº 978/2008, com base na história de exitosas parcerias mais uma vez destacou os Laboratórios Farmacêuticos Militares, a participar como principais atores nos processos de transferência de tecnologia, no ciclo de nacionalização da produção de *"Medicamentos Imunossupressores"* tendo em vista o seu elevado custo para o governo e a população, aliado a expressiva demanda desse tipo de produto.

Já os *"Medicamentos Estratégicos"* incluem, por sua vez, aqueles que não são produzidos pelas multinacionais farmacêuticas, tendo em vista o seu baixíssimo valor financeiro agregado em sua distribuição no País. Entre esses medicamentos podem ser citados aqueles empregados no tratamento da tuberculose e da hanseníase (lepra), onde os Laboratórios Farmacêuticos Militares têm suprido, já há alguns anos, a demanda nacional.

Quando o assunto é tratamento, seja clínico ou cirúrgico, em qualquer tipo de enfermidade, a primeira idéia que ocorre é a busca pelo medicamento certo, prescrito corretamente e oportunamente ofertado. Vale dizer, portanto, que o medicamento se traduz como o próprio *"vetor da cura",* no tratamento das mais diversas patologias que existem.

Pode-se dessa forma, seguramente afirmar, que *medicamento é fator de segurança nacional,* pois não há como tratar e curar sem a presença do mesmo. Para corroborar essa máxima buscamos no estrategista Edward Earle a afirmação: "controlar e aplicar os vários recursos de uma nação, assegurando-os contra ameaças, configura a Grande Estratégia Nacional". Sem dúvida, o controle das atividades industriais, efetivamente estabelecidas ou potenciais, é uma das formas de manifestação do poder de uma nação.

Depreende-se assim, que entre o rol das estratégias específicas que compõem a Grande Estratégia Nacional, a de desenvolvimento,

a de emprego e de controle do setor industrial torna-se fundamental. Deve ser obrigatoriamente destacado que nesse contexto, a indústria farmacêutica ocupa uma posição ainda mais peculiar, pois sendo área integrante do campo da saúde, manifesta-se de modo inquestionável nos campos da ciência e tecnologia e psicossocial de qualquer nação, ou seja, sem medicamento não existe qualquer hipótese para tratar ou curar em qualquer fase ou etapa do tratamento.

Sensível e sabedores dessa realidade, os países exportadores de matérias-primas farmacêuticas, todos de primeiro mundo, em particular os Estados Unidos da América obtiveram no ano de 2005 os seguintes percentuais: 18% nas vendas voltadas à indústria farmacêutica em comparação aos 6% da indústria eletrônica, 5% das telecomunicações e 4% da automotiva, uma vez que os insumos farmacêuticos ou matérias-primas farmacêuticas estão entre os produtos de maior valor agregado que existem.

Para que se possa avaliar essa realidade, deve ser informado que no desenvolvimento de uma única molécula farmacêutica (fármaco ou princípio ativo), são gastos entre U$ 900 milhões e US$ 1,3 bilhão de dólares, demandando um tempo compreendido entre oito (8) a doze (12) anos desde os ensaios iniciais até seu lançamento no mercado. Importante informar que o Brasil importa atualmente cerca de 94% de toda a matéria-prima farmacêutica, com sérios riscos à soberania nacional.

Apesar de pouco conhecidos e às vezes até questionados, os Laboratórios Farmacêuticos Militares têm prestado, já há muitas décadas, inestimáveis serviços ao Brasil, não apenas em situações de conflitos, apoiando seus respectivos Comandos Militares, bem como no suporte aos diversos Programas de Saúde do Governo Federal.

Nas ocasiões de conflito, obrigatório citar, que a participação dos laboratórios Farmacêuticos Militares sempre se mostrou destacada. Marco da indústria farmacêutica nacional, como já foi citado, o Laboratório Químico-Farmacêutico do Exército (LQFEx), comprovou sua importância nos principais eventos que marcaram a História do Brasil. Marcou presença fabricando e fornecendo medicamentos em diversos momentos, desde a Guerra do Paraguai e Campanha de Canudos até as duas Guerras Mundiais, apoiando com o imprescindível medicamento as tropas de combate das Forças Armadas Brasileiras.

Se, nas ocasiões de conflito a idéia de ameaça à integridade de uma nação é evidente, em tempos de paz surgem os adversários internos, invisíveis, mas não menos danosos. Em períodos de carência na área social, parcelas significativas da população ficam expostas a uma deficiente infra-estrutura sócio-econômica incluindo alimentação, suporte sanitário, assistência médica e a obrigatória presença do medicamento, fatores que somados resultam nos estados mórbidos muitas vezes mais impactantes na sociedade do que os conflitos declarados.

Situações não menos comuns, porém igualmente graves e mais urgentes surgem nos casos de calamidade pública, seja no âmbito nacional ou mesmo no auxílio às Nações Amigas. Um exemplo marcante da participação da área de saúde do então Ministério da Aeronáutica ocorreu em 1985, na "Operação Anauhac", quando o Brasil prestou socorro às vítimas do grande terremoto que devastou a Cidade do México com a disponibilização e a aplicação de medicamentos fabricados nos Laboratórios Farmacêuticos Militares da Marinha, Exército e Aeronáutica.

Remediando situações como essas, têm sido frequente, nas últimas décadas, a participação direta ou indireta dos Laboratórios Farmacêuticos Militares nas Ações Cívico-Sociais (ACISO), operacionalizadas pelas três Forças Armadas nas mais longínquas e carentes regiões do País, por meio da distribuição e dispensação de medicamentos e de outros itens básicos para o atendimento médico. Nessas ocasiões, observa-se a grande importância da indústria farmacêutica militar, bem como a necessidade da busca da auto-suficiência na pesquisa de novas matérias-primas farmacêuticas para a produção, distribuição e dispensação de medicamentos, em função dos exorbitantes preços praticados pelas multinacionais farmacêuticas que atuam no Brasil.

Deve ser obrigatoriamente informado, que por inúmeras vezes, ao longo dos últimos anos, determinados produtos foram sumariamente retirados de circulação no momento que o lucro não foi percebido na dimensão projetada pelas multinacionais produtoras de medicamentos. Esse é um fato extremamente grave, uma vez que dependendo da doença instalada, o uso do medicamento é inelástico, ou seja, sem a sua presença ocorrerá irremediavelmente o óbito. Como exemplo podem ser citadas as doenças metabólicas, como o diabetes (9% da população brasileira),

as doenças cardiovasculares (26%) da população, além de doenças envolvendo as alterações hormonais (hipotiroidismo e hipertiroidisnmo), doenças inflamatórias e infecciosas, além de muitas outras.

Um outro fato digno de destaque em relação aos Laboratórios Farmacêuticos Militares, diz respeito à constante e crescente participação dos mesmos nas campanhas governamentais de assistência básica de medicamentos à população brasileira, marcando presença em importantes programas de saúde, entre os quais os de combate a AIDS, a Hanseníase, a Tuberculose e aos estados carenciais, entre outros.

Os Laboratórios Farmacêuticos Militares têm marcado importante presença ainda, na ação reguladora de mercado quando convocados pelo Ministério da Saúde a participarem, em conjunto com os demais Laboratórios Farmacêuticos Oficiais da Rede Estadual, da fabricação de itens estratégicos, com vistas à economia de recursos, cuja produção seja monopolizada por grupos multinacionais.

O Laboratório Químico-Farmacêutico da Aeronáutica (LAQFA), como um dos primeiros laboratórios farmacêuticos do Brasil a integrar efetivamente a Central de Medicamentos (CEME), tem participado continuamente ao longo de sua história, como instrumento de produção dos citados *"medicamentos estratégicos"* para o País.

Em sua destacada história, já em 1972, somente um ano após sua fundação, o LAQFA iniciou, por meio do seu corpo técnico, estudos farmacotécnicos para desenvolver o medicamento Insulina de 40 e 60 Ul/ml, concluída em março de 1976. Fato marcante na trajetória do LAQFA, esse medicamento veio a suprir todo o território nacional, até o ano de 1979, uma vez que o único laboratório farmacêutico multinacional que comercializava esse produto no Brasil (multinacional americana), descontinuou o seu fornecimento, causando um verdadeiro pânico entre os usuários do mesmo. Foi a partir da insulina cristalizada, obtida pela BIOBRÁS S.A. que o LAQFA pode produzir esse medicamento.

Esse fato representou de maneira clara e inequívoca o papel estratégico dos Laboratórios Militares, uma vez que sem o trabalho de pesquisa desenvolvido pelo LAQFA, que possibilitou a oportuna fabricação desse produto, imprescindível para o paciente diabético

insulino-dependente, milhares de óbitos teriam ocorrido no Brasil, incluindo o público militar.

Da mesma forma, entre os anos de 1983 a 1985, o LAQFA mais uma vez contribuiu para o abastecimento do mercado interno, com a produção de Solução para Hemodiálise, utilizado pelo paciente renal, tendo em vista a escassez do produto no mercado, envasando em torno de 8.000 litros diários desse produto e suprindo todo o território nacional.

Merece, ainda, destaque, a atuação do LAQFA em parceira com os Parques de Material de Aeronáutica, como um conjunto de unidades industriais. Essa parceria mostrou-se bastante eficaz, pois o LAQFA, mobilizando sua tecnologia de produção de soluções líquidas, obteve êxito em substituir um produto de lavagem de aeronaves então adquirido no mercado internacional a custos exorbitantes, por um similar desenvolvido e testado no âmbito do então Ministério da Aeronáutica. Com a normalização do mercado e a retração dos preços, esta produção foi sendo gradativamente suspensa.

Ainda quanto à produção estratégica, o LAQFA foi convocado, em março de 2000, a pesquisar, desenvolver e produzir o medicamento lodeto de Potássio 130 *mg* comprimido. Esse medicamento, incomum na prática médica usual, é empregado nos casos de prevenção e nas emergências pós-acidentes nucleares, onde ocorre intensa liberação de iodo radioativo, com a finalidade de impedir a absorção do mesmo pela glândula tireóide. Na oportunidade, a Fundação Eletronuclear de Assistência Médica (FEAM), situada na cidade de Angra dos Reis, encontrava grandes dificuldades em importar esse produto, inexistente no mercado nacional e cujo fornecimento foi subitamente descontinuado pela França. Sua baixíssima demanda, altamente específica, tornava-o desprovido de interesse de qualquer exploração comercial e, consequentemente, sem perspectiva de desenvolvimento por parte de qualquer multinacional farmacêutica ou mesmo por laboratórios privados no território nacional.

Alheio à obstinação do lucro e fiel a sua missão estratégica, o LAQFA desenvolveu o produto e preencheu esta lacuna abastecendo, a partir de então, a Fundação Eletronuclear de Assistência Médica,

evitando o desabastecimento desse item imprescindível, pois é previsto que as usinas nucleares possuam esse antígeno estocado para o caso da emissão de radiações ionizantes.

O Iodeto de Potássio 130 mg, foi registrado pelo LAQFA, na Agência Nacional de Vigilância Sanitária, em setembro de 2006, sendo o primeiro produto do gênero na América Latina.

A indústria farmacêutica, obrigatório informar, é uma indústria de transformação, onde os insumos farmacêuticos (matérias-primas farmacêuticas ou farmoquímicos), são progressivamente manipulados segundo uma fórmula farmacêutica pré-estabelecida, com vistas à obtenção de uma forma farmacêutica específica (comprimidos revestidos, laqueados, sublinguais ou efervescentes, drágeas, cápsulas, pós, pomadas, cremes, colírios, soluções injetáveis e extemporâneas). O Brasil importa atualmente, cerca de 94% (noventa e quatro por cento) da matéria-prima farmacêutica, o que constitui um grande risco à soberania nacional pelo perigo de desabastecimento de determinadas classes de matérias-primas farmacêuticas, a exemplo do que já têm acontecido com outros países em situações de conflito (Guerra das Malvinas, por exemplo), por embargos econômicos ou mesmo políticos.

O mercado de insumos farmoquímicos é bastante diversificado, com os maiores produtores localizados nos Estados Unidos, Europa, Japão, China e Índia, aonde os países do bloco asiático vêm se destacando cada vez mais, em função dos grandes incentivos de produção por parte dos governos daqueles países.

Como já foi citado neste texto, o custo médio estimado na pesquisa de um novo fármaco está na ordem de U$ 900 milhões a US$ 1,3 bilhão, com um tempo médio de oito (8) a doze (12) anos despendidos no desenvolvimento do mesmo. Apenas 01 (um) único entre 5.000 (cinco mil) moléculas pesquisadas chega aos pacientes e, entre 07 (sete) e 10 (dez) drogas não cobrem os custos do processo com as diversas fases da pesquisa. Uma vez homologados para o consumo, esses medicamentos estão amparados pela *"reserva de patentes",* por até 20 (vinte) anos. Somente depois de expirado esse prazo, um outro laboratório farmacêutico que possua o Certificado das Boas Práticas de Fabricação poderá produzi-lo como medicamento genérico devendo,

no entanto, desenvolver a sua própria formulação. A expectativa de lucro desses laboratórios multinacionais apenas no primeiro ano de circulação do novo produto, atinge a casa dos U$ 30 bilhões.

As pesquisas na área da farmoquímica no Brasil estão muito defasadas e deixam muito a desejar. Observa-se que nos Estados Unidos e países europeus, por exemplo, as empresas estabelecem parcerias importantes com as universidades no sentido de captar novos ensaios e pesquisas nos vários campos da ciência, ou seja, a empresa está dentro da universidade. No Brasil observa-se, infelizmente, o contrário e os resultados aí estão: 94% de importação de farmoquímicos com patentes prejuízos e perigos à soberania nacional.

Acreditamos que apenas por meio do estabelecimento de uma política consistente e inteiramente voltada á área dos farmoquímicos, não só pelo seu elevado valor estratégico e agregado, o Brasil poderá dar os primeiros passos, ainda que tímidos, em direção a essa imperiosa necessidade. Não há como permanecer nessa perigosa situação de uma quase total dependência nessa área, uma vez que não há como tratar ou curar sem medicamentos. Observa-se ainda, que as doenças cardiovasculares e os diabetes, têm crescido assustadoramente no Brasil que importa quase 100% dos medicamentos utilizados nessas patologias, o que é um grande risco.

É fato que os Laboratórios Farmacêuticos Militares da Marinha, Exército e Aeronáutica, dispõem de uma massa crítica formada por excelentes profissionais farmacêuticos que poderiam ser explorados e direcionados à pesquisa e ao desenvolvimento de moléculas farmacêuticas em parcerias com as Universidades no Brasil e cursos no exterior, para que se possa caminhar com consistência nessa linha de ação.

Há que se destacar ainda os chamados *"Produtos Órfãos",* representados por aqueles medicamentos que tratam doenças específicas e típicas de um país tropical como é o Brasil, no caso a leishmaniose, a malária, a doença de Chagas, por exemplo, doenças essas que simplesmente não existem nos países produtores de insumos farmacêuticos. Além dessas, existem ainda doenças endêmicas outras como a tuberculose e a lepra, próprias da promiscuidade, para as quais as matérias-primas farmacêuticas são totalmente importadas.

Enfim, o Brasil encontra-se, nesse mister, em uma situação totalmente vulnerável, pois não desenvolveu, até hoje, qualquer política efetiva para a pesquisa de farmoquímicos.

Uma nação só é soberana quando produz fármacos que falem a sua própria língua

Manoel Rodrigues Martins é Coronel Farmacêutico da Aeronáutica e Coordenador da Divisão de Assuntos de Logística e Mobilização Nacional da Escola Superior de Guerra

Luiz Eduardo Ghetti é Tenente-Coronel Farmacêutico da Aeronáutica e Chefe da Divisão Técnica do Laboratório Químico-Farmacêutico da Aeronáutica

Projeto Brasil Potência: desafio à vocação estratégica de seus líderes políticos

Carlos Alberto Pinto Silva

A aludida desglobalização na economia e a presumível reglobalização no quadro político mundial força o Brasil a buscar uma nova posição, aquela que deve ser a nossa posição, no conserto das nações desenvolvidas neste século, onde existe uma tendência à militarização da resposta aos problemas. Atualmente, existem diversos estudos no campo das relações internacionais que procuram estabelecer níveis de "status" entre as nações, a maioria deles divide-as em média potência, potência regional, superpotência emergente e grande potência. Nações que não se enquadram nesses conceitos são consideradas periféricas e, portanto, de pouca ou nenhuma importância no jogo estratégico internacional.

Média potência, ou potência média, é um termo usado no campo das relações internacionais para descrever os Estados que não são superpotências ou grandes potências, mas que possuem algum grau de influência global, embora não tenham, obrigatoriamente, dominância sobre qualquer área geográfica mundial. Esses países normalmente buscam constituir grupos com o objetivo de se fortalecer, sem necessariamente se submeter à liderança dos mesmos

Potência regional é a denominação utilizada para descrever um país com poder e influência suficientes para exercer determinado controle sobre sua região geográfica, enquanto superpotência emergente é o Estado considerado com potencial satisfatório para alcançar a condição de superpotência, ou próxima de superpotência, ao longo do Século XXI. Neste caso, quatro nações emergentes - Brasil, Rússia, Índia e China (os BRICs) - são consideradas como detentoras desse potencial.

Por fim, grande potência é o "status" atribuído ao país que, por seu poderio econômico, político e militar é capaz de exercer o poder além (por cima) da diplomacia. O fim da Segunda Guerra Mundial viu

os Estados Unidos, o Reino Unido e a União Soviética (atualmente a Rússia, como herdeira) emergirem como os vencedores primários. A China e a França, mesmo como atores secundários, tiveram a sua importância reconhecida, sendo incluídas no grupo de países com assento permanente no Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (CS/ONU).

Por essas definições fica evidenciado que Brasil pode figurar nas posições de média potência, potência regional e superpotência emergente, bem como que a China, país emergente pertencente aos chamados BRICs, já é considerada uma grande potência. Nesse contexto, faz-se imperativo que o país determine o papel que quer representar, pois, sem definir, o mais rápido possível, o nível que ocupará no complexo concerto das nações e nem visualizar a sua evolução no futuro, dificilmente poderá estabelecer que poderio bélico deva, hoje e amanhã, estar à sua disposição para garantir a posição almejada.

Nunca, como hoje, houve tão boas condições para que um país como o Brasil alce sua voz na América do Sul e no mundo. Convivemos com a ameaça de uma desglobalização em termos econômicos e uma verdadeira reglobalização no sentido de campanhas de impacto global (poluição, meio ambiente, uso da água, terrorismo, democracia, produção agrícola). O que foi feito pelo Brasil para a integração da America do Sul, na edificação da ordem democrática e econômica e na construção de políticas capazes de aliviar a pobreza, credencia-o como ator importante e participe da reconstrução da nova ordem mundial. O momento é de compartilhamento de lideranças.

Falar de oportunidades na atual conjuntura, não é igual ao que ocorria no passado. Hoje crescem de importância as instituições de defesa e o país que não entender que estas Instituições são essenciais e centrais, está perdendo uma grande oportunidade.

É hora, então, de passar a questionar: como ajustar o poderio bélico nacional à estatura político-estratégica do Brasil, considerando o momento atual e o futuro? Qual a percepção da política nacional no que se refere ao atual posicionamento do Brasil no âmbito internacional? Onde está o país hoje? Qual a prioridade estabelecida? O Brasil pretende ser a potência regional no âmbito sul-americano? Já se considera a potência regional sul-americana? Pretende ser reconhecido

como potência regional não apenas no âmbito da América do Sul, mas atingindo os níveis alcançados pelas demais potências regionais mundiais? Deseja prosseguir sua evolução e se firmar como uma superpotência emergente? Quais os prazos visualizados pelo poder político nacional para alcançar os patamares desejados?

Um ponto fundamental para definir a estatura político-estratégica do Brasil esta na manutenção da hegemonia na América do Sul e da sua capacidade de intervir militarmente em qualquer parte do território nacional e no entorno geoestratégico de interesse (América do Sul, Caribe e África Atlântica). Para tanto, tem que iniciar a implementação de um Projeto Brasil Potência, que por seu poderio econômico, político e militar capacite-o a exercer o poder concomitantemente ou, até mesmo, além da diplomacia, condição necessária para que as posições que assumir sejam consideradas pelas demais nações antes da tomada de uma ação diplomática ou militar.

A história mostra que "a estatura estratégica de um país é influenciada pela vocação estratégica de seus lideres políticos", assim, chega, então, o momento em que devemos dirigir aos políticos e, por conseguinte, a seus eleitores, a seguinte questão: estão as Forças Armadas brasileiras, hoje, adequadamente ajustadas à "estatura político-estratégica" que se quer para o Brasil?

Que o desafio estimule nossas elites porque "a facilidade é inimiga da civilização e o estimulo humano aumenta de força na razão da dificuldade", como afirmou Arnold Toynbee.

O autor é General-de-Exército,
ex-comandante de Operações Terrestres (COTer)
do Comando Militar do Sul (CMS) e do
Comando Militar do Oeste (CMO)

Pensamento Estratégico e Defesa Nacional

Mauro Cesar Rodrigues Pereira

INTRODUÇÃO

O texto ora apresentado representa o que foi dito pelo autor em conferência proferida no II Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa (ABED), realizado na Universidade Federal Fluminense (UFF), em julho de 2008.

Nele não é seguido o padrão costumeiro e formal de abordagem do tema, sem citações e referências a estudiosos, a correntes de pensamento e a teorias desenvolvidas por pesquisadores e comentaristas de estratégia.

Com o propósito de buscar despertar a consciência nacional para a necessidade de cultivar o pensamento estratégico e tratar sobre a defesa em níveis elevados de seriedade, procurou-se transmitir idéias derivadas de uma vida já longa de experiências, observação e meditação calcadas na vivência de inúmeras oportunidades a bordo de navios da Esquadra, em exercícios constantes, na manutenção dos meios e da prontidão operacional, nos cargos de comando de navio e de força naval, na simulação muito real de situações de combate e sua análise, conduzida, *a posteriori,* com técnicas avançadas de pesquisa operacional e análise de sistemas.

Muitas das situações ora rememoradas ocorreram em contato estreito com navios ou em organizações de outros países, mais e menos avançados que o nosso. Mais adiante, a experimentação se deu com a direção de sistema administrativo de grande porte, que tem de ser conformado, mesmo na paz, com o pensamento constante na possibilidade de emprego real da força em ocasiões de conflito iminente ou aberto. Prossegue com a chefia desta complexa organização que é a Marinha do Brasil e com a participação no gabinete político do Estado brasileiro, onde é possível ter a visão sobre os mais altos escalões

do governo em todas as esferas de poder. Finalmente, ampliou-se o aprendizado sobre política e relações internacionais na chefia da missão brasileira na Organização Marítima Internacional (IMO), um dos maiores e mais ativos organismos da Organização das Nações Unidas (ONU), onde se praticam, sobre um substrato técnico marítimo, jogos diplomáticos intensos, no entrechoque de interesses políticos e econômicos poderosos.

Pretende-se tratar, no desenvolvimento, de aspectos fundamentais relacionados ao pensamento estratégico no quadro do Brasil atual e, particularmente, dos caminhos para formulação de nossa defesa.

PONTO DE PARTIDA

Estratégia, em seu sentido clássico, cuida do grande jogo de forças militares com o propósito de estarem prontas a sobrepujar outras forças antagônicas, ou neutralizá-las, ao menos.

Tomada em seu nível mais abrangente, engloba a totalidade das forças dos Estados, na perspectiva de um possível enfrentamento em função de seus interesses conflitantes. As dimensões modernas dos Estados e das máquinas de guerra ampliam a quase todos os outros campos de poder nacional o envolvimento na montagem de estratégias. A este nível, portanto, a estratégia deixa de ser uma atividade exclusivamente militar e passa a envolver toda a sociedade, inclusive porque se faz necessário definir com clareza os interesses nacionais, bem como avaliar, em profundidade, o quadro com todos os atores internacionais.

Em sua definição mais ampla e abrangente, a estratégia nacional passa a ser vista como uma política, no caso a Política de Defesa Nacional. Preserva-se, assim, o termo estratégia para os aspectos essencialmente militares.

Deve-se notar que mesmo os Estados abertamente devotados à formação de impérios no passado, quando sem subterfúgios falava-se em guerra, sendo comum a existência de Ministérios da Guerra, todos hoje só se referem a preocupações com defesa.

Isso ocorre, em primeiro lugar, pelas tentativas internacionais de proscrever as guerras, de certa forma contrariando a natureza

humana, na busca de princípios de convivência mais utópicos. Como conseqüência, é mais apropriado, ainda que eufemisticamente, falar só em termos de defesa. A rigor, entretanto, está correto o emprego do termo, porquanto todos, sem exceção, buscam defender seus interesses, inclusive quando esses interesses implicarem conquista e dominação.

A distinção entre políticas e estratégias de defesa passa, agora, a ser verificada pela postura adotada: postura ofensiva ou postura defensiva.

Não é preciso desenvolver muito o tema da postura ofensiva, facilmente identificável em certos países, sendo quase sempre associada às grandes potências. É mais importante, contudo, examinar a postura defensiva, que será, intuitivamente, a adotada pelo Brasil, pois é esse, inegavelmente, o sentimento que permeia coletivamente a sociedade brasileira e está inscrito como princípio constitucional, embora não seja o comportamento individual de parcela ponderável de seus cidadãos.

Dentre os pontos de partida relevantes para se preparar a estratégia de defesa no Brasil, destaca-se a correta caracterização de sua postura defensiva. Se tal postura é verdade com aceitação pacífica, requer, contudo, um pouco mais de elaboração sobre seu significado, pois seria pernicioso não reconhecer, também, que tal postura, diante de nossos propósitos maiores, aqueles relacionados à negação do imperialismo ou do intervencionismo, não impede a correta adoção de meios de ação ofensivos destinados a emprego com finalidade defensiva.

Outro aspecto a fixar, liminarmente, diz respeito ao entendimento de qual seja o valor a ser atribuído à defesa, a fim de encontrar os parâmetros que justifiquem os custos de manutenção da estrutura responsável por seu provimento. Tal valor só pode ser mensurado pelo montante dos danos causados aos interesses nacionais se esses viessem a ser prejudicados, por imposição de força, em conflitos com interesses de alguém mais. A propósito, é bom lembrar que as ações para a defesa do Brasil são responsabilidade exclusiva de brasileiros, de nada valendo contentar-se em blasfemar, até quixotescamente, contra aqueles que, na defesa de seus próprios interesses, afetarem os nossos.

Por último, é preciso distinguir entre os que chamo de cultores do pensamento estratégico e os estrategistas. Pensar estrategicamente é o desenvolvimento da capacidade de visão que permita enxergar o futuro

ou além do horizonte, de forma realista, desejável de se espraiar por um grande número de membros da sociedade, mesmo em diferentes gradações. Dentre esses, no entanto, apenas uns poucos serão estrategistas, pois terão o verdadeiro dom de definir o que fazer para preparar os pilares das estruturas adequadas àquele porvir. Dar aceitação a quem, por vaidade ou ilusão, tenta ser identificado como um deles, sem reunir as qualidades intrínsecas, ou, ao contrário, desconhecer os verdadeiros estrategistas pode acarretar danos irreparáveis ao País.

A DEFESA DO BRASIL

A discussão deste tópico poderia principiar com uma pergunta singela: precisamos nos defender?

Pode parecer óbvia a resposta, porém já é comum ouvir-se a opinião ingênua de que esta não seja uma preocupação válida, pelo fato de "não termos inimigos". Certo, não os sabemos nomear agora, embora preconceituosos ideológicos cometam o primarismo de apontar como tal estados onde a filosofia dominante

lhes seja discordante, geralmente os detentores de maior poder. Fazer a identificação precipitada, freqüentemente de forma polarizada, além de provocar reações antagônicas, demonstra o não reconhecimento de estarmos em um mundo real, onde cada qual busca seus interesses, tornando relativamente fácil ocorrerem conflitos e entrechoques entre os interesses de todos. Nossa natural postura defensiva contribui para uma convivência pacífica, mas não pode obliterar a realidade de existirem antagonismos latentes, de qualquer origem, nem sempre contornáveis por negociações e capazes de se transformar em conflitos abertos, sem grande prazo de aviso prévio.

Assim, aumenta a dificuldade de escolhermos caminhos estratégicos, pois não nos podemos basear em possibilidades de um inimigo conhecido. Precisamos entender, por isso, que nossa estrutura de defesa terá de contemplar todas as possibilidades e atitudes, venham de onde vierem, com ênfase nas avaliadas como de maior probabilidade, sempre considerando o futuro próximo, ou mais remoto, e os avanços tecnológicos de então. O que não podemos acreditar é na viabilidade de improvisar se a emergência chegar a acontecer.

É mandatório, portanto, que a estrutura de defesa seja multifacetada, incorporando os diversos e variados elementos aplicáveis à guerra moderna, nas dimensões adequadas a nossas possibilidades. Ela não pode ser diminuta em excesso ou será inócua e, assim, cara, porque mesmo limitada a custos relativamente baixos trará benefícios tendentes a nulos, vindo a se constituir em mero desperdício de recursos ao não alcançar eficácia aceitável.

Ao dimensionar o quanto se deve aplicar em defesa, é preciso pensar grande, pois grandes são os nossos interesses. Não se podem olvidar os seguintes fatores brasileiros, dos mais expressivos em contexto mundial:

- a imensidão das áreas geográficas terrestre e marítima,
- a pletora de recursos naturais,
- a dimensão populacional, caracterizada pela pacífica convivência multirracial, pela constante miscigenação e pela riqueza de cultura,
- as capacidades da pecuária, da agricultura e da indústria e vários outros mais.

A FORMULAÇÃO ESTRATÉGICA

Sedimentados os pontos básicos anteriormente comentados, há que cuidar da formulação estratégica propriamente dita, que pressupõe preceder-se de extensa análise das conjunturas internacional e nacional, cuja atualização deve ser permanente.

Conforme já ressaltado, há níveis distintos para a elaboração da estratégia, os quais têm de ser afetos a diferentes grupos de atores.

O nível superior ou político, que se poderia chamar de *a grande estratégia*, demanda a participação das elites pensantes e representativas de todos os segmentos da sociedade. Estes atores, porém, necessitam compreender que seu papel se interrompe quando se passa ao nível seguinte, onde não há lugar para curiosos bem-intencionados.

No segundo nível, trata-se da preparação da força militar, de suas concepções de emprego, de seu posicionamento, composição e equipamento. Isto é tarefa para profissionais militares com

diferenciações, inclusive, quando se cuida de variados ambientes de ação, isto é, terra, mar e ar.

Mais adiante, contudo, deve ser novamente reunido todo o grupo de formuladores, de todos os níveis, para atuarem como analistas e verificarem a validade das soluções propostas.

CONSTRUÇÃO DA CAPACIDADE DE DEFESA

A seguir, serão apresentadas breves idéias a respeito de vários tópicos relacionados à construção da capacidade de defesa. A lista é relativamente extensa sem pretender, todavia, ser exaustiva.

– Conceito estratégico realista

Logicamente, não se poderia pretender construir uma efetiva capacidade de defesa sobre bases fantasiosas ou irreais.

A concepção estratégica, portanto, precisa ser bem dimensionada, tanto para contemplar o máximo de probabilidade de sucesso em caso de confronto como para ser factível com os recursos disponíveis. Em casos de previsão de inferioridade de poder, em função dos meios à disposição dos oponentes, é preciso dimensionar corretamente qual o sucesso pretendido e imaginar, com inteligência, comportamentos alternativos viáveis.

– Cultura militar e cultura da sociedade

Não é possível pensar em eficácia de uma força armada que não tenha um substrato cultural próprio de muita solidez. Tal cultura não se constrói em pouco tempo, demandando mesmo várias décadas para florescer.

Igualmente, a sociedade tem de possuir cultura de aceitação e apoio à estrutura de defesa. É de seu direito e dever cobrar da força armada o desempenho eficaz e desprendido no cumprimento das missões a ela atribuídas. Será inaceitável, porém, desmerecer-lhe o papel, acusá-la de ociosa e pretender desviá-la de função, máxime quando não lhe entrega os meios necessários ao cumprimento de seu ofício.

– Treinamento básico

Existe uma gama extensa de atividades necessárias à criação de uma base estrutural das forças que, além de sustentar a cultura, permite avançar sobre os conhecimentos complexos e de alta tecnologia requeridos no ambiente atual e futuro. Essa base terá de ser mantida por meio de treinamento e práticas constantes.

– Desenvolvimento e preparo tecnológico

O mundo presente caracteriza-se, como bem sabemos, pelo uso intensivo de tecnologias de ponta, que evoluem com aceleração constante e, assim, adquirem velocidades de inovação cada vez maiores.

A diferença na capacidade de domínio dessas tecnologias significará, quase sempre, o sucesso ou a derrota no conflito, ou seja, a vitória ou a morte. Os itens vitais dessas tecnologias não são repassados e nem vendidos por quem os detém. Dessa forma, é essencial pesquisar, investir independentemente na criação de tecnologia e na industrialização dos produtos resultantes. Sem a posse desses equipamentos e armas, bem como o domínio de seu emprego, será impossível assegurar a soberania.

– Preparo psicológico

O militar bem formado vive quase um paradoxo, principalmente considerando a índole pacífica brasileira: precisa esforçar-se na busca da perfeição para fazer algo que pretende jamais ter de fazer, embora mantendo-se pronto para o fazer a qualquer instante. Isto requer preparo psicológico intenso, seja para manter a excelência ou para não viver frustrações. Exige, ainda, o apoio e incentivo da sociedade, a quem o militar serve com dedicação.

– Conhecimento de aliados e opositores

Anteriormente, foi comentada a impossibilidade de apontar inimigos, embora se saiba que, por conflitos de interesses, confrontos entre estados podem ocorrer a qualquer tempo. O mesmo pode ser dito em relação a aliados, porquanto a coincidência ou independência de interesses pode deixar de existir com o passar do tempo.

A despeito disso, mostra-se importante o conhecimento daqueles com quem se poderá lidar, seja como aliados ou opositores. Para tanto, além de se contar com análises de inteligência profissionalmente estruturada, é de toda relevância sustentar encontros diretos entre os membros das forças armadas nacionais com os dos outros países, inclusive durante a realização de exercícios conjuntos.

– Equipamentos atuais e adequados

A verdadeira capacidade só poderá ser alcançada se o estoque de equipamentos à disposição das forças estiver à altura do estado presente da arte e, se possível, até mais adiante disso. Tal objetivo só poderá ser conseguido por meio de manutenção acurada do material, modernizações capazes de prolongar a vida útil e substituições tempestivas. Há, então, de serem providos recursos para tanto, bem como criados parques tecnológicos próprios e dominadas novas tecnologias por esforço local.

Quando não se conseguir dispor de equipamentos tecnologicamente avançados e atuais deve-se conhecer, pelo menos teoricamente, a tecnologia em que se baseiam para tentar encontrar meios defensivos válidos em caso de enfrentamento com quem os empregar.

– Estrutura logística

Ao cuidar de estratégia, pensa-se no preparo das forças, em seu equipamento, nas táticas para o emprego.

Tudo, no entanto, poderá ser inútil se não se der atenção muito apurada à montagem de um sistema logístico ágil e em condições de suportar as necessidades das forças, acompanhando seu deslocamento e proporcionando o que for requerido tempestivamente.

– Exercícios com realismo

A busca da perfeição no emprego das forças só trilhará a rota do sucesso se elas realizarem exercícios freqüentes, com todo seu equipamento e material, dentro de simulações tão próximas da situação

real quanto for possível. Só assim haverá o preparo devido do pessoal e serão identificadas as falhas de procedimentos, de materiais e de suprimentos. Fazer de conta, nessas ocasiões, não somente encobrirá as falhas como embotará desastrosamente as mentes.

– Coleta de dados operacionais

Em acréscimo ao realismo acima apontado, os exercícios deverão propiciar a coleta científica de dados com vistas a trabalhos de análise para aferição, com medidas precisas, do sucesso ou insucesso dos resultados e da disponibilidade e confiabilidade dos sistemas.

– Desenvolvimento de táticas

Tarefa estratégica por excelência é o desenvolvimento das táticas mais eficazes para a aplicação de procedimentos e do material nas diversas situações imaginadas como de ocorrência previsível. Isso é verdadeiro de maneira geral, porém mais importante no caso de equipamentos novos, desenvolvidos com tecnologia mais recente.

Consegui-lo demanda a criação de arcabouço científico para projetar os exercícios destinados à coleta de dados, para desenvolver e para aplicar o ferramental de análise.

– Avaliação operacional

Arcabouço semelhante ao anteriormente citado tem de ser aplicado na avaliação operacional de meios complexos e das operações de maior envergadura, para alcançar, com segurança, seus reais resultados. Com isso torna-se possível rever táticas e procedimentos diversos e, inclusive, testar decisões estratégicas.

– Prontidão operacional

A capacitação efetiva, finalmente, só poderá ser dita como alcançada se, após contar-se com o material e pessoal adequado e aprestado, houver a consciência e a prática de manter forças prontas, isto é, em

condições de emprego real e completo com prazos curtíssimos de alerta. Seria oneroso e desnecessário dar essa condição simultaneamente à totalidade da força. Todavia, as unidades e conjuntos de unidades deverão assumir com freqüência esse estado de prontidão, mediante rodízio bem planejado.

DISSUASÃO

Viu-se que, atendendo ao espírito da sociedade brasileira, a estratégia a ser adotada denotará uma postura defensiva.

Tal postura, porém, não nos poderá manter acuados, esperando ter forças suficientes para resistir a um eventual ataque. É preciso que ela indique a possíveis opositores a nossa decisão e capacidade de, se provocados, infligir-lhes danos de tal monta a ponto de os desencorajar a deflagrarem uma agressão. A isso, como sabemos, denomina-se dissuasão, que só poderá existir se nossa vontade e nossa capacidade de reação forem evidentes e contem com credibilidade junto aos demais estados.

Essa credibilidade principia com nosso comportamento político internacional, ditado por uma política externa que deveria, do mesmo modo que a política de defesa, ser formulada com a participação dos vários setores da sociedade. Hoje tal não acontece, sendo ela traçada intramuros com os profissionais da diplomacia.

A postura política internacional precisa ser firme em todos os campos e oportunidades, com pleno entrosamento do setor diplomático e todos os demais, inclusive, com muita ênfase, o setor de defesa. A firmeza de atitudes terá de ser lastrada na evidência do poder nacional, novamente com destaque ao poder militar, cuja aplicação deverá ser temida, mesmo sem anunciarmos ameaças, de forma a impedir o esbulho de nossos interesses ou a nos facilitar a obtenção de novas posições pleiteadas.

Entretanto, a credibilidade só será completa se o poder de atuação de nossas forças for conhecido e acreditado pelos demais, sendo necessário deixá-lo exposto a observadores estrangeiros qualificados, seja pelo convite a nos assistirem em operação, seja por nossa presença em exercícios internacionais conjuntos.

Muito eficaz, ainda, é o emprego político das forças, tão comum mundo afora e hoje quase ignorado no Brasil, em cujo passado há exemplos tanto de utilizá-lo proveitosamente como de receber pressões por esse caminho. Em particular, o uso da Marinha neste mister, dada sua liberdade de trânsito pelos mares, a característica de manter suas unidades como território nacional, mesmo em águas ou portos estrangeiros, como não são nem mesmo as embaixadas, oferece opções múltiplas de demonstração de poder ou de boa vontade.

CONCLUSÃO

Neste artigo, foram feitas digressões a respeito do pensamento estratégico, tão necessário de desenvolver em nosso país, sobre os atores que devem participar das diferentes fases e níveis da formulação estratégica e a necessidade de se cuidar com atenção da defesa dos interesses brasileiros, ou seja, de Política e Estratégia Nacional de Defesa.

Em rápidas palavras, lembraram-se tópicos relevantes a observar quando se cogita da capacitação da estrutura de defesa.

Comentou-se, por fim, como é possível dar credibilidade à dissuasão.

Encerra-se dedicando algumas palavras mais sobre como os atores não-militares, que devem ausentar-se na fase tipicamente militar dos trabalhos em estratégia, retornam ao problema para a consolidação de formulação estratégica segura, com plena participação da sociedade.

Todos os atores, novamente juntos, reúnem-se, agora como analistas, para fazer uso de modelos científicos, semelhantes aos referidos para a análise operacional, empregando dados reais coletados em exercícios ou presumidos com base em experiências pretéritas, os últimos em relação a novas soluções ainda não testadas, para verificar o resultado do que se pretende estabelecer.

Jogos e simulações conduzidos com rigor científico, na forma sugerida, permitirão aos analistas, com intercâmbio dos sentimentos e sabedoria trazidos de seus setores da sociedade, aquilatar a propriedade

das soluções escolhidas para, então, aceitá-las, promover sua reformulação ou rejeitá-las. Dessa maneira, tudo poderá ser decidido em um quadro objetivo de avaliação e não por mero sentimento pessoal, não raro influenciado negativamente por cacoetes profissionais, dogmatismos ideológicos, inexperiência ou amadorismo.

O autor é Almirante-de-Esquadra

A América Latina no atual cenário mundial

Manuel Cambeses Júnior

Transcorreram apenas vinte anos desde a queda do Muro de Berlim, depois de vinte e oito anos de existência, e a ingênua e efêmera euforia dessa época converteu-se em um passado remoto. A "Nova Ordem Mundial", embasada na unipolaridade e na "Pax Americana", que despertou as ilusões de alguns e os temores de outros, encontra-se profundamente desgastada e esquecida, juntamente com os jornais da época da primeira Guerra do Golfo. Samuel Huntington, em um interessante artigo publicado na Revista *Foreign Affairs,* intitulado "A superpotência solitária", afirma que estamos vivendo um sistema internacional de transição, ou seja, um estranho híbrido a que ele batizou de "unimultipolar". Em sua ótica, o momento unipolar já expirou e, dentro de duas décadas ingressaremos em um verdadeiro sistema multipolar. Segundo Zbigniew Brzezinski, os Estados Unidos serão a primeira, última e única superpotência global. Nesse período transitório, esse portentoso país continuará sendo o único com preeminência em todas as dimensões do poder, em suas diversas expressões: política, econômica, social, ideológica, militar, tecnológica e cultural, com o alcance e a capacidade de promover os seus interesses, em nível global.

Entretanto, a solução dos problemas fundamentais do sistema requer, necessariamente, a ação conjunta da superpotência e de alguma combinação com outras grandes potências. Os Estados Unidos mantêm, no momento, o direito de veto nos assuntos de maior relevância internacional. Várias potências regionais estão fortalecendo suas posições em suas esferas de atuação geopolítica. A China e, potencialmente, o Japão, na Ásia Oriental; a União Européia, liderada, em minha opinião, pela Alemanha, ainda quando encontramos quem advogue a liderança de um condomínio franco-alemão. A Rússia, na Eurásia; a India, no Sul da Ásia; o Irã, na Ásia Sul-Ocidental; a África do Sul e a Nigéria, no continente africano e o Brasil, na América Latina.

Estamos, portanto, vivendo um período de transição e, como sói acontecer, toda mudança sempre implica em contradições e riscos.

A globalização econômica e o cosmopolitismo cultural ocorrem, conjuntamente, com um extraordinário ressurgimento do medo e da desconfiança com o diferente, com o estranho e com o desconhecido . Assistimos ao retorno do tribalismo, dos etnicismos, da xenofobia, dos racismos e dos fundamentalismos religiosos. Estas forças desintegraram a União Soviética, pulverizaram a Iugoslávia, dividiram a Checoslováquia e converteram em Estados fracassados alguns países como Congo, Afeganistão, Libéria, Somália, Ruanda e Serra Leoa, entre outros. A Indonésia e vários países da Ásia Central correm o risco de cair no mesmo despenhadeiro. As forças da desagregação assolam, também, a países avançados como Canadá, Bélgica e Espanha. A América Latina, felizmente, até o presente momento, não tem sofrido, de forma avassaladora, a pressão dessas forças centrífugas, ainda que alguns Estados com grande proporção de populações indígenas descuram-se em prevenir-se contra potenciais explosões raciais e étnicas.

Vivemos em um mundo perigoso, na qual a soberania, já bastante limitada, dos pequenos e médios Estados, vê-se cada vez mais ameaçada, não somente pela presença das grandes potências e pelas forças secessionistas mas, também, pelo crescente poder globalizado das máfias, da criminalidade organizada, dos grupos terroristas de cunho fundamentalista e pelas seitas apocalípticas. Para reduzir nossa vulnerabilidade frente a essas ameaças é necessário, em primeiro lugar, que nos fortaleçamos internacionalmente, aumentando a capacidade da sociedade e o potencial do Estado brasileiro. Isto implica, fundamentalmente, num verdadeiro Estado de Direito. Sem o império da lei, sem segurança jurídica, sem regras econômicas bastante claras e estáveis, não existirá criação de riqueza, somente distribuição desigual da miséria.

Certamente não haverá um projeto histórico mais ou menos autônomo para a América Latina, neste alvorecer do terceiro milênio, sem unidade e coesão dos Estados-Membros. Ademais, é urgente e necessário que transformemos a integração latino-americana em um imperativo geopolítico, se desejamos deixar de ser considerados exóticos e marginais espectadores no cenário internacional.

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

Mudança de Paradigmas no Ensino na Aeronáutica

Marcelo Hecksher

O ensino na Academia da Força Aérea vive uma transformação bastante significativa, talvez pouco percebida pela maioria. A introdução do curso de graduação em Administração Pública, no currículo do curso de formação de Oficiais Aviadores, define, a partir da sua implantação, a especialização do oficial nas duas áreas básicas de sua atuação ao longo do serviço ativo: a área administrativa e a área operacional.

Anteriormente, os cursos na AFA, particularmente o de Oficiais Aviadores e de Oficiais de Infantaria, tinham seu currículo básico lastreado em matérias dos chamados ensino fundamental e ensino técnico. Deixa de ser citado o curso de formação de Oficiais Intendentes, pois este já era direcionado para áreas da logística em geral e das finanças em particular, currículo com aplicação direta na carreira.

As matérias fundamentais (seja lá o que significava este termo), no contexto de "não graduação em alguma área", variavam entre o espectro das ciências exatas e das humanas, muito em função da tendência e preferência de quem propunha o conteúdo curricular para aprovação do órgão diretor de ensino na Aeronáutica.

As matérias técnicas seguiam (ou deveriam seguir) as mudanças doutrinárias, em função das evoluções táticas e técnicas de cada área operacional.

No ensino fundamental, as mudanças curriculares ao longo dos anos foram tantas que o número de currículos equivale ao número de anos da Academia, incluindo o tempo em que esta se chamava Escola da Aeronáutica. Em alguns casos, a simples leitura das matérias tratadas nos currículos de ensino fundamental passava a idéia de que se formavam oficiais com vastíssimos conhecimentos em diversas áreas.

Contudo, a não adoção de um adequado processo de validação curricular, em cada uma das turmas formadas, tornava indefinida a validade das mudanças curriculares, uma vez que não se avaliava a aplicação dos conhecimentos do curso na vida do profissional.

Aparentemente, o conceito geral aplicado, para a definição das matérias que iriam compor o currículo de ensino fundamental, era o de educação e treinamento, onde educação significava todo o tipo de conhecimento que abria a mente do aluno para a vida e treinamento o que o preparava para desempenhar tarefas específicas. A parte do ensino fundamental tratava apenas de educação.

Esses foram e sempre serão conceitos que podem ser considerados válidos para a transmissão de conhecimento. Contudo, não se considerava o melhor aproveitamento do peso da carga de tempos de aulas imposta aos cadetes, em função da disponibilidade mínima de oito tempos diários em quatro anos escolares de dez meses. Foi em passado recente que se definiu a formação do oficial como Graduação em Ciências Militares. A não correspondência desses conhecimentos com a especialização em profissões com aplicação na vida privada e pública civil e, também, nas atividades administrativas e operacionais da carreira, fazia com que o preenchimento dos cargos, da estrutura organizacional da Aeronáutica, fosse realizado por indivíduos que não possuíam os requisitos de conhecimento para tal. Da mesma forma, essa não especialização nos chamados conhecimentos do ensino fundamental, fazia com que as oportunidades de trabalho para os oficiais, ao encerrarem a carreira no serviço ativo, os encontrassem carentes de lastro acadêmico, apesar de todo o estudo e toda a experiência adquirida ao longo da carreira. Interessante é verificar que, muitas vezes, os militares ao deixarem o serviço ativo, passam a suprir a demanda por conhecimentos nas áreas da inteligência e da segurança pública e privada, muito embora segurança pública e privada sejam áreas que os comandos militares consideram fora da especialização das Forças. Obviamente, aos oficiais-aviadores restava a possibilidade de exercerem cargos de pilotos em empresas públicas e privadas.

Quem cursou a Academia da Força Aérea pode atestar que existe uma adequada competência para preencher a carga horária a qual os cadetes são submetidos. O que é, até certo ponto, frustrante é a não aplicação, ao longo da carreira, dos conhecimentos forçosamente adquiridos no estudo das matérias chamadas fundamentais. Essa não aplicação leva ao esquecimento do conteúdo. Também frustrante é o momento da passagem para a reserva. Ao procurar se candidatar para algum cargo,

em empresa pública ou privada, o oficial não consegue passar da página de recrutamento onde consta a formação profissional. Ciências Militares não se enquadrava em nenhum formulário de recrutamento.

A própria cultura da sociedade brasileira levava (e ainda leva) a excluir o militar das Forças Armadas, quando na reserva, daquilo que se convencionou chamar de sociedade civil e do mercado de trabalho, uma vez que não existia uma correspondência, aceitável para o meio acadêmico, dos cursos militares de formação de oficiais e dos cursos de graduação universitários. Isso acontece apesar do rigor e excelência do ensino nas Academias Militares em geral.

Todas essas considerações não são mais válidas para os Oficias formados na AFA. O reconhecimento oficial do curso de graduação em administração pública foi a grande mudança de paradigma. O que antes era chamado de ensino fundamental agora prepara o oficial para o exercício de funções na administração das organizações militares. Um segundo-tenente aviador, designado para compor o quadro de tripulantes de uma Unidade Aérea e para exercer cargo, por exemplo, no Esquadrão de Pessoal da Base Aérea na qual sua Unidade está sediada, não mais poderá ser considerado mão de obra não especializada na administração de recursos humanos. Ademais, a graduação em administração possibilita inúmeras especializações ao longo da carreira, em cursos de pós-graduação da própria carreira ou de interesse do indivíduo.

Em complemento a essa mudança curricular, foi adotado pela Força Aérea a realização de MBA e de mestrado, concomitante com os cursos de pós-graduação de carreira, mediante convênio da Universidade da Força Aérea com Universidades públicas, localizadas também na cidade do Rio de janeiro, sede da UNIFA.

Com essa nova sistemática ocorrerá, forçosamente, uma maior integração dos oficiais com a comunidade acadêmica, com todos os benefícios daí decorrentes, fruto do conhecimento mútuo e do reconhecimento da capacitação proporcionada pelos cursos nas Academias Militares.

Pode-se dizer que o Comando da Aeronáutica ousou em implantar essa nova sistemática de ensino. Sua base teórica e lógica é correta. O sucesso dependerá do compromisso das escolas com a qualidade do ensino.

A mesma ousadia na mudança curricular, envolvendo o que era tratado como ensino fundamental, deve agora nortear a evolução do treinamento ou ensino profissional e a quebra de paradigmas com a adoção intensiva da Tecnologia da Informação no processo de ensino aprendizado.

A transmissão de conhecimento no Século XXI não pode prescindir do uso intensivo das técnicas de ensino lastreadas na Tecnologia da Informação. No treinamento de vôo, é patente a necessidade da utilização de simuladores, para a familiarização e emprego dos sistemas embarcados nas modernas aeronaves.

Contudo, não se verifica a mesma certeza quando se aborda o tema do uso intensivo da tecnologia da informação para a transmissão de conhecimentos teóricos, sejam de matérias do ensino acadêmico, sejam de matérias do ensino técnico.

> Muitos docentes que possuem amplo domínio do conteúdo que ministram não sentem disposição de mudar o método, que estão utilizando de longa data, para introduzir inovações. Entretanto a introdução da tecnologia da informação como ferramenta de trabalho é essencial à formação de todas as profissões e sua introdução possibilita o desenvolvimento de habilidades que estão sendo exigidas pelo mercado de trabalho. Ela possibilita uma forma de aprendizado mais ampla, onde os alunos trabalham em grupo, comunicam-se através da Internet e desenvolvem habilidades de localizar, sintetizar e divulgar informações, ao mesmo tempo que vão dominando o conteúdo programático do curso.
>
> (Wolynec, 2002)

O advento da informática na Aeronáutica surgiu com a automação da folha de pagamento de pessoal. A Aeronáutica foi a organização federal que, pela primeira vez, informatizou seus controles de pagamento de pessoal. Antes da popularização do uso do *Personal Com*puter na sociedade brasileira, a Aeronáutica estendeu seu uso para diversas atividades administrativas. Contudo, poucos foram os chefes e comandantes da época que entenderam a importância dessa atitude modernizadora. Antes de entender, ao menos, a utilização dos equipamentos e programas, muitos desejavam receber mão de obra,

para operar aquelas "incríveis máquinas de escrever", como a maioria entendia o emprego da informática.

Nos dias de hoje, a tecnologia da informação (TI) está presente em todas as atividades diárias de um cidadão comum. Seja nos bancos, nas casas comerciais, nas viagens, na TV, no uso do telefone celular, o conforto e a segurança de nossas vidas tornaram-se dependentes da TI.

No ensino, a TI permitiu o uso do "*data show*", transformando aulas expositivas em desfile de cores e movimento, muitas vezes até prejudiciais à compreensão, uma vez que o "*show*" pode desviar a atenção do aluno da explicação do mestre. Contudo, possibilitou aos professores, que possuem acesso a equipamentos e a programas adequados, a montagem de aulas seqüenciais, que lhes permite atender diversas classes com o mesmo material didático. Esses são aspectos discutidos quando se aborda o emprego da TI no processo didático de ensino. Porém, nem de longe são os mais importantes e significativos. Relacionam-se, apenas, com os aspectos de "auxílio à instrução", como tratado na Aeronáutica.

O Brasil possui bons pesquisadores, dedicados ao emprego da TI nas diversas fases do ensino. Elisa Wolynec é um desses. Graduada em Física pela USP (1968), mestre pela University of Sheffield e doutora pela USP, Elisa participa intensamente, por meio de publicações diversas, seminários, palestras e cursos, do estudo e implantação de métodos de ensino com o suporte da TI, ensino a distância (EAD), *e-learning*. Em um de seus artigos sobre o tema, disse o seguinte:

> Enquanto muitas organizações já estão obtendo retorno de seus investimentos em tecnologia da informação, em termos de aumento de produtividade e eficácia, o ensino superior, em nosso país, ainda luta para aplicar a tecnologia da informação aos seus processos mais importantes: o ensino e o aprendizado.
> É verdade que muitas escolas vão argumentar que o custo dos equipamentos é o que impede uma utilização maior da tecnologia, mas essa não é a razão mais fundamental. Em primeiro lugar um estudo detalhado vai demonstrar que o ganho de produtividade vai retornar o investimento rapidamente. Além disso, há soluções de custo bastante

> baixo, utilizadas em outros países, que poderiam ser aqui introduzidas. Trata-se de acertar com uma instituição financeira o financiamento de microcomputadores portáteis (*lap tops*) para os alunos. O financiamento poderia ser esticado em até quatro anos. As escolas deixam de ter o custo de manter e renovar laboratórios de microcomputadores e passam a fornecer apenas a conectividade. Isso diminui custos em relação ao modelo atual. Certamente essa solução é bastante viável, uma vez que mesmo sem financiamento especial mais de 60% dos graduandos que fizeram o Provão possuem microcomputador.
>
> Na verdade a principal razão é que o corpo docente goza de ampla autonomia e seus integrantes possuem diferentes níveis de habilidades técnicas e diferentes níveis de interesse na tecnologia. A grande variedade de disciplinas faz com que não haja uma forma simples de integrar a tecnologia da informação ao currículo. A receita não é única.
>
> (Wolynec, 2002)

Qualquer mudança de processo exige que se propicie aos usuários envolvidos o treinamento adequado. No caso do ensino, muitos docentes não possuem o conhecimento necessário para utilizar novos processos lastreados na TI. Assim como chefes e comandantes da Aeronáutica no início da informatização dos processos administrativos, esses docentes são de formação anterior à disseminação do uso da informática.

> Na pesquisa realizada nos Estados Unidos através do "1997 *Campus Computing Survey*" ficou constatado que apesar dos investimentos que faculdades e universidades efetuaram em hardware e software, um dos maiores desafios que o país enfrenta é levar todos os docentes a integrar a tecnologia ao processo de ensino, utilizando-a como instrumento facilitador do aprendizado e ferramenta para o gerenciamento dos cursos e para a pesquisa. O grande desafio está em treinar professores que tiveram sua formação profissional quando estas ferramentas não estavam disponíveis.
>
> (Wolynec, 2002)

Para a introdução de qualquer mudança nos processos de ensino, é preciso que se entenda que a utilização da TI tem por objetivo facilitar o aprendizado, gerenciar os cursos e possibilitar a pesquisa, como dito por Wolynec. Esse deve ser o foco de qualquer campanha para modernizar os processos de ensino e aprendizado pelo uso da TI.

Pelos estudos realizados, ficou claro que o *gap* de conhecimento para a utilização de softwares e hardwares se concentra, de uma maneira geral, nos docentes. O treinamento a ser ministrado para os docentes deve seguir uma orientação, conforme citado no texto a seguir:

> (..) os docentes precisam ser capazes de utilizar softwares de produtividade como o Microsoft Office, dominando o uso de editores de texto, planilhas e apresentações do tipo Power Point para a montagem de aulas.
> Esse é um bom começo que não exige muita sofisticação. Se os docentes já dominam essas ferramentas, os próximos passos são fáceis.
> Através de um curso sobre utilização de ferramentas como FontPage, os docentes aprendem a transformar documentos do Office em páginas Web.
> Com um bom workshop de 40 horas, é possível ensiná-los a criar cursos virtuais que devem ser usados, no início, para complementar o ensino tradicional, através da Intranet da instituição. Eles vão familiarizar-se com as práticas de vídeo conferência, colaboração em grupo, "chats", organização de grupos de trabalho com reuniões periódicas e até a transformar apresentações de Power Point em vídeos com som, que podem reproduzir aulas e podem ser disponibilizados na Web.
> Com esse treinamento a semente está lançada para a sua instituição começar a desenvolver projetos de ONLINE LEARNING.
> Uma vez dominadas essas tecnologias, não há limite para o que o talento da comunidade acadêmica pode produzir. (Wolynec, 2002)

E o que viria a ser um projeto de *online learning* ou *e-learning*?

E-learning é a aplicação da tecnologia da informação para desenvolver, gerenciar e disseminar o conhecimento em uma instituição seja ela de ensino seja em uma organização, pública ou privada.

Existe a percepção de algumas pessoas que *e-learning* trata somente do conteúdo a ser ministrado. Os modernos sistemas de *e-learning* envolvem muito mais: a plataforma tecnológica que disponibiliza e gerencia o conteúdo e os serviços de suporte ao *e-learning*, incluindo a manutenção.

Aqueles que investiram em e-learning estão percebendo muitas vantagens. Entre essas, pode ser citado uma sensível diminuição nos custos do ensino e do treinamento; a possibilidade de apresentar um volume muito maior de conhecimento na mesma unidade de tempo, comparando com os métodos tradicionais de ensino (aulas expositivas); um mais efetivo gerenciamento do processo de aprendizagem, com elevado grau de retenção do conhecimento e motivação dos alunos; maior padronização do conteúdo programático ministrado para várias classes; rapidez em modificar o conteúdo e facilidade em difundir as modificações; máxima liberdade na escala das aulas, atendendo a particularidades individuais dos alunos; disponibilidades de repetição do conteúdo, segundo a capacidade de apreensão individual.

As críticas ao processo são concentradas nos vários métodos de avaliação propostos. De uma maneira geral, a avaliação para aferição do conhecimento adquirido se restringe a aplicação de testes de conhecimento convencionais. Em alguns casos, se utiliza o acompanhamento do curso pelo aluno, utilizando ferramentas estatísticas que registram o tempo de acesso, o número de repetições nos exercícios de fixação e outros parâmetros. Cabe salientar, pesquisadores brasileiros, em Universidades nacionais e estrangeiras, desenvolvem teses sobre a avaliação do e-learning, estabelecendo normas em conjunto com o Ministério da Educação, Secretaria de Educação Superior, as quais revolucionarão o processo de avaliação.

O Conselho Nacional de aviação Civil – CONAC emitiu, em 2003, o Voto nº 002/2003, pelo qual expande o programa de formação de recursos humanos para a aviação civil. Entendendo a importância do uso intensivo da TI no ensino, decidiu "introduzir na formação do piloto civil o conceito do ensino a distância", entendendo a sua

penetração, possibilidade de padronização da formação, baixos custos e redução da carga horária necessária.

O ensino na Academia da Força Aérea, em particular, e nos demais estabelecimentos de ensino das Forças Armadas, em geral, apresenta um campo muito fértil e promissor para o emprego intensivo da TI.

No Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv), por exemplo, imagina-se o seguinte cenário para, inicialmente, o ensino técnico.

Em meteorologia o cadete poderá visualizar as formações e suas variações, ao mesmo tempo que recebe a exposição teórica dos tipos de nuvens, visibilidade, coberturas, precipitações etc.

Em navegação, o desenrolar de uma missão pode ser secundado pela apresentação dos instrumentos de rádio navegação, de navegação por satélite, de navegação inercial, por cartas de navegação por instrumento e visual, nas diversas escalas.

Em instrução técnica da aeronave, todo o *Ground School* e manuais técnicos poderão ser disponibilizados de forma dinâmica e interativa, para leitura em qualquer PC, *Lap Top*, *Palm Top* ou *Smart Phone*. Tanto será possível estudar, para efeito de adquirir o conhecimento, quanto consultar um dado técnico, quando em operação.

As manobras a serem executadas em voo poderão ser visualizadas ainda no *briefing*, com a presença do instrutor. Poderão ser treinadas em um simulador, visualizando a área de instrução com total fidelidade e realidade. Em seguida, poderão ser realizadas em vôo e gravadas em terra, pela simples adoção de um dispositivo de telemetria na aeronave.

Na instrução militar, a simulação poderá ser intensivamente utilizada. Até mesmo ambientes administrativos e operacionais poderão ser mostrados, indicando ao aluno, por exemplo, qual o procedimento disciplinar que está sendo violado. Assim uma instrução de regulamento deixará de ser monótona e longa.

No caso específico da AFA, o Curso de Graduação em Administração acrescentou uma sobrecarga de tempos no currículo do CFOAv. A adoção do *e-learning* trará a carga horária do curso para níveis adequados.

A Aeronáutica, pioneira na informatização e na adoção de um curso de graduação, reconhecido pelo MEC, para os seus cadetes, tem todas as possibilidades para revolucionar o ensino militar, com a adoção intensiva do *e-learning*, preparando seus cadetes para o futuro tecnológico que, só oferecerá duas opções ao profissional: ou integração a sociedade moderna ou ser tratado como analfabeto funcional.

> As Forças Armadas estavam sob ataque. As comunicações pararam, e a cadeia de comando estava quebrada.
> Parecendo um bunker improvisado cuja entrada era camuflada com rede, o jovem homem em uniforme de batalha grita para seus camaradas: "Eles estão inundando o servidor de e-mail. É necessário bloqueá-lo. Eu vou me ralar por causa disso."
> Estes são os jogos de guerra em West Point, pelo menos no mês passado, quando um time de cadetes gastou quatro dias lutando contra o relógio para estabelecer uma rede de computadores e mante-la operacional enquanto hackers da Agência de Segurança Nacional (NSA) em Maryland tentavam infiltrá-la com métodos que um inimigo poderia usar. A NSA tornou a tarefa dos cadetes mais difícil plantando vírus em alguns dos equipamentos, da mesma maneira que os hackers reais do mundo fizeram em milhões de computadores em torno do mundo.
> A competição era um exame final para uma classe sênior selecionada. Os cadetes, que eram mestres em ciência de computação e tecnologia da informação, competiram contra equipes da Marinha, Força Aérea, Guarda Costeira e Marinha Mercante como também contra a Academia Naval de Pós-Graduação e o Instituto de Tecnologia da Força Aérea. Cada time era julgado por quão bem dominou as ameaças da NSA.
> Os jogos de guerra cibernética em West Point são só um exemplo de uma elevada preocupação vigente entre os militares da atenção que se deve dar à ameaça de um ataque por computador sendo tão séria quanto um ataque executado por um avião bombardeiro ou por uma brigada de combate.

> Dificilmente existe uma unidade ou quartel general militar Americano que não tenha recebido ordem para analisar o risco de ataques cibernéticos no cumprimento de sua missão - e para treinar como contra atacá-los. Se os hackers puderem ter sucesso, eles podem alterar as informações na rede e truncar as comunicações pela Internet.
>
> (New York Times, 2009)

Sem nenhuma dúvida, o emprego intensivo da TI no ensino trará o aluno para um ambiente próximo ao que se verifica nas Academias das Forças Armadas dos EUA. Obrigará a atualização de docentes e discentes com os atuais recursos da TI que, mais do que uma especialização técnica, deve ser encarada como uma ferramenta de todas as especialidades

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PHILIPSON, G. The Rol on e-Learning, Australian Experience. E-Learning White Paper. 2002.

KILGANNON, C. Cadets Trade the Trenches for Firewalls. New York Times. 11 de maio de 2009.

WOLYNEC, E. O Uso da Tecnologia da Informação no Treinamento. 2002. Disponível em http://www.techne.com.br

_____ O Uso da Tecnologia da Informação no Treinamento. 2002. Disponível em http://www.techne.com.br

_____ O Uso da Tecnologia da Informação no Treinamento. 2002. Disponível em http://www.techne.com.br

_____ O Uso da Tecnologia da Informação no Treinamento. 2002. Disponível em http://www.techne.com.br

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

Mensagem aos jovens que estão ingressando na Força Aérea Brasileira

Clóvis de Athayde Bohrer

Meus caros jovens,

Alguns mais outros menos jovens, mas todos, certamente, poderiam ser meus netos.

Por isto dirijo-me a vós com o coração.

É por escolha própria que hoje frequentais as Escolas de Formação da Força Aérea Brasileira.

Todos vós que arduamente se preparam para ingressar nos quadros da nossa Corporação, como Aviadores, Intendentes, Infantes de Guarda, Especialistas ou como integrantes do Corpo de Saúde, têm a mesma importância para a Organização e são, da mesma forma, indispensáveis para que a Força Aérea Brasileira possa realizar com sucesso sua atividade fim.

Todos têm os mesmos direitos, mas, também, os mesmos deveres.

Deveres com a Pátria, com a Organização e com a Sociedade.

Tende presente que uma Organização é e será o que forem seus integrantes, boa ou má na medida do bom ou mau desempenho que eles tiverem.

É imperioso, portanto, que cada uma das vossas ações se transforme no tijolo que estareis colocando no edifício grandioso que é a nossa Corporação.

Tende em mente que o Livro da Vida é o que proporciona o melhor ensinamento. Ele não pode ser substituído por qualquer outro.

Quase tudo que hoje acontece é repetição de fatos que já ocorreram.

Sede então curiosos, observando o presente e procurando tirar do passado ensinamentos que poderão ajudá-los a enfrentar dificuldades no futuro.

Lembrai-vos que quem viveu mais, viu mais, sofreu mais, teve mais alegrias, mas, também, conviveu com mais tristezas.

Por isto, procurai ouvir os mais velhos nos quais confiais.

Não tereis obrigação de seguir seus conselhos, mas estes serão valiosos para a tomada de decisões.

Cultivai, acima de tudo, o sentimento da lealdade: lealdade com a Pátria, lealdade com os companheiros, lealdade com os superiores e subordinados, e lealdade com vós mesmos.

E sereis leais se aprimorardes vossos conhecimentos a fim de que, melhor preparados, possais ocupar, de forma adequada, o lugar que vos caberá, num futuro próximo, na Força Aérea Brasileira.

E sereis leais se utilizardes, da melhor forma possível, os imensos recursos que a Nação despende para o vosso preparo.

E sereis leais se pautardes vosso procedimento pelos sadios princípios da disciplina e do respeito ao próximo: aos colegas, aos superiores, e aos subordinados, e que essa disciplina seja um estado de espírito e não um fato imposto.

Em resumo: sereis leais se cumprirdes vosso dever.

Quando ingressastes na Força Aérea Brasileira assumistes o compromisso solene de defender a Pátria incondicionalmente, mesmo que para isto tivésseis de sacrificar a própria vida.

Certamente atentastes para o significado do juramento que fizestes. E deveis ter verificado que ele é muito mais abrangente do que a primeira vista pode parecer.

Defender a Pátria não significa apenas opor-se ao inimigo com uso das armas; envolve, igualmente, o uso do espírito, em intervenções cuja necessidade, em vossas atividades, normalmente se faz sentir com muito mais frequência e, muitas vezes, com muito mais propriedade.

Alguns de vós irão operar os meios aéreos que equipam as Unidades da nossa Força Aérea.

Outros terão a responsabilidade de prepará-los adequadamente para que operem com eficiência.

A outros mais, caberá a preparação adequada da infraestrutura que possibilitará essa operação, enquanto outro grupo zelará pela segurança da área onde essas tarefas se desenvolverão.

Finalmente, atentos a tudo isto, estará o grupo de homens e mulheres a quem caberá manter em condições de higidez indispensável, esse imenso contingente humano.

Em todas essas atividades lembrai-vos que defender a Pátria é contribuir de todas as formas e na medida das nossas forças, particularmente no nosso setor de trabalho, para que a tranquilidade indispensável ao seu desenvolvimento esteja presente em todos os setores da vida nacional.

Lembrai-vos que à Pátria nada se pede, mas tudo se dá; que devemos servi-la incondicionalmente sem jamais pensarmos em dela nos servir.

Muitos de vós, no futuro, assumirão funções de Comando, de Direção ou de Chefia, ocasião em que lhes caberá dirigir homens. Sede, portanto, profundamente humanos e compreensivos, tratando vossos semelhantes como gostarias que vos tratassem. Se isso fizerdes, dificilmente errareis.

Tende sempre presente em vossas mentes a frase do imortal Saint Exupéry: "Ser homem é ser responsável"

Sede homens jamais vos eximindo das vossas responsabilidades.

Lembrai que nem todo Chefe é um líder, mas que todo líder certamente será um Chefe.

Evitai, portanto, impor vossas ideias, procurando conduzir vossos comandados pelo caminho escolhido, através da liderança e não esqueçais que esta não se impõe, conquista-se.

Dedicai-vos com amor à carreira que abraçastes e certamente alcançareis os objetivos que traduzem vosso ideal.

Procurai aplicar-vos da melhor forma possível às vossas obrigações, tendo presente, sempre, que o "importante não é dar muito, mas sim o melhor de si".

Se isto fizerdes, certamente sereis felizes e vos sentireis realizados, que é o que neste momento desejo a todos vós.

Que Deus vos abençoe e proteja.

O autor é Brigadeiro-do-Ar; Aspirante-a-Oficial da Turma de 1945 (Escola de Aeronáutica)

Visão Desfocada

Luiz Eduardo Rocha Paiva

O acordo para a utilização de bases na Colômbia pelos EUA ganhou espaço nas últimas semanas, pela repercussão nas relações internacionais no continente. Em termos de ameaça ao Brasil, o governo incomodou-se com a visão apenas da ponta do iceberg. Um acordo que estabelece o limite de 800 militares e 600 civis para a presença norte-americana em sete bases colombianas, distantes da fronteira com o Brasil, seria uma real ameaça? Ou apenas parte dela? Existem campos de pouso em outros vizinhos, inclusive no Paraguai, onde os EUA têm condições de montar bases de operações em poucos dias.

Por que o governo não vê ameaça na existência de dezenas de imensas terras indígenas na faixa de fronteiras, criadas pelo Brasil sob pressão internacional e onde o índio é liderado por ONGs estrangeiras financiadas por potências alienígenas, inclusive os EUA? Organismos internacionais, ONGs e líderes mundiais não veem o índio como cidadão brasileiro e defendem a autonomia de suas terras com base na Declaração dos Direitos dos Povos Indígenas, aprovada pela ONU com voto favorável do Brasil.

A pressão internacional no âmbito político, econômico e psicossocial é que concretiza a verdadeira ameaça que, aos poucos, vai nos impondo a soberania limitada na Amazônia. A Nação e suas lideranças assistem passivamente a esse processo, demonstrando não estar à altura das gerações que nos legaram, com inteligência e sacrifício, o país-continente que herdamos. A soberania limitada será exercida pela imposição de diretrizes e pelo uso privilegiado dos recursos da Amazônia, deixando-nos o ônus da administração sob fiscalização estrangeira. Não implica a conquista militar de toda a região, basta controlar uma área de capital importância, em qualquer parte do Brasil, e usá-la como moeda de troca caso o País desperte e passe a resistir àquela pressão.

Segurança nacional não é calcada apenas no poder militar, como ficou provado na desintegração da URSS. Se o Brasil insistir em suas equivocadas políticas e estratégias de ocupação, desenvolvimento, pre-

servação e integração da Amazônia, não adiantará dispor de Forças Armadas potentes, pois as condições objetivas para a imposição da soberania limitada estarão concretizadas em alguns anos. Quem analisar a perda do Acre pela Bolívia e a comparar com a evolução da questão indígena no Brasil, desde o início dos anos 90, perceberá a analogia entre os dois históricos. A China, ao contrário da Bolívia no Acre e do Brasil nas terras indígenas, neutralizou o separatismo da etnia uigur, na província Xinjiang, mediante sua ocupação com a etnia han (chinesa), hoje predominante na região.

Quanto às bases, do ponto de vista militar, as direções estratégicas que partem da Colômbia não são tão favoráveis quanto as oriundas do Atlântico que incidem na Amazônia brasileira através da região guianense. Em termos geográficos, as últimas evitam os Andes, são apoiadas por mar, não dependem tanto do apoio aéreo e estão diretamente orientadas para regiões de capital importância, como a foz do Rio Amazonas, Belém, Boa Vista e Manaus. Em termos políticos, há vínculos atuais e históricos das Guianas com as antigas metrópoles europeias, não ibéricas, interessadas nos recursos da Amazônia, grandes financiadoras de ONGs e aliadas dos EUA na Otan.

A reação brasileira no episódio das bases, ainda que impedisse a concretização do acordo entre a Colômbia e os EUA, pouco contribuiria para a segurança da Amazônia. Nas relações internacionais, o poder do mais forte é empregado sempre que estão em jogo interesses importantes ou vitais. Se a opção militar for necessária para resolver o conflito, uma potência empregará suas Forças Armadas desde que o oponente e seus possíveis aliados não tenham capacidade de dissuasão. Assim foi com os EUA nos Bálcãs e está sendo no Oriente Médio e na Ásia Central.

A visão dos governos brasileiros tem sido desfocada do essencial em termos de segurança nacional, levando-os a graves erros estratégicos por não perceberem que diplomacia e defesa têm por obrigação antever e se preparar para enfrentar uma ameaça quando ela ainda está no horizonte do "possível", pois se esperarem que se torne "provável" será tarde demais para neutralizá-la; e que política externa é diplomacia e defesa. Por isso, o setor militar deve ocupar um espaço no núcleo decisório do Estado, no mesmo nível da diplomacia, como foi no pas-

sado. O Barão do Rio Branco, um dos maiores diplomatas e estadistas brasileiros, disse: "Não se pode ser pacífico sem ser forte."

O desequilíbrio entre os campos do poder nacional, com perigosa indigência militar e científico-tecnológica, e, no campo psicossocial, a lamentável decadência moral da Nação tornam o País vulnerável, ainda que se projete como potência econômica. Os recursos nacionais, num mundo ávido por energia, ganham importância para os EUA por estarem em sua área de influência, na medida em que sua obtenção fica mais dispendiosa e incerta em outras regiões do globo.

Por tudo isso, manifestar preocupação com a soberania na Amazônia por causa das bases colombianas é supervalorizar o periférico em detrimento do fundamental. Revela a falta de percepção do que é nossa real ameaça e passa uma imagem de ator terceiro-mundista a reboque do líder bolivariano e de seus aliados - Equador e Bolívia -, três grandes óbices à integração regional. O governo não se manifestou quando o presidente Hugo Chávez propôs à Rússia instalar bases na Venezuela, em sua recente visita àquela potência, como noticiou a imprensa nacional. A política externa brasileira caracteriza-se pelos "dois pesos e duas medidas" e pelo alinhamento a projetos socialistas radicais do Foro de São Paulo para a América Latina.

Ao Brasil faltaram foco e independência ideológica no episódio das bases. E faltam civismo, educação e estadistas para liderar o bloco regional.

O autor é General-de-Brigada, foi comandante da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME). Atualmente, é professor emérito daquela Organização de Ensino

Os Engajamentos de Euclides

Paulo Nathanael Pereira de Souza

No ano de 2009, completou 100 anos da tragédia da Piedade, em que morreu assassinado Euclides da Cunha, um escritor que integra a lista dos cinco ou seis maiores autores brasileiros (Euclides, Machado, Graciliano, Guimarães Rosa, Gilberto Freire e Mário de Andrade). Mas quem era Euclides da Cunha, além do imortal criador dos Sertões? Era, sem dúvida alguma, uma das maiores cerebrações da *inteligentzia* brasileira, e é disso que gostaria de falar, neste texto, sem cair na tentação de adentrar as suas experiências de testemunho de Canudos. Deixo isso para especialistas mais credenciados, que eu, nesse tipo de abordagem. Prefiro, antes, levantar o seu perfil humano e intelectual, procurando nele enxergar as razões da originalidade do seu pensamento.

Temperamento ardente, que fervilhava sob uma aparente timidez de conduta, portou Euclides enquanto viveu uma curiosidade multifária, que se dividiu entre a busca de compreensão dos fenômenos telúricos e sociais, a capacidade de armazenar conhecimentos os mais avançados de sua época e a originalidade na criação de belezas expressionais insuspeitadas. Sua coragem pessoal e a fidelidade a princípios e valores, que norteavam suas decisões, estiveram sempre acima de quaisquer dúvidas.

Também sua capacidade de trabalho impressionava, seja nas jornadas infatigáveis que viveu, como engenheiro andante pelo interior de São Paulo e do Rio, seja como enviado do Itamaraty às missões demarcatórias da fronteira peruvio-boliviana com o Brasil, seja, ainda, como repórter do jornal O Estado de São Paulo para registrar as barbaridades ocorridas na epopeia sertaneja dos Canudos. Sua exuberância genial vem registrada na multidisciplinariedade de seus textos historiográficos, sociológicos, filosóficos, geográficos, literários e científicos sobre o Brasil: sua terra, seu povo e seus costumes. Engenheiro de profissão superou, desde logo, a precisão das réguas, dos compassos e dos teodolitos, para, das profundidades

da sua criatividade, arrancar temas e expressões, que, irmanados em obras imperecíveis, viriam a construir um dos mais vigorosos acervos culturais da nossa língua.

E o que é mais para admirar em Euclides da Cunha é o sentido de engajamento que desponta de cada um de seus escritos. Não há um só momento de gratuidade no seu ofício de escritor. Há que entender, no entanto, o tipo de compromisso a que se entregava compulsivamente essa inteligência polimórfica e vulcânica. Não seria, por certo, um compromisso ideológico, eis que o próprio Euclides, ao criticar falhas do projeto Paulo Souza, que criava em 1892 a Escola Politécnica de São Paulo, escreveu: "Sem nos filiarmos a escolas filosóficas – o que é um verdadeiro absurdo na mocidade, na quadra exuberante em que, para a formação imprescindível da consciência, nos voltamos indistintamente para todas as ideias, abrindo com igual interesse e igual curiosidade todos os livros, ouvindo com igual respeito todas as crenças e tributando igual veneração a todos os sábios – vamos definir o nosso modo de pensar, etc.".

Sabia Euclides, com aquela sensibilidade estésica, que faz de cada gênio um poderoso radar de antenas cravadas na essência mesma dos acontecimentos, que a sua sonhada República ficara aquém do que dela se esperava e foi ele dos poucos que, ao desencadear-se o martiriológio do Canudos de Antonio Conselheiro, não se deixaram enganar pelo marketing demagógico dos políticos do governo central, que pintavam equivocadamente a guerra como um confronto entre monarquistas e republicanos.

A paixão de Euclides e o seu engajamento foram sempre com as teses ciclópicas do destino nacional. Seu engajamento não era sequer com a República, como evento político ocorrente em novembro de 1889. Cedo desencantou-se do sonho republicano, que o embalara na quadra acadêmica. Sabia que a República, se não fora propriamente a "Journée des dupes", a que se referiram os otonistas de 1831, também não chegara a ser a revolução em profundidade reclamada pelo Brasil, para tirá-lo do atraso em que vegetava.

Seus propósitos não eram os de elaborar uma saga louvaminheira do Brasil das aparências, como fez o seu contemporâneo, espécie de

pangloss caboclo, de nome Conde Afonso Celso, e, sim, cortar fundo no que chamou de "coeficientes de redução do progresso", a fim de ensinar o Brasil aos brasileiros e fazê-los construir, neste pedaço do mundo, uma nação digna do respeito internacional.

O autor é membro da Academia Paulista de Letras

Panorama do Transporte Ferroviário Nacional

Telmo Roberto Machry

RESUMO HISTÓRICO

A primeira estrada de ferro do Brasil foi construída pelo Barão de Mauá, em 1854, ligando o porto de Estrela, no fundo da Baía da Guanabara, à localidade de Raiz da Serra, em direção a Petrópolis, com uma extensão de 14,5 km. Ela representou o marco inicial do transporte ferroviário brasileiro, que floresceu nas décadas seguintes, acompanhando a interiorização das lavouras de café.

Em 1930, o País já possuía 32.000 km de ferrovias de diferentes bitolas, mas a partir daí, houve uma estagnação no segmento, em decorrência da queda das exportações de café. Para combater a crise, o governo de Getúlio Vargas deu início a um processo de saneamento e reorganização das estradas de ferro, com investimentos e encampação das empresas nacionais, estaduais e a estatização das empresas estrangeiras que se encontravam em má situação financeira.

Nos anos 50, o Governo Federal decidiu pela unificação administrativa das estradas de ferro pertencentes à União sob a gestão da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), cuja malha totalizava 37.000 km de linhas espalhadas pelo País, grande parte gerando apenas prejuízos.

Na década de 80, os sistemas ferroviários pertencentes à RFFSA continuavam economicamente debilitados, de tal forma que a empresa encontrava-se impossibilitada de gerar recursos suficientes para a cobertura dos serviços da dívida contraída. A empresa enfrentava problemas sérios decorrentes da degradação da infraestrutura das principais vias de bitola métrica e da falta de manutenção do material rodante, que ocasionaram expressiva perda de mercado para o modal rodoviário.

Dada a escassez de recursos para continuar financiando os investimentos do setor de transportes e com vistas ao aumento da oferta e melhoria dos serviços, o Governo Federal iniciou um processo

de privatização de RFFSA, dividindo-a em Unidades de Negócios. O processo foi efetivado por meio de contratos de concessão e de arrendamento celebrados pela União, nos quais ficaram estabelecidas as responsabilidades das partes do poder concedente, das empresas concessionárias e da RFFSA, detentora dos bens empregados na operação dos serviços públicos ferroviários.

A PRIVATIZAÇÃO DAS FERROVIAS

O repasse do controle operacional das ferrovias à iniciativa privada, a partir de 1996, incentivou os investimentos no setor, resultando em uma melhor oferta de transporte ferroviário, comprovado pelo aumento da produtividade do pessoal e do equipamento, bem como na redução nos tempos de imobilização, número de acidentes e custos de produção.

Também foram registradas significativas melhorias, como a modernização dos sistemas, emprego de novas tecnologias, aumento de parcerias com clientes e operadores logísticos, diversificação e segmentação da oferta dos serviços aos clientes, além da geração de aproximadamente 30 mil empregos diretos e indiretos.

O Governo teve substantivos ganhos com o processo: transformou o patrimônio líquido da maioria das ferrovias de negativo para positivo, obteve um recolhimento significativo aos cofres com os valores auferidos nos leilões das malhas da RFFSA e manteve a arrecadação com os pagamentos das concessões e arrendamentos dos bens patrimoniais. Além disso, obteve como resultado a revitalização indústria ferroviária nacional.

O crescimento da produção do setor de transporte ferroviário influenciou o surgimento de muitas empresas industriais, como consultoria e logística, dentre outras, o que praticamente havia desaparecido nos três anos anteriores à concessão. Em 1991, por exemplo, foram fabricados apenas seis vagões contra 7.500, em 2005.

Após a privatização, além do crescimento na movimentação dos produtos, houve uma recuperação de cargas antes transportadas por outros modais, como os granéis agrícolas e uma segmentação para cargas mais nobres, como contêineres e outros tipos de carga geral, registrando-se um aumento de 10% com a prática da intermodalidade.

Nos últimos anos, produtores e clientes do transporte ferroviário estão desenvolvendo novos equipamentos e vagões especiais para o transporte de grãos. Essa mobilização tem como objetivo atender à grande demanda por transportes originada pelo crescimento da produção agrícola em áreas do cerrado das regiões Centro-Oeste, Nordeste, Triângulo Mineiro e porções da Região Norte.

PECULIARIDADES DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

O transporte ferroviário é um modo de transporte de custos operacionais relativamente baixos. Apresenta elevada eficiência energética por tonelada movimentada e possui grande capacidade de carga, pois uma locomotiva pode tracionar dezenas de vagões. É o modo indicado para o transporte de graneis sólidos ou líquidos (grãos, fertilizantes, minérios, combustíveis).

As vantagens comparativas em relação ao modo rodoviário começam a aparecer nas grandes distâncias, onde os custos fixos são diluídos e os valores dos fretes tendem a diminuir. Nas operações em terminais adequados, onde o carregamento pode ser feito por gravidade e a descarga por tombamento dos vagões, são obtidos altos índices de produtividade. Evidentemente, as operações com produtos manufaturados exigem maiores cuidados nos procedimentos de carga e descarga, principalmente, se as mercadorias não estiverem unitizadas em contêineres.

Entretanto, a implantação e a operação de ferrovias implicam em custos elevados com conservação das vias, controle de terminais e estações, manutenção de rede elétrica, no caso das ferrovias eletrificadas, etc., justificados apenas onde a demanda por transportes é elevada.

Uma peculiaridade que faz com que os transportadores de produtos de maior valor agregado não despertem tanta atenção pelo modo ferroviário é a lentidão e a necessidade de ser complementado com o modo rodoviário até as estações ferroviárias e, destas, até o cliente. A velocidade do comboio é relativamente baixa e, ao longo do percurso, o trem com carga fracionada pára em várias estações para deixar vagões ou para engatar outros. Pode haver casos em que apenas parte da carga de um vagão seja movimentada. Todas essas variáveis acabam aumentando o grau de incerteza em relação ao tempo de entrega.

Outro aspecto que deve ser considerado é o fato de determinados tipos de produtos não poderem ser movimentados no mesmo tipo de vagão. Graneis sólidos, como minérios e fertilizantes, não podem ser transportados nos mesmos vagões usados para movimentar graneis líquidos, como gasolina, querosene ou produtos agrícolas, o que provoca desbalanceamento no fluxo de carga nos dois sentidos, elevando o trânsito de vagões vazios.

PANORAMA FERROVIÁRIO ATUAL

O Sistema Ferroviário Brasileiro totaliza, atualmente, 29.817 Km de extensão, distribuídos pelas regiões Sul, Sudeste e Nordeste, principalmente. Algumas linhas atendem parte do Centro-Oeste e outras, apenas pequenos trechos no Norte do País, formando uma malha inferior a que o País possuía há 80 anos.

A malha ferroviária nacional atual é composta por doze concessões, duas malhas industriais locais privadas (Jarí e Trombetas) e uma malha operada pelo Estado do Amapá. Somam-se à malha concedida à iniciativa privada mais 1.503 km de linhas constituídas pelas estradas de ferro do Amapá, de Jarí e de Trombetas, além das companhias metropolitanas de transporte ferroviário CBTU, CPTM, Central, Trensurb, Supervia, Metrôs (SP, RJ e BR) e as linhas de Campos do Jordão e do Corcovado.

A malha da ALL inicia na divisa do Estado de São Paulo, onde se conecta com a Ferroban, seguindo pelo interior dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, até Santana do Livramento (RS), onde faz conecção com a Administración de Ferrocarriles del Estado del Uruguai, e até Uruguaiana (RS), onde se conecta com a malha argentina da Ferrocarril Mesopotamico General Urquiza, seguindo para Buenos Aires, Córdoba, e Mendoza. A ALL detém, atualmente, uma malha de 20.495 km de extensão, dos quais 11.738 km encontram-se no Brasil e o restante na Argentina. A ALL também explora a Ferrovia Novoeste, Ferronorte e Ferroban. Semanalmente, partem composições de Sumaré (SP) para Montevidéu e Buenos Aires, em viagens de oito dias.

A malha da Ferrovia Centro-Atlântica, com 8.066 km, conecta-se com a Ferroban em Uberaba (MG) e Araguari (MG) e em Propriá (SE) tem ligação com a Companhia Ferroviária do Nordeste. A FCA oferece serviços de transporte de carga a partir de Paulínia (SP) até Recife, com saídas semanais e tempo de viagem de 11 dias, com conexões para Belo Horizonte, Salvador, Aracaju e Maceió, oferecendo como atrativo uma grande redução no custo do frete, comparado com o frete rodoviário. A desvantagem é o tempo de viagem.

Malha ferroviária nacional

A MRS Logística possui uma malha ferroviária de 1.674 km de trilhos, servindo aos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Liga a região ferrífera mineira e as usinas siderúrgicas de CSN,

Cosipa e Açominas com os portos do Rio de Janeiro, Sepetiba e a ilha Guaíba. Possui conexões com a FCA e EFVM e alcança o porto de Santos por meio de uma linha com bitola mista. A MRS também explora a linha entre Jaceaba (MG) e Barra Mansa (RJ), o único trecho concluído do fracassado projeto Ferrovia do Aço.

Companhia Vale do Rio Doce opera a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) com 905 km de extensão, ligando o porto de Tubarão (ES) às jazidas de ferro de Minas Gerais e, também, a Estrada de Ferro Carajás (EFC) com a finalidade principal de escoar a produção do minério de ferro da Serra de Carajás (PA) para o porto da Madeira, em São Luiz, com 892 km de linha. Os produtos principais movimentados nessas duas ferrovias são as *commodities* minerais e os insumos agrícolas, que representam um volume de carga equivalente a quase o dobro do restante da malha ferroviária nacional.

A Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) opera uma malha de 4.238 km de trilhos que cruzam os Estados de Alagoas, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí e Maranhão. Em São Luis possui ligação com a Estrada de Ferro de Carajás e, em Propriá (SE), com a Ferrovia Centro-Atlântica; a Estrada de Ferro Tereza Cristina (EFTC) tem 164 km, ligando as minas de carvão do sul catarinense ao porto de Imbituba (SC) e a usina termoelétrica Jorge Lacerda (não se conecta a nenhuma outra ferrovia); a Ferrovia Paraná-Oeste (Ferroeste) possui apenas 248 km, ligando a região oeste do Paraná com o porto de Paranaguá.

A Estrada de Ferro do Amapá (EFA) é operada pela Mineração Icomi desde 1953, ligando as jazidas de manganês da Serra do Navio ao porto de Santana (AP), com 194 km de extensão. É a única ferrovia brasileira que opera com a bitola de padrão internacional (1.435 mm).

O traçado inicial da Ferrovia Norte-Sul previa a construção de 1.550 km de trilhos, cortando os estados do Maranhão, Tocantins e Goiás. Em 2006, foi incorporado o trecho Açailândia-Belém ao traçado inicialmente projetado. Assim, a Ferrovia Norte-Sul deverá ter, quando concluída, 1.980 km de extensão. Em Açailância (MA) faz conexão com a EFC, permitindo o acesso ao porto da Madeira. A construção vem sendo implantada por trechos: já foram construídos mais de 400 km.

CONCESSIO-NÁRIA	REGIÃO	MALHA (km)	BITOLA	LOCOMOTIVA	VAGÕES	Tku (x10⁶)*
ALL	S	7.304	1,0/mist	333	10.500	17.034,5
Novoeste (ALL)	SE/CO	1.945	1,0	60	1.780	1.202,1
Ferronorte (ALL)	SE	500	1,6	50	850	9.393,5
Ferroban (ALL)	SE	243	1,6/mista	160	6.800	1.909,7
FCA	SE/NE	8.066	1,0/mista	480	10.000	14.370,7
MRS	SE	1.674	1,6/mista	309 (08 elet)	9.000	52.589,6
EFTC	S	164	1,0	10	450	189,4
Ferronorte	S	248	1,0	03	50	619,8
EFVM	SE	905	1,0	200	13.000	75.511,2
EFC (Carajás)	N/NE	892	1,6	84	4.700	83.334,3
CFN	NE	4.207	1,0/mista	93	1.250	962,7
Valec (N-Sul)	N/CO/ SE	420	1,6	-	-	-
Total	**-**	**29.817**	**-**	**1.781**	**52.228**	**257.117,5**

*Concessões ferroviárias *(ANTT-2007)*

MEIOS FERROVIÁRIOS

As locomotivas mais utilizadas comercialmente na tração dos comboios são:

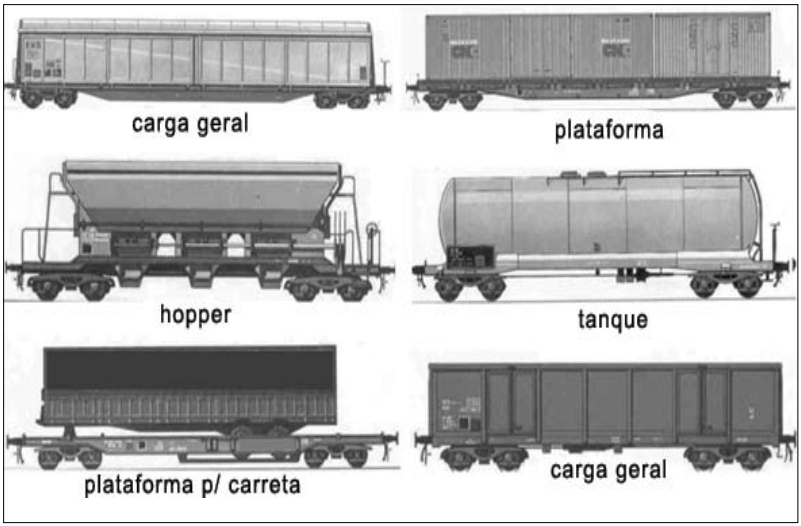
• *Locomotivas diesel-elétricas* – esse tipo de locomotivas possui um grupo propulsor constituído por um motor primário diesel, um gerador e um motor elétrico. Trata-se de um veículo híbrido porque o motor primário serve apenas para acionar o gerador, responsável pela energia fornecida para o motor elétrico produzir potência, que é transmitida aos eixos de tração por meio de engrenagens redutoras.

Locomotivas diesel-elétricas da ALL S.A.

• *Locomotivas elétricas* – são máquinas que dependem de redes de energia elétrica para acionar os motores. A corrente alternada chega às locomotivas, normalmente, por meio de uma estrutura de aço chamada pantógrafo que corre ao longo de fios suspensos denominados catenárias. Algumas, entretanto, usam corrente contínua captada de um terceiro trilho eletrificado que corre paralelo aos trilhos principais, através de um dispositivo que desliza sobre esse trilho, conhecido como sapata.

As locomotivas elétricas possuem grande potência, partidas instantâneas, capacidade de deslocar pesadas composições através de terrenos acidentados, sem prejuízo da manutenção da velocidade, além de apresentar baixo impacto ambiental, pois não produz fumaça ou gases de exaustão e desloca-se com baixo nível de ruído. São características que recomendam seu emprego em áreas densamente povoadas e em túneis extensos. A MRS Logística opera locomotivas elétricas na Serra do Mar, no Estado de São Paulo.

Entretanto, os veículos que efetivamente transportam pessoas e cargas no modo ferroviário são os **vagões**, que podem se apresentar sob vários tipos. Os mais comuns são os de passageiros, carga geral, tanques, térmicos, gôndolas[1], *hoppers* [2] e plataformas.



Tipos de vagões

Outros tipos menos comuns podem ser utilizados, como o *roadrailer* – tecnologia que permite que uma carreta adaptada seja acoplada a um implemento ferroviário, transformando-se num vagão ferroviário e permitindo a formação de um comboio que pode ser tracionado por uma locomotiva, sem a necessidade de vagões, gruas ou guindastes para o transbordo de cargas nos terminais. No destino, um cavalo-mecânico acopla na carreta e prossegue a viagem por via rodoviária.

[1] *Vagões com aberturas na parte superior para o carregamento e portas basculantes na parte inferior para a descarga.*

[2] *Vagões indicados para o transporte de graneis sólidos ou produtos diversos que não tenham restrições de ficarem ao relento.*

Roadrailer

CARACTERÍSTICAS DAS VIAS FÉRREAS

A principal característica das vias ferroviárias é a bitola, que é a medida da largura entre os trilhos ou, mais precisamente, a distância entre as faces interiores das cabeças dos dois trilhos. A bitola mais comum foi introduzida nas primeiras ferrovias construídas na Inglaterra. A influência econômica do Império Inglês em todo o mundo, nessa época, tornou a bitola das ferrovias inglesas o padrão internacional.

Sobre a origem da bitola inglesa existe uma curiosa história com raízes na influência cultural do Império Romano, ou mais especificamente na largura dos eixos das carroças utilizadas nas primeiras estradas construídas – as antigas vias romanas. Na construção desses veículos, os romanos levavam em consideração a largura das vias e a largura da parelha dos animais atrelados às carroças, procurando alinhar as rodas com a trilha deixada pelas patas dos animais. Com isso, um padrão de medida foi estabelecido e adotado em todo o território romano, incluindo a Inglaterra. As carroças construídas pelos ingleses continuaram com o mesmo padrão de afastamento entre as rodas. Mesmo antes da invenção das locomotivas, os ingleses já utilizavam as estradas de ferro, com vagões tracionados por equinos, com a mesma bitola das carroças, equivalente a 4´ e 8,5" (quatro pés e oito polegadas e meia) ou 1.435 mm.

Com a introdução das primeiras locomotivas construídas por George Stephenson – chamadas de cavalos de ferro porque substituíram os animais – foram aproveitadas as linhas que já existiam. Os construtores de vagões eram os mesmos que construíam as carroças, mantendo sempre o mesmo padrão de bitola (1.435 mm). A partir daí, a Inglaterra tornou-se líder na construção de ferrovias e no fornecimento de equipamentos ferroviários, exportanto seu modelo de construção para a Europa e para os Estados Unidos e a bitola inglesa passou a ser adotada como padrão, também chamada de bitola internacional ou bitola de Stephenson.

O surgimento de bitolas diferentes deve-se, principalmente, a uma questão de segurança das nacões. Diversos países ao implantarem o transporte ferroviário, preocupavam-se em adotar uma bitola diferente dos seus potenciais inimigos, para evitar que, no caso de uma invasão, sua própria infraestrutura fosse utilizada para facilitar o deslocamento das tropas inimigas no seu território.

Na Europa, apenas a Espanha e Portugal não adotaram a bitola padrão. Usam a bitola de 1,674 m e, atualmente, enfrentam problemas para a integração ferroviária com o restante da Europa Ocidental. A Rússia adotou a bitola de 1,524 m, pelo mesmo argumento dos países ibéricos: segurança contra invasões. Na Argentina são usadas as bitolas de 1,674 m, 1,435 m, e 1,0 m. No Chile, a metade sul da rede é de 1,674 m, e a metade norte é de 1,0 m. A Austrália tem três bitolas predominantes, de 1,60 m, 1,435 m, e 1,067 m.

No Brasil a situação não é diferente dos seus vizinhos. Foram adotadas várias bitolas, cuja causa encontra-se na influência estrangeira em diferentes períodos. A mais comum é a bitola métrica de 1,0 m, mas também foram adotadas as bitolas de 1,60 m nas linhas de maior movimento e de 0,60 m nos ramais menos movimentados. Em determindados trechos de algumas ferrovias brasileiras são utilizados três trilhos (bitolas mistas) para possibilitar as ligações de ramais de bitolas diferentes.

LIMITAÇÕES

Os problemas encontrados atualmente na malha ferroviária brasileira, segundo uma pesquisa realizada pela Confederação Nacional dos Transportes (2006), são as grandes variações nos tempos de viagem

e as baixas velocidades na transposição das áreas metropolitanas, causadas pelo excesso de passagens de nível e invasões na faixa de domínio. A pesquisa também revela que o crescimento do sistema ferroviário depende de ajustes tributários, regulatórios, físicos e operacionais e de investimentos na construção de variantes para sanar problemas de geometria das vias.

O deslocamento das composições ferroviárias brasileiras é considerado lento: a maior parte da malha brasileira tem a velocidade máxima limitada a 50 Km/h. Além disso, a competitividade da modalidade, ideal para grandes distâncias, ocorre muito mais intensamente em pequenos e médios trajetos do que nos percursos mais longos. As barreiras ao aumento das distâncias nessa modalidade têm origem nas dificuldades para a circulação ferroviária nos grandes centros urbanos e nas restrições impostas pelos acordos de tráfego mútuo e direito de passagem.

Como resultados da baixa velocidade, o serviço ferroviário lento não atende aos clientes que exigem tempos curtos de deslocamentos. Os longos ciclos de viagem, por sua vez, estão diretamente associados aos traçados das linhas antigas, com características técnicas restritas e pontos crônicos de estrangulamento nas áreas urbanas, principalmente, onde ocorrem conflitos entre os tráfegos ferroviário, rodoviário e de pedestres.

Outro problema são as invasões na faixa de domínio das ferrovias. Muitas cidades surgiram e se consolidaram ao longo das linhas férreas. Por falta de um plano diretor ou por omissão das administrações municipais, parte das comunidades lindeiras das ferrovias, muitas vezes, invadem a faixa de domínio. Quando isso acontece nas zonas urbanas, como nos acessos aos portos, interferem diretamente no tráfego ferroviário, reduzindo a velocidade média das composições de 40 Km/h para 5 Km/h. Essas invasões são caracterizadas por instalações de cercas, ruas paralelas à ferrovia, áreas de lazer, como praças e quadras de esportes, e até construções de moradias.

Além disso, segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), existem cerca 12.400 mil passagens de nível ao longo da malha ferroviária concedida à iniciativa privada, das quais, 2.503 são classificadas como críticas, afetando diretamente a velocidade média dos trens brasileiros e sendo a causa de inúmeros acidentes com veículos rodoviários e pedestre

Invasões na faixa de domínio

CONCLUSÃO

Apesar da evolução produtiva e das melhorias operacionais ocorridas após o processo de concessão de diversos trechos da antiga RFFSA, a partir de 1996, o transporte de cargas por ferrovias ainda possui alguns entraves e gargalos, que inviabilizam uma maior participação do setor na matriz de transporte do Brasil.

Pelas estradas de ferro são transportados, atualmente, 24% da produção nacional, um índice de representatividade considerado baixo na matriz de transportes de um País com dimensões continentais como o Brasil.

O loteamento das ferrovias brasileiras em Unidades de Negócios permitiu que cada concessionária tivesse uma área de exploração exclusiva, o que configura uma verdadeira reserva de mercado, onde somente a detentora da concessão pode oferecer o serviço de transporte ferroviário. Somam-se a isso as dificuldades de circulação de cargas entre elas, impostas pelos acordos de tráfego mútuo e direito de passagem, levando as concessionárias a operarem exclusivamente na sua própria malha onde seus custos operacionais são menores.

A falta de planejamento de longo prazo, por décadas, resultou em um sistema ferroviário pouco competitivo, levando a um claro desequilíbrio na matriz do transporte nacional. Contudo, o Plano Nacional de Logística e Transporte lançado, em abril de 2007, pelos Ministérios dos Transportes e da Defesa (Exército) traz um bom alento para o segmento, ao estabelecer como meta, no horizonte entre 15 e 20 anos, a elevação da atual participação de 24% para 32% na matriz de transporte nacional.

O Plano aponta algumas ações prioritárias para alcançar as metas estabelecidas. As mais significativas são o prolongamento da Ferronorte até Porto Velho (RO), a ligação da ferrovia Norte-Sul com a malha do Sudeste, bem como, a construção de diversos ramais ao longo da ferrovia Norte-Sul. São obras já incorporadas ao Programa de Aceleramento do Crescimento (PAC) do atual Governo que, além de buscar a redução do desequilíbrio da matriz nacional de transporte, deverão contribuir para melhorar a integração ferroviária das regiões produtoras com os centros consumidores internos e os portos marítimos de exportação.

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

Entendendo a Crise Mundial

Marcos Coimbra

É uma necessidade imperiosa debatermos as razões da crise mundial que provocou, provoca e provocará ainda sérias consequências em todos os países do mundo, em todas as expressões do Poder Nacional, em especial na expressão econômica. Desta forma, vamos procurar aprender a lição, objetivando minimizar seus efeitos danosos e evitar sua repetição.

Dentre as principais causas destacamos uma geral, representada pelos interesses dos "donos do mundo", que são os detentores do controle do sistema financeiro internacional, independentemente de etnia ou nacionalidade. Não são apenas os "louros de olhos azuis", como afirmou o Sr. Lula. Há séculos eles ganham fortunas e não admitem perder sequer um centavo nas vultosas transações financeiras realizadas mundialmente.

Em função de sua atuação, foi acelerado o processo do surgimento dos megablocos econômicos, de uma potência hegemônica, a imposição do neoliberalismo, da globalização, bem como pela elaboração de diretrizes impostas aos países extratores de matérias-primas. Daí, surgiram a Trilateral (união de capitalistas americanos, japoneses e europeus), Diálogo Interamericano – DI - (1982) e Consenso de Washington (1988), que objetivam impor suas ideias aos demais países. A exemplo da crise da década de 1970 (guerra do Vietnã), atualmente constatamos despesas enormes com as guerras do Iraque, Afeganistão etc., executadas pelos EUA. A título de exemplo, vamos citar algumas personalidades integrantes do DI na América Latina, Caribe e Canadá: Andrés Allamand, Fundador e presidente do Partido Nacional de Renovação do Chile, membro do congresso de 1993 até 1997; José Octavio Bordón, governador da província de Mendoza, na Argentina, candidato a presidente nas eleições nacionais de 1995, embaixador nos Estados Unidos entre 2003 e 2007; Fernando Henrique Cardoso, ex-presidente brasileiro; Joe Clark, primeiro ministro do Canadá; Sérgio Fajardo, prefeito da cidade de Medellín de 2004 até 2007, candidato à presidência para as eleições de 2010; Lourdes Flores Nano, membro

do Congresso Peruano de 1990 até 2000, candidata à presidência em 2001 e 2006, presidente do Partido Popular Cristão; Enrique V. Iglesias, secretário geral do Secretariado Geral Iberoamericano, Madri, foi presidente do Banco Interamericano por 17 anos; Ricardo Lagos foi presidente do Chile e é, atualmente, presidente da Fundação Democracia e Desenvolvimento e do Clube de Madri; Jorge Montoya foi presidente Latino Americano da *Procter & Gamble*, nascido no Peru, mora na Venezuela. Ainda, Lula e Ciro Gomes (entraram e saíram), Meirelles, etc.

Outro ponto importante a considerar é o fato de que o FED (Banco Central Americano), ao contrário do Brasil não é um órgão público. Em 1913, houve a criação de um conjunto de doze bancos regionais nos EUA, de controle acionário privado, cada um deles denominado *Federal Reserve Bank of...*, seguindo-se o nome da cidade e do estado onde cada um fosse estabelecido, constituindo um sistema integrado e cartelizado, o *Federal Reserve System*. Eles são designados por números de 1 a 12 e por letras maiúsculas de A até L: 1 – Boston/Massachusetts (A); 2 – New York/New York (B); 3 – Philadelphia/Pensylvania (C); 4 – Cleveland/Ohio (D); 5 – Richmond/Virginia (E); 6 – Atlanta/Georgia (F); 7 – Chicago/Illinois (G); 8 – St. Louis/Missouri (H); 9 – Minneapolis/Minnesota (I); 10- Kansas City/Missouri (J); 11- Dallas/Texas (K); 12- San Francisco/Califórnia (L).

Outras causas específicas foram as taxas de juros artificialmente baixas praticadas pelo FED, o enorme déficit orçamentário do governo americano. falhas de regulamentação (elevaram risco e alavancagem), tratamentos desiguais para casos semelhantes (*AIG, Lehman Brothers*), manipulação da taxa de juros pelos EUA e da taxa de câmbio pela China .

Em uma cronologia da crise, nos anos 90, os EUA adotaram políticas fiscal e monetária excessivamente frouxas (que chegaram ao ponto de manter por mais de um ano a taxa de juros nominal em 1%, o que, descontada a inflação, significou a imposição de uma taxa de juros negativa). O governo chegou ao ponto de criar duas empresas semipúblicas, a *Fannie Mae* e a *Freddie Mac*, para bancar a farra, especialmente no mercado de construção de imóveis e sua contrapartida financeira, o de hipotecas. Todos os americanos que desejassem uma casa própria teriam empréstimos fartos a juros

praticamente nulos e, ainda por cima, em caso de problemas, sabiam que o governo garantiria os empréstimos com aquelas duas empresas, que foram finalmente estatizadas em setembro de 2008, logo após a quebra da *Lehman Brothers*.

Em maio/junho de 2006, houve um impacto setorial da alta de juros sobre as empresas de construção residencial, em janeiro/fevereiro de 2007, sobre as empresas de financiamento imobiliário (inadimplência das hipotecas) e em julho/agosto de 2007, a crise se transmitiu aos títulos lastreados nesses empréstimos. A partir de setembro de 2008, todos sabem a história: colapso do *Lehman Brothers*, estatização das duas empresas (*Fannie Mae* e *Freddie Mac*), intervenção em uma das maiores seguradoras privadas (AIG); as intervenções do FED já não são suficientes e o governo recorre aos contribuintes; o Tesouro anuncia um plano de US$ 700 bilhões para comprar ativos podres, mantendo a taxa de juros abaixo da inflação corrente, a União Europeia decide comprar ações de bancos privados; o governo americano decide fazer o mesmo; pânico nas bolsas de valores em todo o mundo e alastramento da crise para o mundo.

Destacamos, a seguir, as principais medidas que estão sendo propostas na tentativa de solucionar a crise.

A tendência mundial tem sido a de aumentar substancialmente o crédito, na tentativa de recuperar as economias. Porém, isto só funcionará se a confiança for restabelecida. Os graus de risco e de alavancagem das instituições financeiras não teriam chegado aos níveis de 30 a 40 vezes (o do *Bearn Sterns* chegou a ser de 50 vezes), enquanto no Brasil situava-se entre 3 e 4 vezes. Na verdade, a crise só terminará quando os maus investimentos do passado, impulsionados por "poupança forçada", ou seja, pela generosidade monetária dos bancos centrais, forem todos desmascarados. Crises dessa natureza, por mais que os governos adotem medidas de estímulos à liquidez, só terminam quando os efeitos dessas más alocações de recursos são eliminados, o que sempre é doloroso. Ou seja, será preciso que as "armadilhas" escondidas nos balanços das instituições financeiras sejam reveladas e naturalmente eliminadas, o que, evidentemente, exigirá tempo.

No G-20, citamos as seguintes: 1 – Criação de Grupo para garantir a estabilidade financeira internacional (G-20, Espanha e Comissão

Europeia): reforma do sistema regulatório global e das Instituições Financeiras Mundiais; 2 – Regulação financeira dos Fundos Especulativos (*hedge funds*) e ação mais rigorosa nos "paraísos fiscais"; 3 - Questão dos bônus para executivos e estímulo fiscal de US$ 5 trilhões até 2010 na economia mundial; 4 – Combate ao protecionismo.

As propostas da União Europeia (Conselho Europeu) são: 1 – Criação de um Conselho Europeu de Risco Sistêmico, presidido pelo presidente do BCE, para analisar informações sobre a estabilidade financeira, emitindo advertências e recomendações em tempo hábil; 2 – Criação do Sistema Europeu de Fiscalizações Financeiras, para coordenar a adoção de princípios de fiscalização, garantindo forte colaboração entre as autoridades encarregadas, podendo até tomar decisões no caso de discordância entre os fiscais nacionais; 3 – Acordo de Basileia III para acompanhar a suficiência de capitais de bancos e empresas financeiras; 4 – Instituição de um sistema de administração de crises e processos de falências para grupos financeiros transnacionais; 5 – Criação do Sistema Europeu de Fortalecimento dos Bancos, objetivando: a – Fiscalização dos 30 a 40 grandes grupos financeiros sistêmicos transnacionais; b - Instituição de um sistema de distribuição dos pesos com critérios predeterminados em caso de falência ou crise de um grupo transnacional; c - Constituição de um Sistema Europeu de Garantia de Depósitos capaz de completar os congêneres nacionais.

Na China, estão sendo utilizadas as seguintes ações: 1 - Plano de estímulo fiscal de US$ 700 bilhões , cerca de 14% do PIB; 2 – Reservas de cerca de US$ 2 trilhões , com 70% aplicadas em dólares; 3 – Proposta de criação de uma nova moeda de reserva (DES?); 4 – Em torno de 40 milhões de desempregados; 5 – Crescimento de 8% do PIB no ano em curso.

Na América Latina, destacamos o aumento nos investimentos públicos de 32 países da região de US$ 150 bilhões.

Analisando este quadro, podemos concluir: a – A economia norte-americana, devido a sua expressão, possui melhores condições de reação do que a europeia e a asiática, devendo sair primeiro da crise; b – Oportunidades de Investimento: existe a busca de onde aplicar os recursos existentes, surgindo à possibilidade de aplicações nos emergentes; c – Os "spreads" praticados dão indicação de um choque

financeiro próximo, de proporções semelhantes ao ocorrido após a quebra do *Lehman Brothers*; d – Sincronização planetária da crise gerando ondas de impacto através de retrações sucessivas da demanda mundial por exportações. Nunca houve, em passado recente, tal eliminação conjugada de consumo e investimento. Vão gastar o dobro para conseguir obter a metade do efeito esperado; e – Deslocamento estratégico dos grandes atores globais, pois as providências adotadas atacam as consequências e não as causas reais, agravando a crise sistêmica global, com situações de caos regional (DI); f – Criação de uma nova moeda internacional de referência; g – Perda de cerca de US$ 414 bilhões em PIB de oito países emergentes, incluindo o BRIC (US$ 82,7-2008 e US$ 330,8-2009); h – Redução de US$ 1 trilhão (2008) para cerca de US$ 150 bilhões (2009) em fluxos de capitais para os emergentes; i – Estoque de US$ 600 trilhões de derivativos em todo o mundo; j – Possibilidade de hiperinflação futura próxima; k – Os EUA continuarão a manter a condição de potência hegemônica.

Em nível mundial, o cenário mais provável é ocorrer um W, caracterizado por um período de aquecimento, seguido de outro recessivo. Também no Brasil é provável que ocorra o mesmo.

O autor é Conselheiro Diretor do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (CEBRES), Professor de Economia e autor do livro Brasil Soberano

Visão Distorcida

Luiz Gonzaga Schroeder Lessa

É estarrecedor como a nossa política exterior vem sendo conduzida de forma a procurar intrigar os negócios com a Colômbia e mesmo comprometê-la a nível continental, constrangendo-a na sua decisão soberana de ceder bases aos EUA, com o objetivo de prosseguir no seu vitorioso combate às FARC e ao tráfico de drogas. Estamos violando até mesmo um dos alicerces básicos da nossa diplomacia: a não interferência nos assuntos internos dos países com os quais nos relacionamos.

A despeito da visita do Presidente Uribe ao País dando as suas explicações, parece que Lula e o seu ministro de relações exteriores não se satisfizeram com as razões apresentadas, motivando-os a convocar uma extemporânea reunião da UNASUL para tratar do assunto que, antes de resolver e aparar as diferenças, quase levou ao rompimento dos laços diplomáticos entre Colômbia e Venezuela.

Totalmente fora da realidade do jogo político mundial, e de forma até presunçosa, convidou-se (ou intimou-se?) o Presidente Obama para comparecer ao infausto fórum para ouvir e dar explicações.

No fundo, manifestamos novamente o nosso servilismo e a nossa incapacidade de resolver os problemas hemisféricos sem a presença do irmão do norte, que, de forma explícita, foi alijado de integrar a nascente UNASUL. A bem da verdade, não se sabe a que se destina, quando é integrada por países que guardam entre si marcantes diferenças ideológicas e históricas rivalidades e antagonismos. Muito longe da união o que se prega e se pratica é a desunião.

Bem fez Obama em não comparecer ao evento de Bariloche e de Uribe impor condições para a sua presença, exigindo que não fossem tratados apenas os assuntos correlatos à cessão de bases, mas, também, temas mais amplos de segurança continental envolvendo as FARC e os apoios a ela fornecidos pela Venezuela e Equador, o tráfico de armas, a abertura de portos venezuelanos aos navios de guerra russos e as manobras com eles realizadas, e, até mesmo, as recentes iniciativas do rearmamento brasileiro.

Todos, assuntos muito pertinentes a um debate franco e leal no âmbito da UNASUL. Querer, como Venezuela, Equador, Bolívia e até mesmo o Brasil pretendem, uma reversão do acordo Colômbia – EUA, além de irrealista, é uma evidência de miopia diplomática, que só o tônus ideológico do nosso chanceler de fato, o Sr. Marco Aurélio Garcia, pretende alimentar.

Enquanto estamos com as nossas atenções voltadas para a fronteira norte, vemos o Itamaraty sendo paulatinamente superado pelas ações dos EUA no Cone Sul, área das mais sensíveis e do tradicional interesse e influência brasileiros.

Notícias pouco divulgadas, diria até mesmo negadas à imprensa, não despertam a atenção para o que lá vem ocorrendo e deixam a nossa diplomacia em situação bastante embaraçosa, para se dizer o menos.

À medida que equacionam os seus grandes problemas no Oriente Médio e definem as suas políticas para o Iraque e Afeganistão, os EUA voltam às atenções para a América Latina, retomando as suas prioridades para o Cone Sul, onde, há muito, procuram estabelecer relações privilegiadas com a Argentina e o Paraguai, com uma projeção de poder que vai muito além das preocupações com a Tríplice Fronteira.

O foco aparente dessa influência tem levado os EUA a se tornar um ativo participante na solução dos problemas que afetam a área fronteiriça Brasil – Argentina – Paraguai, levando-os a integrar, em 2002, como consequência dos atentados às torres gêmeas de 11 de setembro de 2001, o quase desconhecido acordo denominado **"Mecanismo 3 + 1 de Segurança na Tríplice Fronteira"**. Na prática, essa integração se traduziu como o nosso conhecimento cabal de que naquela área sensível se desenvolviam atividades ligadas ao terrorismo internacional, promovidas pelo Hezbollah e Hamas, acusação de que até hoje não se afastaram os norte-americanos e que sempre foram negadas por nós brasileiros.

Esse problema se revestiu de tanta gravidade que a região integrou uma lista de alvos para possível bombardeio, alvos definidos pelo general da Força Aérea Americana Charles Holland, a pedido do Secretário de Defesa Donald Rumsfeld. Provavelmente, o bombardeio não se materializou porque os militares americanos disseram não possuir **"inteligência acionável"** nos alvos propostos.

Em 2006, o Itamaraty anuncia a criação e o funcionamento, em agosto do mesmo ano, do **Centro Regional de Inteligência (CRI)** na Tríplice Fronteira, em Foz do Iguaçu, parceria entre Brasil, Argentina, Paraguai e EUA, para combater "atos ilícitos" "por meio do aumento da cooperação entre os organismos de segurança pública" dos referidos países.

A posse de Barack Obama não aliviou as preocupações dos EUA sobre a Tríplice Fronteira. Denis Blair, Diretor Nacional de Inteligência, em sua audiência no Senado Federal em 12 de fevereiro de 2009, afirmou que o "Hezbollah tem há muito mantido a sua presença na região... onde é notória a presença de narcóticos e tráfego de armas."

Embora admitindo alguns progressos, o **Relatório sobre Terrorismo, 2008**, apresentado ao Senado dos EUA e publicado em abril do corrente ano, enfatiza que a corrupção, a falta de coordenação entre as diferentes organizações, a baixa prioridade na alocação dos recursos e a ausência de legislação apropriada comprometeram a adoção de eficientes medidas no combate ao terrorismo. Em particular, realça que no Brasil a falta de leis que estabeleçam claramente os crimes de terrorismo e de lavagem de dinheiro vêm dificultando combatê-los com eficiência e oportunidade.

Mas as ações dos EUA no Cone Sul vão muito além das suas preocupações com terroristas.

Não é de hoje que buscam estreitar suas relações com a Argentina e o Paraguai, ameaçando a natural liderança brasileira na região.

Em 2002, o presidente da Argentina, Eduardo Duhalde, autorizou a entrada no país de tropas de forças especiais, do Comando Sul dos EUA, para atuarem nas províncias de Salta e Misiones, fronteira com o Brasil, em manobra conjunta com o seu exército. Interessante notar que a autorização do congresso só foi concedida um mês e meio após o efetivo desembarque dos militares americanos em solo argentino. Na época, tanto o nosso Ministério da Defesa como o Itamaraty evitaram comentar sobre os exercícios na fronteira.

Tradicionalmente, as relações diplomáticas entre o Paraguai e os EUA têm sido muito cordiais. Todavia, nos últimos anos, os laços se estreitaram ainda mais, com a celebração de acordos militares que não podem passar despercebidos pelo Brasil.

Durante o governo do presidente Alfredo Stroessner, com o apoio técnico do norte-americano e mão-de-obra local, foi construída uma grande base aérea em Marechal Estigarriba, no Chaco paraguaio, distante cerca de 200 km da fronteira boliviana, que, pela sua desproporção em relação à força aérea do país, ainda hoje dá margem a muitas especulações.

A base permite a operação com grandes aeronaves, dispõe de um complexo sistema de radar e de uma torre de controle, possui enormes hangares e pode alojar até 16000 homens na suas instalações. Sua pista é maior do que a existente no aeroporto internacional de Assunção. Sua localização, de alto valor estratégico, permite-lhe operações contínuas ao longo de todo o ano pelas condições meteorológicas favoráveis, possibilitando-lhe conduzir ações em toda a América do Sul e cobrir os eixos marítimos do extremo sul do continente. Nunca é demais lembrar a sua proximidade da tríplice fronteira, das grandes reservas de gás bolivianas e do imenso reservatório de água Aquífero Guarani.

Em 2006, com a aprovação do Senado e a convite do presidente Nicanor Duarte, 500 militares integrantes das forças especiais do exército americano, com aviões, armamentos e munições desembarcaram em Marechal Estigarribia para, supostamente, realizarem operações humanitárias e de ação cívico-social junto à população pobre da redondeza. Às forças americanas foram concedidas imunidades, tanto face à justiça local quanto à jurisdição da Corte Criminal Internacional. Por mais que os fatos digam o contrário, autoridades negam a existência de base americana em solo paraguaio.

Altamente preocupantes são as evidências da instalação de um **Centro de Comando e Controle – C2** – na embaixada americana em Assunção, com a finalidade de colher e analisar informações e se opor a qualquer atividade que ponha em risco a segurança dos EUA. A instalação de tal centro revela a alta prioridade que os EUA, no momento, conferem ao Paraguai e se constitui em ameaça velada aos países do cone sul, dada a incerteza das ações que dele podem se originar. Com ele, a lacuna de "inteligência acionável" deixa de existir. Difícil é entender o mutismo da nossa diplomacia com tão grave situação.

Mais recentemente, em abril do corrente ano, o deputado Eliot Engel, que preside o Subcomitê para a América Latina e o Caribe, na Câmara

dos Representantes dos EUA, apresentou um projeto de lei para incluir o Paraguai na lei de Preferências Tarifárias Andinas e Erradicação de Drogas, que permitirá ao país exportar para os Estados Unidos livre de taxas. Um duro golpe no MERCOSUL, após todas as benesses que o Presidente Lula concedeu nas tratativas referentes às mudanças no Tratado de Itaipu. O deputado, referindo-se ao Presidente Lugo, ressaltou que ele "já é um bom amigo e um importante aliado". Mais uma vez, como fica a nossa diplomacia, ministro Celso Amorim?

Enquanto todas as atenções parecem voltadas para as bases americanas na Colômbia, onde são justas as nossas preocupações face às ameaças potenciais que elas podem representar para a Amazônia brasileira, a despeito das declarações de autoridades estadunidenses de que elas não serão utilizadas para conduzir operações fora do território colombiano, os Estados Unidos da América, silenciosamente, sem alarde, vêm impondo uma sólida e preocupante presença no Cone Sul, que rivaliza e tenta limitar a natural influência brasileira sobre essa região, historicamente, foco da mais alta prioridade da nossa diplomacia.

Com as bases ao norte e ao sul, fecha-se um perigoso arco de pressão e influência dos Estados Unidos sobre a América do Sul, o que, até então, eles não haviam logrado alcançar.

O autor é General-de-Exército; ex-Comandante Militar da Amazônia e ex-Presidente do Clube Militar

A Difícil Retirada

Mauro Santayana

A escalada da resistência dos talibãs e dos iraquianos demonstra que as guerras não se vencem apenas com a força militar. As guerras são movimentos que exigem das nações o máximo de sua potência moral. Na versão de Salústio, Caio Mário, o grande general plebeu, convoca seus comandados para a guerra contra Jugurta, dizendo-lhes que nenhum homem coloca um filho no mundo com a presunção de que possa ser eterno, mas com a esperança de que venha a ser honrado. De retorno a Roma, ao passar sob os arcos de triunfo, os combatentes eram a própria pátria que se honrava; nela se integravam no instante da glória. Segundo o New York Times, o principal homem da CIA no Afeganistão é Ahmed Wali Karzai, irmão do próprio presidente do país. Ahmed é o maior traficante de ópio do país. E o governo pretende tentar no Afeganistão o que não deu certo no Iraque: comprar os inimigos com dinheiro vivo. Com a corrupção formam governos, com a corrupção os sustentam e os derrubam, quando lhes convém.

George Bush disse que ia ao Iraque matar Saddam Hussein porque ouvira de Deus essa ordem. Mais tarde confessou indiretamente que a guerra se devia ao vício norte-americano pelo petróleo. Como reza um provérbio persa, mesmo o mais falso dos homens diz uma verdade na vida.

Consumindo mais de 12 bilhões de barris de petróleo por dia, seu governo, a serviço dos donos do poder, tem que buscá-lo onde quer que o encontre. É famosa a frase de Kissinger, para justificar a espoliação dos países periféricos: "Os países industrializados não poderão viver, se não tiverem à sua disposição os recursos naturais não renováveis do planeta. Terão que montar sistema de pressões e constrangimentos que garantam os seus objetivos". Quando essas pressões, constrangimentos políticos e econômicos se frustram, partem para o golpe, os atentados, a guerra.

O presidente Barack Obama está vivendo os piores dias de seu primeiro ano de governo. É evidente a pressão dos militares, exercida pelo general McChrystal, para que Washington envie mais tropas ao Afeganistão. Ocorre que de nada adianta o sangue norte-americano que vem escorrendo no Afeganistão e no Iraque, em troca de petróleo e gás, quando os governantes títeres dos invasores se putrefazem na

corrupção e no tráfico de ópio. Depois do recente atentado em Kabul, contra o escritório da ONU, 92 pessoas morreram no mercado de Peshawar, no Paquistão, que estava apinhado. Os Estados Unidos e a Otan não terão tropas para enfrentar essa ampliação do conflito.

É famosa a constatação do irreverente – mas, assim mesmo, grande estadista – que foi Georges Clemenceau: a guerra é uma coisa grave demais para ser confiada aos militares. Sendo uma decisão política, deve ser politicamente conduzida. Obama se vê pressionado pelos democratas, aos quais se unem moderados republicanos, a encontrar uma forma de se retirar da região, mas os falcões recebem sua ração de arenga por parte de Dick Cheney e outros membros do governo anterior. Os Estados Unidos cumpriram um grande destino, em benefício de grande parcela de seu povo. Sendo um país de imigrantes, venceu, com o tempo – e com o sangue – muitos dos preconceitos raciais que o manchavam.

Mas terão que buscar o melhor caminho a fim de renunciar à ideia de que são os árbitros e senhores do mundo. O presidente Obama, sob a pressão constante dos que reclamam o avanço da democracia social e dos que a isso se opõem, tenta ganhar algum tempo, e é provável que tema, como temeram alguns de seus predecessores, o fanatismo dos conservadores, sempre alimentado pelos grandes interesses das corporações financeiras, industriais e militares. Cabe-lhe ainda administrar o pânico previsto diante da gripe suína – cuja ameaça cresce com o inverno nórdico – a reação poderosa do complexo farmacêutico-hospitalar contra a ampliação do seguro médico oficial e a crise econômica, que se expressa nos crescentes déficits do Tesouro.

O mito da invencibilidade bélica norte-americana está, mais uma vez, à prova. Ele foi desmentido na Coreia, na Baía dos Porcos, no Vietnã – e até mesmo na Somália. E está sendo desmentido no Iraque e no Afeganistão – com maiores consequências geopolíticas do que no passado. Quanto ao guerreiro Bush, de acordo com o que ele mesmo revelou, recentemente, em público, se compraz em rezar, passear com seu cachorro pelas ruas de Dallas, e, como bom cidadão, recolher as fezes do animal pelo caminho.

O autor é jornalista

O "Teste do Pudim" e o Muro de Berlim

Rubem de Freitas Novaes

"É comendo que se prova o pudim" ("The proof of the pudding is in the eating") tem sido a frase síntese de toda uma metodologia positiva aplicada às ciências sociais, especialmente à economia. Em poucas e singelas palavras, exprime a ideia de que teorias, ou mesmo simples argumentações, têm de passar pela confirmação prática para ganhar respeitabilidade e se firmar no campo intelectual, não bastando estar fundadas em pressupostos logicamente estabelecidos e corretos.

No debate das ideias ao longo da História, o grande aliado do liberalismo, ao se opor ao socialismo, tem sido o confronto que se faz entre desempenhos de países passíveis de comparação entre si. O socialismo ideal, com seu eloquente apelo à solidariedade, parece vencer a disputa por mentes e corações de nossos jovens até que se esbarra na comprovação factual, onde o socialismo real se apequena. Como não admitir o melhor desempenho, em termos de liberdade e prosperidade, de Alemanha Ocidental versus Alemanha Oriental, de Coreia do Sul versus Correia do Norte, dos EUA versus URSS? Assim, cidadãos, ao avançarem na experiência de vida e no conhecimento histórico, passariam a olhar com outros olhos para as teses liberais, justificando Roberto Campos quando qualificava de canalhas os indivíduos que não tivessem manifestado simpatias pelo socialismo na juventude; e de idiotas aqueles que mantivessem o credo intacto na idade adulta.

Mas a discussão não poderia parar aí, naturalmente. Liberdade e desempenho econômico não esgotam o rol de fatores a serem considerados na argumentação dialética e a busca de maior equidade, consubstanciada na formação de uma rede de proteção social, teria de ser sopesada contra os melhores resultados do capitalismo.

É aí que surge a variante definitiva do "teste do pudim": o "teste da fronteira". Para onde migram, ou fogem, os cidadãos? São os cubanos da Flórida que se dirigem a Cuba, ou são os cubanos da Ilha que se arriscam aos tubarões para chegar ao extremo Sul dos EUA? Quem

tentava saltar o Muro de Berlim para o outro lado, com elevado risco de morte? Alemães ocidentais ou orientais? Das perguntas surge a resposta definitiva da preferência efetivamente revelada, para a qual não cabe contestação.

Acabamos de comemorar 20 anos da queda do Muro de Berlim num momento em que Chávez, da Venezuela, e outros governantes latinoamericanos flertam com um "socialismo bolivariano do século XXI", procurando recriar, aqui neste pedaço de mundo, o que já deu errado alhures. O autoritarismo e a desorganização econômica já dão mostras fortes de sua presença em países vizinhos, como sói acontecer quando saímos da teoria e entramos na prática dos regimes socialistas. Não podemos perder de vista, neste momento, o significado da queda do muro e o exemplo daqueles que se sacrificaram tentando fugir da Alemanha socialista. Vamos pular fora desta vanguarda do atraso cucaracha!

O autor é economista e articulista do jornal O Globo

“Pátria-Mãe!”

Paulo César de Castro

Quando, triste e envergonhado, leio a mentira divulgada em textos revisionistas e marxistas... quando, feliz e orgulhoso, associo-me às comemorações da data magna de Portugal , ainda que dela nenhuma referência tenha encontrado na imprensa brasileira, brado com emoção...

...Obrigado, Portugal, Pátria-Mãe do meu Brasil!

Obrigado porque teus descobridores partiram da ocidental praia lusitana e, por mares nunca d’antes navegados, foram bem além do Bojador, além da dor, e descobriram para o mundo a terra onde eu nasci.

Obrigado por teres batizado esta parte do Novo Mundo de Terra de Santa Cruz, e que se fez conhecida como Brasil. Nas velas enfunadas da esquadra de Pedro Álvares Cabral, teus navegadores, a cruz e a espada lado a lado, revelaram-nos e marcaram-nos para sempre com a Cruz da Ordem de Cristo. E, de imediato, mandou o Descobridor celebrar missa em louvor a Nosso Senhor Jesus Cristo, fazendo do Brasil a Nação cristã da qual e do que todos nos orgulhamos. Obrigado pelo cristianismo!

Obrigado pela última flor do Lácio, inculta e bela! Porque tu, Portugal, nos colonizaste, herdamos o idioma que Luiz Vaz de Camões e Fernando Pessoa imortalizaram. Obrigado, pois que, assim, permitiste que na tua língua latina se imortalizassem Machado de Assis, Castro Alves, Olavo Bilac, Rui Barbosa, Gustavo Barroso e outros patrícios que bem a esgrimiram. Graças ao teu Português, ao nosso Português, os cento e noventa milhões de brasileiros se expressam e se entendem, emprestando unidade exemplar à Nação. É por meio do idioma de nossos antepassados luso-brasileiros que se entendem o caboclo da Amazônia e o capoeirista da Bahia, o jangadeiro nordestino e o empresário paulista, o gaúcho dos pampas e o seringueiro do Acre, o sambista carioca e o boiadeiro do pantanal, o seresteiro das Minas Gerais e o índio de todas as tribos. Obrigado pelo idioma que nos une e nos faz Nação!

Obrigado pelo território que nos legaste! Obrigado pela audácia, bravura, coragem, empreendedorismo e despojamento dos teus e dos nossos bandeirantes e entradistas que ousaram transpor Tordesilhas. Povoados e vilas, rios e campos, riquezas e ciência, tudo legaram em função da obra desbravadora que tanto enriquece nossa História. Pelas mãos daqueles bravos e dos homens do litoral a Pátria foi sendo desbravada, demarcada e construída. Obrigado pelo território, magistralmente defendido por teus diplomatas, cuja obra tornou-se imortal nos teus tratados com Espanha, entre os quais sobressai o de Madrid. Obrigado pela terra que nos legaste.

Obrigado por esta mesma terra que para nós demarcaste e defendeste, semeando marcos, padrões e fortificações. Aí estão os fortes e fortalezas das Baías de Guanabara e de Todos os Santos. Aí estão as fortificações em todo o litoral, como, por exemplo, as do Recife, de Natal e Belém. Aí estão, sobretudo, provas da obstinação e da capacidade de teus engenheiros em Príncipe da Beira e em Coimbra. Obrigado, pois, pela riqueza histórica e cultural que, por meio tuas obras defensivas, tu nos presenteaste.

Obrigado pela coragem e bravura, pelo espírito combativo e destemido com que tu, Portugal, lideraste lusos e brasileiros nas lutas contra o invasor francês, no Rio de Janeiro e no Maranhão. Assim também nos combates contra o ousado invasor holandês, na Bahia, em Pernambuco e em outras praias do Nordeste. Da mesma forma, com determinação, comandaste os teus e os nossos nas pelejas contra os ingleses na calha amazônica.

Obrigado pela integridade do patrimônio territorial, afirmada e confirmada pela transmigração de tua Corte para o Rio de Janeiro, o que fez do monarca português o único rei europeu a visitar e a viver no Novo Mundo. Não fora a sábia e oportuna decisão tomada pelo Príncipe Regente, quem sabe como teríamos nosso País, quase metade da América do Sul, do qual desfrutamos em pleno Século XXI? Obrigado pelo legado da permanência da Corte no Brasil, de que são exemplos o Jardim Botânico e a Academia Militar das Agulhas Negras, o Banco do Brasil e o Arquivo Histórico do Exército, a Justiça Militar, a Polícia Militar do Rio de Janeiro e o Corpo de Fuzileiros Navais,

exemplos lembrados a esmo entre tantos outros que bem poderiam ter sido recordados. Obrigado pela integridade do território.

Obrigado pela independência, proclamada pelo teu Pedro IV, que, em momento de magnífica lucidez e de amor ao Brasil, D. João VI deixou-nos como Príncipe Regente. Fizemo-nos independentes de ti, mas o sangue lusitano organizou o Império do Brasil e nos governou até a Regência. Não se pode esquecer que, também nas veias e artérias do brasileiro D. Pedro II corria o sangue de Portugal, filho de teu Rei D. Pedro IV. Obrigado pela voz que bradou "Independência ou Morte!".

Obrigado pelo verde e pelo amarelo, nossas cores nacionais desde o Império e que perpetuaram, em nosso pavilhão, as cores das dinastias de Bragança e dos Habsburgos. Nelas, hoje e no mundo inteiro, encontramos nossa identidade e por elas somos prontamente reconhecidos. São cores que fazem bater mais forte o coração do brasileiro. Elas estão em nossos quartéis, belonaves, aeronaves, edifícios públicos, estádios, legações e trajes desportivos. Obrigado aos da Casa de Bragança e aos da Casa dos Habsburgos por nossas cores nacionais.

Obrigado pelo jeito brasileiro de ser, tão marcado pela miscigenação adotada e praticada pelo colonizador. Porque os teus se miscigenaram, não somos racistas. Ao contrário, abominamos os que nos querem fazer ver e pensar de outra forma. Não fossem os teus e não teríamos as decantadas mulatas que tanto nos orgulham e que encantam platéias quando evoluem ao som de samba e do frevo, do maracatu e do boi bumbá.

Obrigado pelo legado artístico que hoje exibimos em nossas igrejas. São os próprios templos admiráveis obras de arte, com seus riquíssimos acervos em imagens, objetos de ouro e prata, pinturas e esculturas. Obrigado pelo que nos ensinaste e deixaste em arte sacra.

Obrigado pelo que nos ofereceste quando comemoramos, em 1972, o sesquicentenário de nossa independência. Deste-nos o corpo do próprio D. Pedro I, hoje guardado em venerável repouso no Monumento do Ipiranga, às margens do mesmo riacho no qual proclamou-nos Nação livre e soberana. Obrigado por deixá-lo repousar em terras brasílicas.

Obrigado pelos costumes, valores e tradições que nos fazem parte inconfundível da civilização ocidental. À tua predominante cultura somaram-se contribuições italianas e indígenas, espanholas e africanas, finlandesas e alemãs, japonesas e coreanas, holandesas e russas, todas artífices da cultura brasileira, perfeitamente integrada e identificada à do Ocidente. Obrigado por nos ter aberto as portas do Ocidente cristão.

Obrigado por tudo, Portugal! Obrigado, Pátria-Mãe!

A Falência Familiar na Arte de Educar

Paulo Nathanael Pereira de Souza

Nunca, no Brasil, se falou tanto em educação e na sua incapacidade de superar déficits e fracassos, como agora. Desde que se deu a democratização das matrículas escolares e as multidões heterogêneas invadiram as salas de aula dos cursos de todos os níveis, graus e modalidades de ensino, a incapacidade de gerar bons resultados na política educacional praticada entre nós ficou evidente. Ainda há milhões de pessoas analfabetas puras com mais de 15 anos de idade e o ensino básico, que devera ser de ótima qualidade, dada a sua obrigatoriedade universal no ciclo fundamental e o fato de que geralmente é o único nível de escolaridade ao alcance das massas, aí está a ocupar classificações vergonhosas nas tabelas nacionais e internacionais de avaliação do aproveitamento na aprendizagem. São grandes contingentes que saem todos os anos das escolas, sem saber ler nem compreender o que leem, escrever frases com clareza e logicidade ou fazer operações aritméticas além da soma, da multiplicação, da subtração e de divisão, de algarismos simples, que vão apenas até as dezenas (quando chegam as centenas, instala-se o caos!). É o denominado grupo dos analfabetos funcionais, que passam pela sala de aula sem nada aprenderem. Não é por acaso que o ensino superior, herdeiro dessa tragédia toda, não mais consiga cumprir o seu papel de criador e incentivador dos novos saberes, para acomodar-se num subnível intelectual, que já não pode mais ser considerado tão superior, eis que se conformou em ser apenas um ensino de 3º grau (ou pós-colegial).

Os especialistas pesquisam incansavelmente as causas dessas insuficiências e acabam por culpar, ora os professores, ora o desequipamento escolar, ora os currículos sobrecarregados ou, ainda, as verbas insuficientes destinadas ao setor. De fato, cada uma dessas facetas guarda uma culpa ampla e profunda para com os maus resultados estatísticos do desempenho do sistema. Porém, há uma razão oculta da qual ninguém diz que estende suas raízes no subsolo delas todas. Há que debitar-lhe, no entanto, grande dose de responsabilidade pelo que

vem ocorrendo: trata-se da falência das famílias no exercício de sua responsabilidade educativa em relação aos filhos. Como todos sabem, o bicho homem, quando nasce, é um ser biológico, como todos os outros que vêm à vida. Só que com uma diferença: enquanto que os bichos trazem ao nascerem defesas naturais e instintivas, que os ajudam a alimentar-se e a superar riscos, o homem só sobreviverá se for amparado por forças outras que não as suas próprias. O cenário ideal para isso é a família. A família existe mais do que apenas para facilitar a geração dos filhos, se não que, principalmente para ampará-los, alimentá-los, defendê-los e educá-los, a partir do momento de sua chegada ao mundo. A natureza social e cultural do ser humano impõe aos familiares essas ações aculturativas em relação às novas gerações. Trata-se de uma ação informal, que educa, não só pelo exemplo mas principalmente pelos primeiros esclarecimentos exigidos pela curiosidade dos educandos, feitos de lições rudimentares sobre usos e costumes, comunicação oral, valores básicos de convívio social e de conduta ética, princípios religioso, etc. Antigamente, no campo e na cidade, isso funcionava a contento, não importando se a família era rica ou pobre, eis que a pobreza jamais precisou ser sinônimo de ignorância, sujeira ou grosseria.

Com esta enlouquecida urbanização dos tempos atuais, em que massas humanas sem ter onde morar, vivendo dos subempregos da informalidade econômica e, não raro, cobrindo-se de andrajos e passando fome, a organização e a funcionalidade familiar entraram em crise. Criou-se não apenas uma faixa de lúmpens sem futuro como ainda se assistiu ao surgimento de novas gerações criadas nas ruas, que hoje engrossam o tráfico de drogas e ampliam a cultura da criminalidade por todas as esferas sociais. Os pais, não raro desconhecidos ou desunidos, não mais conseguem impor sua autoridade familiar, nem tão pouco transmitir aos jovens aquela educação primeira, que seria do seu dever.

A consequência aí está: ao chegarem à escola crus e ignorantes, até mesmo das regras básicas da civilidade, passam pela sala de aula agredindo professores, espancando e até matando colegas, e sem apresentar um traço mínimo de maturidade para o convívio social e a aprendizagem formal.

Considerando que essa população é imensa no espectro estrutural da sociedade brasileira, faço-me diariamente uma pergunta incômoda, para a qual não tenho resposta (você, caro leitor, terá?): como sair da crise educacional, em que estamos atolados, sem a reintegração das famílias (não só das lúmpens mas também das classes mais altas e até escolarizadas) no seu dever de orientar as crianças e os jovens no recesso do lar? Que políticas sociais de governo deveriam conter não só reformas da educação mas também medidas no sentido de apoiar e assistir minimamente as famílias, principalmente, as mais marginalizadas cultural e economicamente, no que diz respeito a suas responsabilidades educativas para com os filhos? Olhar para isso poderia ser um bom começo para a superação da crise da educação, no Brasil.

O autor é doutor em educação e articulista do Jornal do Brasil

O Vultee V-11GB2 no Brasil

Aparecido Camazano Alamino

HISTÓRICO E DESENVOLVIMENTO DA AERONAVE

A Vultee Aircraft Corporation foi fundada em 1932, nos Estados Unidos, pelo projetista Gerard F. Vultee, com o propósito de fabricar aeronaves civis para uso comercial. O primeiro aparelho desenvolvido pela nova fábrica foi o modelo denominado Vultee V-1, que era um monoplano, monomotor, de construção monocoque cantilever, todo metálico (revestimento em duralumínio), com capacidade para transportar até oito passageiros e trem de pouso convencional e retrátil.

Tal avião resultava de um projeto muito avançado para a época, incorporando trem de pouso retrátil e um motor radial Wright Cyclone SRG-1820F2, de 650 HP, que lhe proporcionava uma velocidade de cruzeiro de 225 milhas por hora na variante V-1A. Foram fabricadas 27 unidades dos V-1A, para a empresa aérea American Airlines, sendo que alguns desses exemplares foram vendidos, posteriormente, para empresários norte-americanos.

Durante a Guerra Civil Espanhola (1936 – 1939), vários aparelhos Vultee V-1 foram contrabandeados para os Republicanos, sendo que quatro destes foram interceptados e utilizados, também, pelos Nacionalistas, o que caracteriza que as aeronaves foram empregadas por ambos os lados da contenda, ocasião que demonstrou ser uma aeronave muito útil e com grande versatilidade, também, para uso militar.

Como o modelo V-1 não obteve o sucesso esperado para o transporte de passageiros, em decorrência do surgimento de aeronaves bimotoras mais modernas como o Douglas DC-2 e o Lockheed 10 Electra, a Vultee, em 1935, baseando-se na provável demanda, diagnosticada pela enorme instabilidade que assolava o planeta naquela época, resolveu desenvolver modelos militares para o treinamento de pilotos, ataque leve e bombardeio picado, para sua possível utilização por países da América do Sul e do Sudeste Asiático.

Nesse cenário, surge uma variante do Vultee V-1, agora como aeronave militar, que foi designada como V-11. O novo aparelho, com ca-

pacidade para três tripulantes, estava equipado com um motor Wright Cyclone SR-1820-F53, de 750 HP, e hélice Hamilton Standard bi-pá, que lhe propiciava boa potência e relativa capacidade para o transporte de armamentos. Do antigo V-1, somente foram aproveitadas a estrutura das asas e o trem de pouso, as demais partes foram desenvolvidas especialmente para o V-11.

O primeiro protótipo do V-11, com o número de fabricação 28 e a matrícula civil NX14999, realizou o seu voo inaugural em 17 de setembro de 1935, ocasião que já demonstrou boas características para as tarefas que tinha sido projetado. Lamentavelmente, essa aeronave acidentou-se durante o segundo voo, realizado em Mines Field, Los Angeles, ocasionando a morte do piloto de provas da Vultee T. C. Van Stone e do engenheiro de projetos Duald L. Blue.

Já o segundo protótipo, que tinha o número de construção 29 e o registro civil NR14980, voou em 03 de outubro de 1935 e já incorporava alguns aperfeiçoamentos como hélice tri-pá e a capacidade de portar armamentos em uma gôndola, colocada na fuselagem inferior da aeronave, para efetuar a defesa de sua parte traseira.

O projeto teve sucesso e já no final de 1935 a China concretizava uma encomenda de 30 aparelhos. Durante os próximos três anos, 102 aeronaves V-11 foram exportadas, em 6 variantes diferentes, para o Brasil, China, Rússia e Turquia.

A aeronave pesava vazia 6.415 libras, sendo que o seu peso máximo chegava a 11.482 libras, podendo ser abastecida com 25 galões de gasolina em configuração normal, tendo a capacidade máxima de 494 galões, que lhe proporcionava excelente autonomia.

No tocante ao seu armamento, o V-11 estava equipado com quatro metralhadoras .30 fixas nas asas e mais duas instaladas na nacele traseira e em uma abertura existente na parte inferior da fuselagem da aeronave, ambas atirando para trás. Tinha, também, a capacidade de transportar até 2 bombas de 300 libras, colocadas em bomb bay interno, ou uma bomba de 1.125 libras, normalmente fixada em suporte localizado na estação central de sua fuselagem inferior, ou duas bombas de 625 libras, colocadas uma sob cada asa, ou, ainda, três bombas de 285 libras colocadas externamente nas estações das asas e na da fuselagem central.

O Corpo Aéreo do Exército Norte-Americano (United States Army Air Corps - USAAC) interessou-se pelo aparelho e encomendou sete unidades para avaliação em 07 de junho de 1938. Tal avião recebeu a designação de YA-19 e sua primeira unidade (USAAC 38-549) foi entregue em 1939. Os outros seis aparelhos foram recebidos posteriormente, porém não foram aprovados nos testes realizados e o USAAC descartou qualquer nova encomenda do A-19.

VARIANTES E DADOS DE PRODUÇÃO DO VULTEE V-11

VARIANTE	Nº DE SÉRIE	QUANTIDADE [1]	PAÍS	OBSERVAÇÃO
V-1A	1 a 26	26	Vários	Transporte Comercial
V-1A	27	01	Rússia	Modelo Especial com Flutuadores
V-11	28 (NX 14999)	01	USA	1º Protótipo, 1º Vôo 17/9/1935
V-11A/T	29 (NR 14980) A	01	USA	Acidentado 18/09/1935 w/o
V-11A	30	01	China	Demonstrador na China
V-11GB	31 (NR-17327)	01	USA	*Inter-Continental Corporation*
V-11G	32 (NR-17328)	01	Rússia	*Carp Export,* designado B Sh-1
V-11G	33 (NR-17329)	01	Rússia	*Carp Export*
V-11GB	34	01	Rússia	*Carp Export*
V-11G	35/64	30	China	*14th Internacional Squadron*
V-11GBT	65/104	40	Turquia	*2nd Regiment* Força Aérea Turca

[1] *Foram produzidos pela Vultee nos modelos V-11/V-12 um total de 168 aeronaves, mais 57 montados sob licença, sendo 32 na Rússia e 25 na China, totalizando 225 aviões fabricados.*

Continuação da tabela anterior....

VARIANTE	Nº DE SÉRIE	QUANTIDADE	PAÍS	OBSERVAÇÃO
V-11GB2	105/169	25	Brasil	Aviação Militar entregues de Jun 1938 a Mar 1939
V-11GB2F	130 (NX 21719)	01	Brasil	Flutuadores março de 1939 aeronave demonstradora
AB-2 (V-12)	131 (NX 18985)	01	USA	Protótipo V-12 *Vultee* (A-19)
V-11/YA-19	132	01	USA	USAAC 38-549
V-11/XA-19B	133	01	USA	USAAC 38-550
V-11/YA-19	134/137	04	USA	USAAC 38-551/554
V-11/XA-19A	138	01	USA	USAAC 38-555
V-11/A-19	139	01	USA	A-1 Séries
Model 54	140 (NX 21753)	01	USA	Model 54
Model 54A	141 (NX 21754)	01	USA	Model 54A
Model 61	142 (NX 21755)	01	USA	Model 61 ex-P48X
V-12C	143 (NX 28367)	01	China	Protótipo motor *Wright* 1600 HP
V-12D	144	01	China	Protótipo
V-12C	145/146	02	China	Montados na China
V-12D	147/148	02	China	Motor GR-2600-A5B, 1600 HP
V-12D	149/199	51	China	23 Montados na China

Fontes: Vultee - Arquivos do Autor - John L. Barbery - José de Alvarenga

Posteriormente, outro avião foi equipado com um motor Pratt &Whitney radial R-2800, sendo o mesmo designado XA-19B. Uma versão melhorada da aeronave, designada como V-12, sendo vendida para a China, elevando o número de V-11/V-12 produzidos para 225 unidades, aí incluídos os três protótipos.

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, os V-11GB2 ficaram rapidamente desatualizados e obsoletos em relação aos aviões que estavam sendo utilizados pelos aliados e pelos países do eixo, sendo relegados a tarefas de patrulhamento e missões de adestramento de equipagens.

O VULTEE V-11GB2 NO BRASIL - AVIAÇÃO MILITAR

No final da década de 1930, a Aviação Militar do Exército Brasileiro necessitava de uma aeronave de médio porte, dentro da modernidade que a situação internacional exigia, para a realização de missões de ataque e de bombardeio de precisão (picado), pois ela ainda utilizava nessas atribuições antiquados biplanos, que, rapidamente, se tornaram obsoletos.

A Diretoria de Aviação Militar do Exército, após intensa avaliação das aeronaves disponíveis no mercado internacional, optou pela aquisição de 25 aeronaves Vultee V-11GB2, que atendiam os requisitos estabelecidos pela Aviação Militar, tendo em vista que possuíam boa capacidade de portar armamentos e excelente autonomia, que casava perfeitamente com as dimensões de nosso País.

Assim, um grupo de pilotos e de mecânicos brasileiros seguiu para os Estados Unidos, com a finalidade de iniciar o treinamento de pilotagem, bem como ter os primeiros contatos com as peculiaridades técnicas da aeronave, para a sua perfeita operação no Brasil.

As aeronaves foram trasladadas para o Brasil de navio e os vinte primeiros aparelhos foram montados no Hangar da Panair do Brasil, localizado no Aeroporto Santos-Dumont, pela Empresa Souza Sampaio Cia. Ltda., representante da Vultee no Brasil, sendo os cinco aviões restantes montados no Parque Central de Aeronáutica, atual Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos, que os entregou, através do Serviço Técnico de Aeronáutica (STAe), ao 1º Regimento de Aviação (1º RAv) em 05 de junho de 1939.

Os V-11GB2 não foram matriculados seguindo a sistemática utilizada pela Aviação Militar para o 1º RAv e sim com os seriais de 105 a 129, que era o número de construção do avião, estabelecido pela Vultee. Essa sistemática de matrículas foi mantida durante a sua curta operação no Exército Brasileiro até 27 de janeiro de 1941, quando os aviões foram entregues para a Força Aérea Brasileira.

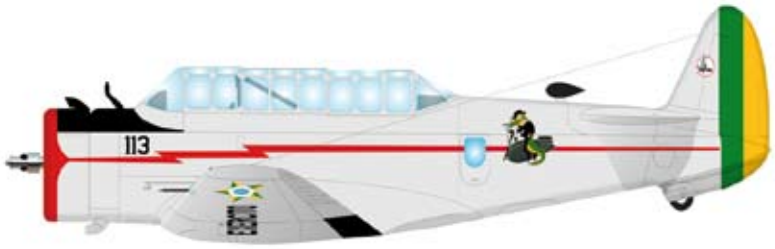
OPERAÇÃO DO VULTEE V-11GB2 NO 1º REGIMENTO DE AVIAÇÃO

Assim que foram incorporadas, as aeronaves foram destinadas ao 1º Regimento de Aviação (1º RAv), sendo lotadas no Grupo de Bombardeio, que tinha como emblema um jacaré estilizado, pilotando uma bomba. Os primeiros voos ocorreram a partir de 04 de novembro de 1938, iniciando, imediatamente, a sua participação nas atividades da Aviação Militar, bem como foi dado prosseguimento na formação de outros pilotos e de mecânicos para o suporte de sua operação.

Em 30 de janeiro de 1939, ocorreu o primeiro acidente fatal envolvendo um V-11 no Brasil, ocasião que o avião matriculado 115, que era pilotado por Zippin Grinspun e Mr. Powell, pilotos de demonstração da fábrica Vultee, colidiu com uma casa no bairro de Vila Isabel, no Rio de Janeiro, quando realizava voos rasantes na região, acarretando a morte dos seus dois tripulantes.

Efetuando uma missão de representação do Brasil, em 11 de agosto de 1939, uma esquadrilha composta por sete aeronave V-11GB2, com as matrículas 109, 110, 111, 112, 114, 116 e 127, pertencentes ao 1º RAv, deslocou-se até Assunção, capital do Paraguai, onde participou das festividades alusivas à solenidade de posse do Presidente Estigarribia no governo daquele país.

A chegada dos V-11GB2 ao 1º RAv ocasionou a transferência de todos os tipos de aviões Boeing existentes naquela unidade para o 5º RAv, sediado em Curitiba, em novembro de 1939.



Padrão de pintura com faixas vermelhas utilizado pela Aviação Militar

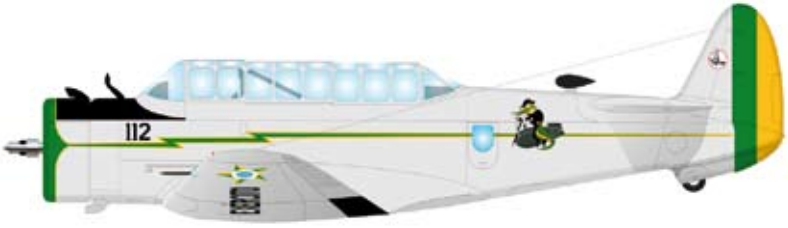
OPERAÇÃO DO VULTEE V-11GB2 NO 3º REGIMENTO DE AVIAÇÃO

Em setembro de 1939, três aviões Vultee V-11GB2, onde estavam incluídas as aeronaves matriculadas de 122 a 124, foram destinadas ao 3º Regimento de Aviação (3º RAv), sediado em Porto Alegre - RS, onde passaram a realizar tarefas de ataque e bombardeio picado, operando juntamente com os Curtiss Falcon e os Vought Corsair que equipavam aquela unidade.

UTILIZAÇÃO DOS V-11GB2 PELA ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR (EAvM)

A Escola de Aviação Militar (EAvM), sediada no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, também recebeu em sua dotação aeronaves Vultee V-11GB2, com a finalidade de adestrar os seus instrutores e os cadetes do último ano em uma aeronave mais moderna e com a possibilidade de ser empregada como plataforma de lançamento de material bélico.

Em 13 de abril de 1939, os aviões matriculados 119 a 121 foram distribuídos para a EAvM onde permaneceram em operação até o dia 25 de maio de 1940, ocasião que foram transferidos para o 1º RAv.



O "112" apresenta pintura com faixas em verde e amarelo

PRIMEIRO RECORDE BRASILEIRO DE AERONAVE MILITAR

Atendendo solicitação das autoridades da Aviação Militar e para comemorar os vinte anos da Corporação, a Escola de Aviação Militar programou um voo que ligasse os Estados do Ceará e Rio Grande do Sul, no sentido Norte-Sul, sem escalas, para demonstrar toda a perícia de seus integrantes e a qualidade das aeronaves que equipavam o Exército e a sua Aviação Militar naquele momento.

A incorporação dos versáteis monomotores *Vultee* V-11GB2 proporcionou os meios aéreos necessários para tal feito, aliado à larga experiência de navegação aérea adquirida pelos tripulantes da unidade, forjada na realização das missões do Correio Aéreo Militar (CAM), que voavam com o mapa, a coragem e a bússola, proporcionou todos os requisitos para o sucesso da missão.

Assim, na manhã de 7 de julho de 1939, o *Vultee* V-11GB2, matriculado 119, decolou do Campo dos Afonsos em voo direto para Fortaleza, que seria o seu ponto de partida para o longo voo que teria início no outro dia, ou seja, o dia 8 do mesmo mês.

O dia 08 de julho de 1939 clareou com a beleza característica das manhãs da capital cearense, com tempo bom e temperatura agradável. O Major Clóvis Monteiro Travassos, comandante da missão, acompanhado do 1º Tenente Oswaldo Carneiro Lima, que atuaria como navegador e do Sargento Alfredo Amaral Barcellos, telegrafista do voo, concluiu os preparativos para o longo voo que teria início em breve.

Exatamente às 05:25 horas o possante 119 decola de Fortaleza - CE com a proa direta para Porto Alegre - RS, inserida na sua bússola, dando início ao que seria o primeiro recorde de permanência e de distância de voo sem escalas de uma aeronave militar brasileira.

O voo desenvolveu-se como planejado, em linha reta pelo interior, onde os territórios dos Estados do Ceará, Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul foram aos poucos sendo deixados para trás. O trajeto foi planejado para ser realizado em condições visuais, porém, na maioria do percurso, teve que ser executado em condições de voo por instrumentos, pois na região Sul do Brasil havia uma enorme camada de nuvens que cobria aquela área, obrigando ao Major Travassos usar toda a sua perícia de voo por instrumentos para pousar no destino estabelecido.

A altura do voo foi de 2.500 metros e mantida uma velocidade média de 276 km por hora, sem exigir o máximo que o motor da aeronave poderia alcançar em casos de necessidade.

Exatamente às 17:10 horas o 119 toca o seu trem de pouso na pista de Porto Alegre, após ter voado, sem escalas, 11horas e 45 minutos e percorrido a distância de 3.241 quilômetros, mantendo, ainda, uma reserva de combustível para mais duas horas de voo, no caso de algum imprevisto ou mau tempo.

Assim, graças a perícia de seus tripulantes e as privilegiadas características do *Vultee* V-11GB2, foi batido o recorde brasileiro de permanência em voo e de distância na Aviação Militar Brasileira. Ao ser entrevistado, após o pouso em Porto Alegre, o Major Travassos assim relatou o seu voo:

> *"Encontramos espessas camadas de nuvens, impedindo a visibilidade do solo durante a maior parte do trajeto. A navegação foi, por isso, em todo o percurso, puramente científica, orientada pelos instrumentos de bordo. O consumo de gasolina foi anotado cuidadosamente em relação à quilometragem percorrida, de acordo com as instruções que recebemos. O avião Vultee V-11GB2 é um aparelho adequado para raids dessa natureza e comportou-se esplendidamente bem na dura prova a que foi submetido. Voamos em uma altura média de 2.500 metros, com uma velocidade horária de 276 quilômetros, sem exigir o máximo do aparelho".*

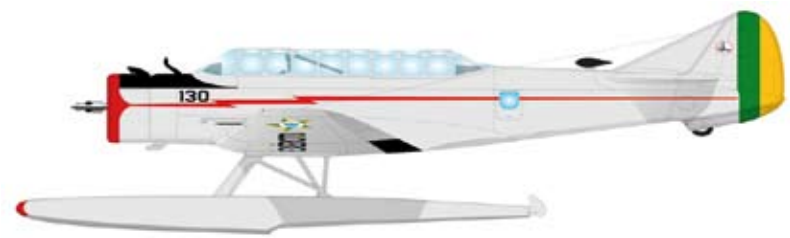
O VULTEE V-11GB2 EQUIPADO COM FLUTUADORES

O *Vultee* de c/n 130 era do modelo V-11GB2F, que também utilizou a matrícula civil americana NX21719, quando foi utilizado pela fábrica como aeronave demonstradora, após ter recebido modificações na cauda para ser equipado com flutuadores.

Em 14 de novembro de 1939, a Diretoria de Aeronáutica do Exército, determina ao 1º RAv que entregue à Empresa Souza Sampaio Cia. Ltda., que era a representante da *Vultee* no Brasil, o avião V-11, de matrícula 130, que veio preparado para ser equipado com flutuadores, para ser montado sem ônus para o Exército Brasileiro.

A aeronave foi utilizada em diversos voos de demonstração no Rio de Janeiro, inclusive para a Aviação Naval, que não ficou motivada com os testes realizados e declinou de adquirir a aeronave,

como era a intenção da *Vultee*. Durante os testes, surgiram, também, significativos problemas de corrosão na estrutura da aeronave, que, foram sanados e esta continuou a voar na Aviação Militar e dotada com o trem de pouso convencional.



O aparelho "130" foi equipado com flutuadores para demonstrações

UNIDADES QUE OPERARAM O VULTEE V-11GB2
NA AVIAÇÃO MILITAR

UNIDADE	PERÍODO	OBSERVAÇÃO
Base Aérea de Santa Cruz (1º RAv)	1941 a 1946	Ataque, Bombardeio e Patrulha
Base Aérea de Canoas (3º RAv)	1941 a 1946	Ataque, Bombardeio e Patrulha
Base Aérea de Recife (BARF)	10/41 a 05/42	Ataque, Bombardeio e Patrulha
Destac. de Base Aérea de Curitiba	1948 a 1949	Adestramento e Utilitário
Parque de Aeronáutica de São Paulo	1941 a 1950	Parque Apoiador da Aeronave

Fontes: Arquivos do Autor - Boletins da FAB - Carlos Dufriche

Convém ressaltar que nem todos os aparelhos Vultee V-11GB2 brasileiros tinham o armamento fixo de 4 metralhadoras, bem como a antena do ADF (Automatic Directional Finder) instalada no dorso da fuselagem traseira do avião, bem como a carenagem para a instalação da bomba ventral.

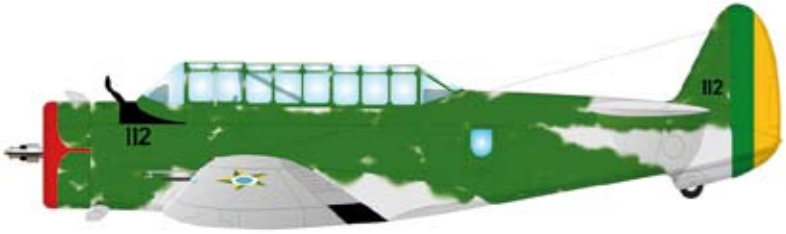
Com a criação do Ministério da Aeronáutica em 20 de janeiro de 1941, 23 aeronaves Vultee V-11GB2 passaram para o seu acervo, onde continuaram prestando excelentes serviços, principalmente ao então esforço de guerra do Brasil, pois foram intensamente empregadas em atividades de patrulhamento do nosso litoral, tendo em vista a sua enorme autonomia, apesar de ser uma aeronave monomotora.

O VULTEE V-11GB2 NO BRASIL – FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Os aparelhos Vultee V-11GB2 foram recebidos pelo novo Ministério da Aeronáutica a partir de janeiro de 1941 e continuaram realizando as missões operacionais e de treinamento de novas equipagens, com vistas a um possível engajamento do Brasil no esforço de guerra que tudo levava a crer era iminente.

No início da operação da recém-criada Força Aérea Brasileira, os aviões mantiveram as mesmas cores e matrículas da Aviação Militar (tendo retiradas as palavras EXÉRCITO das asas e o emblema do jacaré), porém, gradativamente, foram pintados no estilo das aeronaves operacionais da FAB, recebendo no início de 1945 as matrículas no estilo FAB-01.....FAB-26, sendo que, ainda em meados do mesmo ano, receberam as matrículas de quatro dígitos, dentro do novo sistema adotado pela FAB naquela ocasião.

Seguindo a nova sistemática, os V-11GB2 receberam as matrículas de FAB 5000 a FAB 5025, sendo a primeira aeronave da lista do quinto milhar, reservado para os aviões de bombardeiro, e a designação militar de B-V11. As duas aeronaves que se acidentaram na Aviação Militar também foram incluídas na tabela da FAB, bem como as que foram perdidas no período de transição da nova FAB, ocasião que estavam matriculadas na sistemática anterior, inclusive o avião demonstrador utilizado com flutuadores.



O V-11 GB2 "112" ostenta padrão de pintura verde já muito desgastado em 1945

As necessidades do incremento do patrulhamento no litoral Nordestino, levaram as autoridades da FAB determinar o deslocamento de seis aparelhos V-11GB2 para Recife, onde foram empregados nessa tarefa de outubro de 1941 a maio de 1942, quando foram substituídos por aeronaves especializadas para esse tipo de missão.

O 1º Tenente-Aviador Alfredo Gonçalves Corrêa, pilotando o V-11GB2 matriculado "122", mencionou em seu relatório ter atacado um submarino do Eixo na costa de Santa Catarina em 26 de agosto de 1942, fato que causou grande repercussão à época, decorrente da enorme propaganda de guerra do governo de Getúlio Vargas. Todavia, segundo nova versão do relatório oficial da missão, houve um equívoco do piloto, pois os submarinos alemães não atuavam naquela área no período mencionado.

UNIDADES QUE UTILIZARAM O VULTEE V-11GB2 NA FAB

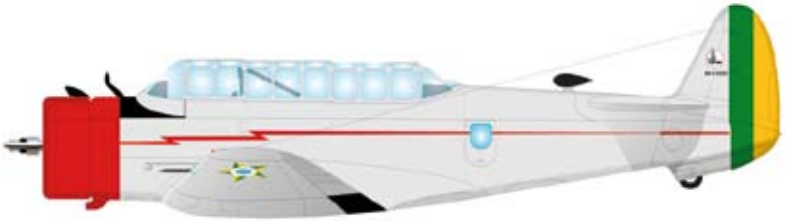
UNIDADE	PERÍODO	OBSERVAÇÃO
Base Aérea de Santa Cruz (1º RAv)	1941 a 1946	Ataque, Bombardeio e Patrulha
Base Aérea de Canoas (3º RAv)	1941 a 1946	Ataque, Bombardeio e Patrulha
Base Aérea de Recife (BARF)	10/41 a 05/42	Ataque, Bombardeio e Patrulha
Destac. de Base Aérea de Curitiba	1948 a 1949	Adestramento e Utilitário
Parque de Aeronáutica de São Paulo	1941 a 1950	Parque Apoiador da Aeronave

Fontes: Arquivos do Autor - Boletins da FAB - Carlos Dufriche

Em 17 de abril de 1945, foram transferidos três aviões do 1º RAv para o 3º RAv, com o objetivo de reforçar as atividades de patrulhamento daquela área do Sul do Brasil. Os aviões envolvidos foram o 106, 110 e 119.

Ao término da guerra, os 16 aviões remanescentes foram destinados ao 1º Grupo de Bombardeio Picado (1 GBPi), sediado em Santa Cruz, onde foram concentrados, estando aí incluídos os aviões de matrícula 106, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 117, 118, 119, 121, 122, 123,

124 e 125. Um destes aviões (112) foi pintado inteiramente de verde em suas partes laterais e superiores.



Detalhe da pintura do BV-11 FAB 5025 na BASC em 1946

A disponibilidade dos V-11GB2 para os voos diminuiu no final da guerra, pois a maioria carecia de revisão geral no Parque de Aeronáutica de São Paulo (PASP), onde foram destinados em 7 de outubro de 1947, sendo a maior parte deles descarregada por não ser recomendável a sua recuperação, por falta de peças e por obsoletismo.

Os únicos aviões em melhores condições eram o 110 e o 124, que foram transferidos para o Destacamento de Base Aérea de Curitiba em 24 de março de 1949, sendo destinados para a sua Seção de Aviões, para a realização de missões de adestramento e utilitárias pelos pilotos daquela unidade, sendo os últimos V-11GB2 a voar no Brasil. Esses aparelhos foram descarregados da FAB em 08 de março de 1950.

Como curiosidade, os Vultee V-11GB2 eram conhecidos na FAB como "Vultizão", justamente para diferenciá-los dos Vultee BT-15, que passaram a ser chamados de "Vultizinho" ou Vultee perna dura, tendo em vista que o seu trem de pouso era fixo.

Assim, foi encerrada a saga desse interessante e pouco conhecido avião, que teve muita utilidade para a aviação militar brasileira, em um período de guerra e com a necessidade da realização de missões de patrulhamento e, também, para a formação em massa de pilotos de combate para a defesa do País.

Infelizmente, não houve o cuidado de manter pelo menos um Vultee V-11GB2 em condições de ser preservado no Museu Aeroespacial, desfalcando-o do primeiro avião militar brasileiro de bombardeio que bateu o recorde de distância e de permanência no ar.

TABELA DOS VULTEE V-11-GB 2 NO BRASIL

Ordem	Matr. Exército	Matr. FAB	Num. Constr.	Ex-FAB	Data de Carga	Observação
01	105	5000	105	01	06/02/1939	Desc. 22/01/1946 - Obsoleto
02	106	5001	106	02	06/02/1939	Desc. 06/11/1946 - Obsoleto
03	107	5002	107	03	06/02/1939	Desc. 11/11/1949 - Desativação
04	108	5003	108	04	06/02/1939	Desc. 26/07/1946 - Obsoleto
05	109	5004	109	05	06/02/1939	Desc. 31/05/1949 - Desativação
06	110	5005	110	06	06/02/1939	Desc. 1948 - Desativação
07	111	5006	111	07	06/02/1939	Desc. 1948 - Desativação
08	112	5007	112	08	06/02/1939	Desc. 1948 - Desativação
09	113	5008	113	09	06/02/1939	Desc. 31/05/1949 - Desativação
10	114	5009	114	10	06/02/1939	Desc. 05/01/1956 - Desativação
11	115	5010	115	11	14/04/1939	Acid. Rio de Janeiro 30/01/1939
12	116	5011	116	12	14/04/1939	Acid. Sacutinga - CE 20/10/1939
13	117	5012	117	13	14/04/1939	Desc. 03/07/1946 - Obsoleto
14	118	5013	118	14	14/04/1939	Desc. 1948 - Desativação
15	119	5014	119	15	14/04/1939	Desc. 08/03/1950 - Obsoleto
16	120	5015	120	16	14/04/1939	Acid. Ubatuba - SP 22/07/1944 Desc. 11/01/1945
17	121	5016	121	17	14/04/1939	Desc. 06/06/1949 - Desativação

Continuação da tabela anterior...

Ordem	Matr. Exército	Matr. FAB	Num. Constr.	Ex-FAB	Data de Carga	Observação
18	122	5017	122	18	24/09/1940	Desc. 06/11/1946 - Obsoleto
19	123	5018	123	19	24/09/1940	Desc. 06/11/1946 - Obsoleto
20	124	5019	124	20	24/09/1940	Desc. 08/03/1950 - Desativação
21	125	5020	125	21	05/06/1939	Desc. 31/05/1949 - Desativação
22	126	5021	126	22	05/06/1939	Acid. Florianópolis 02/09/1945 - Desc. 22/01/1946
23	127	5022	127	23	05/06/1939	Desc. 22/01/1946 - Desativação
24	128	5023	128	24	05/06/1939	Acid. Vitória - ES 20/10/1943 - Desc. 16/11/1944
25	129	5024	129	25	05/06/1939	Desc. 22/01/1946 - Desativação
26	130	5025	130	26	05/06/1939	Aeronave demonstra-dora da fábrica *Vultee* - com Flutuadores

Fontes: Arquivos do Autor - Carlos Dufriche - Diretoria do Material

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO VULTEE V-11GB2

Tipo	**Monoplano, asa baixa, monomotor, triplace em tandem (um atrás do outro).**
Envergadura	15,27 m
Comprimento	11,05 m
Altura	3,05 m
Superfície Alar	35,70 m^2
Velocidade Máxima	315 km/h
Peso Vazio	2.780 kg
Peso Máximo	5.290 kg
Razão de Subida	210 m/min.
Teto Máximo	4.920 m
Alcance	3.883 km
Armamento	04 Metralhadoras *Browning* M2 .30, sendo uma em cada asa, uma ventral e outra dorsal. Até 1.680 kg de bombas em várias configurações.
Grupo Moto-Propulsor	01 Motor Radial *Wright Cyclone* R-1820 G2, de 850 HP, com 9 cilindros, refrigerado a ar.

Fonte: Vultee - Manual de Instrução Técnica da Aeronave

BIBLIOGRAFIA

1. NETTO, Francisco C. Pereira. Aviação Militar Brasileira 1916 - 1984. Editora Revista de Aeronáutica. Rio de Janeiro, 1984, 294 p.

2. ALAMINO, Aparecido Camazano. Arquivo Aeronáutico. Brasília, 2009.

3. DUFRICHE, Carlos Eugênio. Arquivo Aeronáutico. Rio de Janeiro, 2002.

4. MACHADO, Rafael Pinheiro. Arquivo Aeronáutico. Curitiba, 2009.

5. CUNHA, Rudnei Dias da. Arquivo Aeronáutico. Porto Alegre, 2009.

6. ALVARENGA, José de. Arquivo Aeronáutico. Lorena, 2009.

Desenhos:
Rudnei Dias da Cunha.

(Footnotes)

Foram produzidos pela Vultee nos modelos V-11/V-12 um total de 168 aeronaves, mais 57 montados sob licença, sendo 32 na Rússia e 25 na China, totalizando 225 aviões fabricados.

Assimetria

Demétrio Magnoli

Pascal Lamy, diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC), diagnosticou no seu relatório anual que, de modo geral, "a economia global está quase tão aberta ao comércio hoje quanto antes do início da crise" e conclamou as nações a "anunciar estratégias de saída para remover as restrições ao comércio e os subsídios à produção que introduziram temporariamente a fim de neutralizar os efeitos da crise". Lamy finge desconhecer que o câmbio funciona como o principal preço na economia mundial. Por isso seu diagnóstico é ilusório e sua conclamação, uma perigosa utopia.

O ciclo de crescimento global anterior à crise assentou-se sobre o eixo de desequilíbrio EUA-China. A poupança forçada do oceano de camponeses pobres chineses financiou o consumo exuberante da classe média americana. A assimetria refletiu-se sob as formas complementares dos crescentes saldos em conta corrente da China e dos monumentais déficits americanos. O motor das altas finanças simulou um equilíbrio virtual, apoiado na rotação acelerada dos capitais especulativos, que perdurou até o colapso do Lehman Brothers. Hoje, ao fim de um ano de crise, a política cambial chinesa restaura o desequilíbrio prévio, mas sem as molas de amortecimento que conferiram longevidade à expansão econômica.

Sete meses atrás, num comunicado retumbante, o banco central chinês apresentou o programa de uma reforma do sistema monetário internacional baseada na substituição do dólar por "uma moeda de reserva internacional de valor estável" emitida pelo FMI. A leitura otimista do comunicado sugeria que os chineses estavam prontos a trocar sua política cambial mercantilista pela participação num condomínio de gestão do sistema monetário internacional. Hoje, só Lamy simula não entender que aquilo não passava de chantagem. A China colou sua moeda ao dólar, operando de fato uma desvalorização do yuan em relação ao euro e às divisas dos países emergentes.

No dia seguinte ao comunicado célebre, o presidente do Banco da China pronunciou um outro discurso, pouco comentado, mas revela-

dor. Zhou Xiaochuan falou por hipérboles, mas efetivamente atribuiu os elevados níveis de poupança chineses aos valores "antiextravagância" do confucionismo e alertou que "não é a hora certa" para a ampliação da poupança nos EUA. Aquelas palavras eram a senha para decifrar a política chinesa de reiteração do jogo da assimetria ao longo da crise, exportando os custos da recuperação econômica global.

A política cambial chinesa descreve oscilações cíclicas, mas obedece a uma lógica de longo prazo destinada a conservar a suposta virtude confucionista da poupança forçada. A depreciação do yuan, que atingiu o máximo em 1994, foi o pano de fundo da crise asiática de 1997 e a plataforma para a etapa atual de ascensão chinesa no comércio mundial. A última oscilação para cima do yuan iniciou-se em 2006, mas foi interrompida após o colapso financeiro nos EUA, frustrando as expectativas americanas de uma expansão sustentada do consumo chinês. Na sua visita a Pequim, Barack Obama ouviu de Hu Jintao um sonoro não à sua demanda de valorização da moeda chinesa.

O totalitarismo chinês já exibe fendas e rachaduras, mas conserva sua natureza fundamental. É o sistema político da China, não um projeto abstrato de desenvolvimento nacional, que dita a continuidade de sua estratégia mercantilista. Numa ponta, o crescimento significativo do consumo interno tem como requisitos a criação de direitos trabalhistas, a implantação de mecanismos de seguridade social e a expansão do crédito, que, por sua vez, exige a consolidação dos direitos de propriedade, até mesmo sobre a terra agrícola. Na outra ponta, o crescimento da renda média implica aumento das desigualdades sociais e das pressões reivindicatórias. Nada disso é compatível com o monopólio do poder político pelo partido-Estado.

O dogma do yuan fraco está no cerne do capitalismo de Estado chinês. No passado recente, quando a China ainda era um ator periférico, a sua estratégia mercantilista podia ser absorvida pela economia mundial. O cenário mudou desde o início do século, mas a incompatibilidade foi reciclada temporariamente pelas engrenagens combinadas da especulação financeira e da política fiscal expansionista dos EUA. Há um ano tais engrenagens emperraram e agora, independentemente da vontade de Zhou Xiaochuan, o mercado americano não pode drenar o excesso de poupança da China. O dumping cambial chinês converteu-se numa substância tóxica de efeitos globais.

A recuperação americana patina, pois a inevitável contração das importações não foi acompanhada por uma expansão das exportações. A apreciação generalizada das moedas dos países emergentes em relação ao dólar (e, portanto, ao yuan) provocou retração das exportações e perda de mercados de bens industriais para os chineses, ameaçando o equilíbrio das contas externas. Nos grandes produtores de commodities, como o Brasil, as exportações para a China ainda disfarçam os efeitos da assimetria global. Entretanto, o custo desse disfarce é pago pelo setor industrial, que tende a encolher sob o impacto da concorrência chinesa.

Quando disparou a sirene da crise mundial, o Ministério do Comércio da China declarou que seu país "é contra qualquer forma de protecionismo" e está comprometido com os princípios sagrados de livre-comércio. A gestão cambial praticada pelos chineses, contudo, representa uma forma radical de subsídio, disponível apenas para uma ditadura totalitária capaz de negar os direitos básicos de cidadania numa nação de renda média. Não é casual que pela primeira vez se discuta a hipótese de adoção de uma tarifa comum internacional para contrabalançar o dumping cambial da China.

Isso não consta do relatório de Lamy nem de nenhum manual de livre-comércio. Mas, agora, o nome do jogo é assimetria sem amortecedores.

O autor é sociólogo e doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP)

A ADESG e a sua nobre missão

Antonio Celente Videira

A volatilidade dos cenários atuais vem impondo recursos humanos cada vez mais capacitados, para o exercício de funções multidimensionais no âmbito das iniciativas pública e privada. A compreensão da sinfonia geopolítica, na identificação das ameaças e oportunidades conjunturais, é o atributo diferenciador das nações na marcha para o desenvolvimento sustentável. Este, por sua vez, não é conquistado, se os valores morais, culturais e espirituais forem desprezados. Atitudes reta e digna são subjacentes ao cidadão inserido no contexto da vida e que está compromissado com o bem comum, dentro do seu campo de atuação, não importa qual.

Esse é o foco da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), cuja folha de serviços à Nação, nos seus 59 anos de existência, é motivo de orgulho e honraria a todos os seus, aproximadamente, oitenta mil estagiários que passaram por seus bancos escolares difusos no território brasileiro.

A história da ADESG é, por demais, interessante. Criada em 1950, por ícones como os Marechais Salvador César Obino, Osvaldo Cordeiro de Farias, Juarez Távora e outros oficiais e civis de nossas elites, em um período que a tecnologia das comunicações era precária no mundo e, em especial, no Brasil. Não havia computador, aparelho de fax e, quando muito, os telefones eram à manivela com auxílio de vetustas telefonistas.

Esse óbice foi removido devido ao elenco de colaboradores que, voluntária e anonimamente, prestavam-se ao exercício dos seus diversos cargos, desde delegados (as) ou representantes, passando por coordenadores (as) de ciclos até secretários (as). Homens e mulheres se perfilavam e ainda se perfilam, em um esforço extremo, a fim de trazer à Sociedade temas os mais relevantes à vida nacional, a fim de serem discutidos.

A ADESG poderia ser uma das maiores ferramentas a ser utilizada pelos governos federal, estadual e municipal, para a preparação dos seus quadros de gestores espalhados na administração pública, como acontecera nos governos passados desde 1950 até 1990.

Os próprios candidatos eleitos, para as diversas cadeiras representativas do povo, deveriam ser incumbidos de realizarem um Ciclo de Estudo de Políticas e Estratégias (CEPE) de pequena duração, no máximo três semanas, antes de ocuparem seus cargos eletivos. Certamente, o charco de escândalos oriundos da classe política diminuiria sensivelmente.

Lamentavelmente, isso não acontece. Pelo contrário, parece que medidas são tomadas para esfacelar uma das maiores redes do civismo e da cidadania. Quando se quer destruir, propositalmente, algo de benéfico, não é necessário encetar medidas diretas àquele organismo. Basta ferir outros órgãos que dão suporte ao primeiro, sob o manto de proibições ditas facilidades para atender, às vezes, as exigências do Tribunal de Contas da União (TCU).

Explicitando, na hora que o módulo doutrinário dos CEPE's, para serem ministrados pelos professores e instrutores da Escola Superior de Guerra (ESG), teve a necessidade das Delegacias e Representações arcarem com os custos de hospedagem e de seus deslocamentos, porque o TCU entendia irregularidade no pagamento de diárias pela ESG àqueles educadores, houve premência de se aumentar o preço dos ciclos, bem como diminuir o número de bolsas para alguns órgãos públicos. Esse foi o primeiro golpe na ADESG.

O segundo foi a maldosa negação de divulgação na mídia corrente, através de entrevistas e até mesmo a ausência de cobertura jornalística sobre a belíssima contribuição que ADESG presta à Nação. O que, atualmente, transparece é a moldura de uma organização com vínculo militarista e retrógrada no tempo. Aplica-se, impiedosamente, o Decálogo de Lênin a um Organismo com uma exemplar folha de serviços ao País.

Desconhece a Sociedade que o binômio Desenvolvimento e Segurança é algo que deveria estar inserido na fase básica de qualquer currículo escolar.

Na contramão da aplicabilidade pedagógica de temas importantes à elite nacional, comenta-se o erguimento, em brado alvissareiro, do Instituto Nacional de Assuntos de Defesa (INAD) em Brasília. Mais uma obra faraônica, com o fim de formar especialistas em defesa, para

interessados, incluindo alguns que nem fizeram o Tiro de Guerra e muito menos prestaram o Serviço Militar obrigatório.

Mas isso não é importante, mesmo desconhecendo-se os motivos pelos quais a Delegacia da ADESG do Distrito Federal estar impossibilitada, há mais de dez anos, de realizar um CEPE por falta de adesão, e mesmo por ausência de vocação de Brasília para a Cratologia (estudo do Poder), apesar do empenho da Coordenação daquela Delegacia em tentar arrebanhar pessoas para a formação de uma turma.

Prefere-se criar algo insólito, em termos de objetividade, mas vira-se às costas para a identificação dos fatores que tolhem a irradiação de uma obra, cuja causa é motivo de orgulho a todos que conhecem, na intimidade, os princípios basilares da ADESG.

Fala-se que Sentimento de Defesa da Pátria não é coisa exclusiva de militares, mas, também, da Sociedade Civil, todavia retiram-se as disciplinas de Moral e Cívica, Organização Social e Política Brasileira (OSPB) e Estudos dos Problemas Brasileiros (EPB) respectivamente das grades curriculares do primeiro, segundo e terceiro graus.

Mentalidade de Defesa é o pináculo da percepção de cidadania, amor aos símbolos nacionais e, sobretudo, compreensão dos problemas do País, inseridos no contexto internacional. Sentimento de Defesa não se adquire com a formação de especialistas, mas sim com a transformação do indivíduo para o olhar pleno do significado da virtude cidadã, ou seja, a postura do líder estadista, hoje completamente inexistente em nossas elites.

Isso a ADESG vem fazendo com muita propriedade, apesar das dificuldades a ela impostas.

Diante de mais uma estupidez a ser esculpida, em nome de uma pretensa cristalização do Sentimento de Defesa Nacional, é mais salutar divisar o 60º Aniversário da ADESG, a acontecer em 2010, e identificar os feitos desta Instituição realizados por todos que labutam em prol do seu ideal.

Homens e mulheres, muitas vezes anonimamente, que contribuíram e ainda contribuem para o desiderato da ADESG têm muito mais valor do que aqueles, cujos discursos traduzem-se em falácia que nada significa ao sábio.

Que os adesguianos continuem, como missionários da difusão do "compreender Brasil", exemplificando, principalmente com atitude de brasilidade. Vão em frente e testemunhem fazendo essa dignificante obra, cujos raios iluminarão os caminhos da nobreza moral daqueles que lhes desejam percorrer o farol, não desvanecendo o seu foco ao ser envolvido pela fétida névoa do pântano. Apenas tremulam-se, temporariamente, as cintilações de suas luzes, para, logo a seguir, reluzirem os feixes de suas cores.

Eis a bela metáfora pela qual a ADESG, assentada no perfil do adesguiano, ativo traduz o trinômio:

Prontidão, Luta e Esperança.

O autor é Coronel da Aeronáutica; Membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra (ESG) e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB)

Perigos para o Brasil

Marcos Coimbra

Existem seis crises mundiais que ameaçam a sobrevivência da espécie humana no atual milênio: energia, alimentos, água doce, matérias-primas de natureza mineral, bens do reino vegetal e produtos de origem animal. As nações produtoras vão sofrer carências severas desta gama de recursos vitais. E não querem diminuir seu padrão de consumo.

Por estas razões não lhes interessam o crescimento de nações emergentes, como o Brasil, a China, a Índia, capazes de assumirem o status de nações perturbadoras da ordem internacional estabelecida pelos "donos do mundo".

Temos então a explicação para a desesperada tentativa feita pelas nações mais desenvolvidas para impedir o progresso do Brasil, procurando quebrar a Integridade do Patrimônio Nacional e a Integração Nacional.

Movimentos separatistas são estimulados do exterior. Demarcação criminosa de "reservas indígenas". Estímulo a "quilombolas" e cotas raciais. Tudo isto para estimular a quebra da coesão social. Isto é crime de lesa-pátria!

Atingindo o Estado Nacional Soberano, enfraquecem-nos, tornando mais fácil disseminar a cizânia entre nós, para procurar evitar que nosso País alcance o patamar de potência emergente. Só para exemplificar: cerca de 20% das reservas de água doce no mundo pertencem ao Brasil (15% na Amazônia) e o segundo país, o Canadá, tem apenas 14% das reservas mundiais e isto contando as águas contidas nas geleiras.

A água potável vai tornar-se cada vez mais rara. E nós a temos em abundância. Daí a estratégia imposta pelos "donos do mundo", os detentores do capital transnacional, líderes do sistema financeiro internacional, para progressivamente implantar um governo mundial.

As etapas do processo estão claramente delimitadas, em linhas gerais. Primeiro, a adoção da "globalização", nova denominação do "neocolonialismo", partindo dos países centrais para a periferia, com o domínio da expressão econômica do Poder Nacional, através da imposição dos ditames dos organismos internacionais: FMI, OMC, Banco Mundial, BID etc.

Abertura da economia, com eliminação de barreiras protecionistas, adoção da lei de patentes, inclusive com efeito retroativo, privatização selvagem, para transferir o patrimônio real das nações menos desenvolvidas para os detentores do "papel pintado", controle da inflação, para garantia do retorno das suas aplicações de capital e outras.

A seguir, o total controle dos meios de comunicação de massa, seja através da colocação de pessoas de confiança, os "testas-de-ferro", até a participação via indireta no comando das empresas de jornalismo, ou emprestando-lhes moeda para mantê-los dependentes ou simplesmente remunerando regiamente os principais formadores de opinião e jornalistas famosos, montando a chamada "mídia amestrada".

Discute-se até, no momento, no Congresso Nacional, a participação de grupos estrangeiros nos órgãos de comunicação, o que representará o golpe final na independência dos órgãos de comunicação.

Em paralelo, atuam através de inúmeras ONGs, financiadas pelo exterior, sem qualquer controle, com dirigentes percebendo salários vultosos, sem prestar contas a ninguém e com recursos abundantes para colocar suas mensagens na imprensa, objetivando fabricar a chamada "opinião publicada".

Falam em nome do povo (sociedade civil), sem procuração. Trabalham incansavelmente para destruir as Instituições Nacionais: Família, Igreja, Estado, Escola, Empresa. Procuram demolir o Estado Nacional Soberano, minimizar a importância da Igreja, desmoralizar os princípios e valores fundamentais da Família, da Escola e da Empresa. Sucateam as Forças Armadas, procurando subtrair-lhes quaisquer possibilidades de cumprir suas missões constitucionais.

Tudo isto é feito em vários países simultaneamente, no mundo inteiro. Para isto criam organizações para cooptar lideranças políticas existentes, para propiciar-lhes meios de assumir o poder constitucionalmente e administrar segundo as suas determinações. Quando apuramos suas fontes de financiamento, identificamos, em sua grande maioria, origem externa, proveniente de grandes corporações multinacionais.

Agora mesmo, nas discussões sobre a questão do meio ambiente em Copenhague, em encontro realizado em dezembro, há claramente

a tentativa de imposição de um governo mundial, a pretexto de salvar o planeta. Há denúncias sobre isto, ignoradas pelo mundo, em especial no Brasil.

Segundo Lord Christopher Monckton, ex-conselheiro de Margaret Thatcher, o Rascunho de Copenhague objetiva instalar o governo mundial. Lord Monckton fez uma longa conferência em Saint Paul, Minnesota, EUA, resumindo o que há no draft da próxima reunião de Copenhague.

O site "A nova ordem mundial" teve a oportuna iniciativa de difundir, legendados em português, os minutos finais do vídeo. Neles, o conferencista resume o conteúdo do rascunho de Copenhague.

Esta omissão espantosa já foi apontada pelo influente The Wall Street Journal, porém os eco-alarmistas não parecem se incomodar com nada. Vamos difundir e divulgar estas informações e lutar contra a perda de nossa soberania e nossas riquezas, enquanto é tempo.

O autor é Conselheiro diretor do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (CEBRES), professor de Economia e autor do livro Brasil Soberano

O Brasil na América do Sul: Uma análise político-estratégica

Armando Amorim Ferreira Vidigal
(In Memoriam)

INTRODUÇÃO

O panorama político-estratégico na América do Sul passa, na atual conjuntura, por uma série de mudanças – profundas e, é forçoso reconhecer, surpreendentes.

A Política de Defesa Nacional (PDN), aprovada pelo Decreto no 5.484, de 30 de junho de 2005, diz, ao tratar do ambiente regional e do entorno estratégico:

"3.1 O subcontinente da América do Sul é o ambiente regional no qual o Brasil se insere. Buscando aprofundar seus laços de cooperação, o País visualiza um entorno estratégico que extrapola a massa do subcontinente e inclui a projeção pela fronteira do Atlântico Sul e os países lindeiros da África.

3.2 A América do Sul, distante dos principais focos mundiais de tensão e livre de armas nucleares, é considerada uma região relativamente pacífica. Além disso, processos de consolidação democrática e de integração regional tendem a aumentar a confiabilidade regional e a solução negociada dos conflitos.

3.3 Entre os processos que contribuem para reduzir a possibilidade de conflitos no entorno estratégico, destacam-se: o fortalecimento do processo de integração, a partir do Mercosul, da Comunidade Andina de Nações e da Comunidade Sul-Americana de Nações; o estreito relacionamento entre os países amazônicos, no âmbito da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica, a intensificação da cooperação e do comércio com os países africanos, facilitada pelos laços étnicos e culturais; e a consolidação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul." [1]

Passados praticamente três anos da formulação desses conceitos, eles já não parecem refletir a situação atual, muito mais complexa do que a expressa na Política de Defesa de 2005.

Para o Brasil, e esse é um ponto fundamental, não se pode ignorar que o entorno estratégico da América do Sul se estende através do

Atlântico Sul até os países lindeiros da África, o que dá um contexto marítimo a uma questão que, de outra forma, teria uma feição exclusivamente terrestre. Para a América do Sul, a visão, por coerência, deverá considerar o espaço marítimo do Pacífico Sul, abrangendo as rotas marítimas dos países sul-americanos até o extremo oriente.

Vamos analisar agora, passo a passo, os fatos apontados na PDN que, no nosso entender, não correspondem à realidade atual.

A AMÉRICA DO SUL ESTÁ DISTANTE DOS PRINCIPAIS FOCOS MUNDIAIS DE TENSÃO

Uma análise mais detalhada mostra que essa afirmativa não mais prevalece.

Há quatro questões que, hoje, se constituem no foco principal das preocupações mundiais: a crise de energia; a crise de água; a crise ecológica; e a crise de alimentos.

Cada uma dessas crises realimenta as demais, de modo que, em conjunto, elas representam um cenário explosivo e, sem dúvidas, assustador. A inflação, que hoje contamina as economias de todos os países, mesmo os desenvolvidos, é uma conseqüência das quatro crises identificadas, em especial da alta do preço da energia e dos alimentos.

A esse respeito diz a economista Miriam Leitão:

> *"A inflação está dobrando ou triplicando em todos os países. Em alguns, a alta é menos acentuada; felizmente estamos neste grupo de países. Mas China, Índia, Indonésia e Arábia Saudita estão com taxas perto de 10%. Países do Golfo estão com inflação de dois dígitos. A Rússia está com 14%. A Argentina, 25% e a Venezuela, 29%. Tudo isso nos últimos 12 meses. (...) Até o Chile, citado como exemplo de onde tudo dá certo na região, viu sua taxa subir de 2,5% para 8,3%".* [2]
>
> *E, para piorar a situação, a solução para o problema que está sendo adotada por alguns países está condenada ao fracasso:*
>
> *"Em muitos países, como Venezuela, Argentina, China, o remédio que tentam usar já não deu certo antes: o controle de preços e preços subsidiados."* [3]

Todas essas questões, esta é a nossa tese, envolvem a América do Sul, colocando-a no centro das questões mundiais.

A crise de energia

A crise mundial de energia já é uma realidade e ela, conforme iremos demonstrar, não só está aumentando a tensão entre os países do subcontinente, por dificultar a integração e a solução negociada de conflitos, como pode provocar uma mudança estratégica em âmbito mundial, colocando a América do Sul, em especial o Brasil, numa posição ímpar com produtor de petróleo e gás, se confirmado o volume das reservas recém-descobertas no pré-sal, na plataforma continental brasileira.

A terceira crise mundial do petróleo, uma evidência que os analistas já reconhecem, elevou o preço do barril para inacreditáveis US$ 140 e, aparentemente, não há limite que se possa prever para essa elevação.

O fantástico crescimento da China e, embora em menor escala, da Índia fez aumentar o consumo mundial de energia – cuja geração é, ainda, basicamente, dependente de petróleo –, e a diminuição das reservas de petróleo e gás – o aumento do consumo é superior ao da descoberta de novas reservas – faz com que o preço do barril não pare de crescer. A instabilidade política do Oriente Médio, onde estão alguns dos maiores produtores mundiais – Arábia Saudita, Irã e Iraque – contribui para o encarecimento constante do produto.

A desvalorização do dólar também contribuiu para o aumento do preço do petróleo, já que é a moeda de referência para este produto; especulação no mercado internacional é outro fator que responde por essa elevação, embora não seja, como querem alguns, um dos mais relevantes.

A energia nuclear, que vinha sendo apontada, pelos riscos a ela atribuídos, como a grande vilã, começa a ser considerada uma alternativa válida para o petróleo. A evolução tecnológica está permitindo que até o carvão, antes um combustível execrado pelos danos que causa ao meio ambiente, venha sendo usado como combustível para a produção de energia. O Brasil, desde o programa pró-alcool, com o uso do etanol para automóveis, vem pregando o uso de biocombustíveis, energia renovável e menos poluidora; o biodiesel é uma esperança, e já uma realidade.

A América do Sul, como um todo, é autônoma em termos de energia. A Venezuela, com suas enormes reservas de petróleo e gás[4]; a Bolívia, rica principalmente em gás; e o Equador são os países que mais

contribuem para isso. O Brasil, cuja auto-suficiência foi recentemente anunciada (embora isso esteja próximo, ainda não é totalmente verdadeiro), vem descobrindo na plataforma continental, na área do pré-sal, novas e importantes reservas que, no total, podem chegar de 50 a 80 bilhões de barris: somente no campo Tupi, as reservas seriam da ordem de 5 a 8 bilhões de barris de petróleo e gás – valor igual a 50% de todas as reservas que o Brasil descobriu nos últimos 50 anos –, o que, se confirmado, transformará o Brasil em país exportador de petróleo à altura da Venezuela.[5]

A Venezuela vem usando o poder representado pelo petróleo para aumentar a sua influência, não só na América do Sul mas também no Caribe (o acordo com Cuba envolve a troca de petróleo por serviços e, com outros países da região, a influência venezuelana se faz sentir por meio do PetroCaribe [6]). A Venezuela vem, entretanto, enfrentando alguns problemas: o ineficiente gerenciamento da companhia estatal de petróleo (PDVSA) resulta em menor produção, e a política de seu presidente, Hugo Chávez, para liderar a região – hoje é o maior doador dos países mais pobres e grande comprador dos títulos da dívida argentina – tem provocado a redução dos investimentos na estatal de petróleo, o que, com o tempo, compromete a produção.

A grande potencialidade da Venezuela no setor de energia está na sua capacidade de explorar as reservas de óleo pesado e extrapesado existentes no "cinturão do Orinoco", o que a tornaria a maior detentora de reservas mundiais. Há receio de que os imensos investimentos que seriam necessários para exploração dessas reservas sejam inviabilizados, já que os recursos auferidos pela PDVSA estão sendo desviados para implementação da política bolivariana e para os pesados investimentos sociais que são feitos pela empresa para manter em alta a popularidade do presidente: de 2003 a 2006, o gasto em investimentos sociais da PDVSA foi de US$ 210 milhões para US$ 13,36 bilhões.[7] Há também que considerar, na análise dos problemas venezuelanos, o aumento do consumo interno, que reduz o potencial de exportação, e o contrabando de petróleo para a Colômbia, que não rende dividendos para a empresa. É verdade, porém, que a subida de preço equilibra, em parte, esses problemas.

Mesmo assim, diante da política bolivariana, a riqueza do petróleo está se tornando numa maldição para os venezuelanos e, conseqüente-

mente, a popularidade de Hugo Chávez está, evidentemente, em queda, exceto para as massas às quais se destina a ajuda social. A recusa dos venezuelanos a aprovar, em dezembro de 2007, uma nova Constituição que lhe daria poderes virtualmente absolutos, como a reeleição ilimitada, está contribuindo para Chávez baixar o tom de seu discurso até então revolucionário. É inegável que a constatação, por parte da Interpol, de que os laptops encontrados junto ao corpo do Número 2 das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (Farc), Raúl Reyes, morto quando da incursão das forças armadas colombianas ao território do Equador, não tinham sido adulterados e que, portanto, os arquivos recuperados, que mostravam o envolvimento de Chávez e Rafael Correa, do Equador, com as Farc – eles teriam prometido ceder ou cedido armas para esses guerrilheiros e fornecido dinheiro – era autêntica abrandou o discurso tanto de Chávez como o de Correa. Certamente isto está por trás da declaração de Chávez de que as Farc devem libertar imediatamente todos os reféns e negociar a paz com Uribe, já que "não há mais espaço no continente para a guerra de guerrilha". Sem dúvida, uma declaração absolutamente surpreendente por quem, apenas alguns meses antes, tinha pedido à comunidade internacional que reconhecesse as Farc como "força beligerante".

Para recuperar a popularidade interna bastante prejudicada e tendo em vista obter melhores condições para as eleições regionais de novembro deste ano, Chávez tem recuado em relação a uma série de decisões: a retirada do projeto sobre inteligência, que transformava cada cidadão venezuelano em espião do seu vizinho; e o adiamento, sine die, da entrada em vigor do currículo escolar "bolivariano", que mereceu a crítica de muitos setores da sociedade venezuelana. Atendendo ao empresariado, extinguiu o imposto de 1,5% sobre operações financeiras de pessoas jurídicas (uma espécie de CPMF). Certamente todas estas medidas refletem o receio de Chávez de que seus opositores, nas próximas eleições, recuperem os governos e prefeituras que perderam em 2004.[8]

Também Correa está atenuando o seu discurso anti-Uribe e pró-Farc [9].

A Bolívia, desde a eleição de Evo Morales, é outro país da região relevante para a questão energética, principalmente em função de suas reservas de gás.

A nacionalização do setor de hidrocarbonetos, em primeiro de maio de 2006, levou as empresas estrangeiras a suspender os investimentos[10]. Como consequência, houve uma queda da produção boliviana, resultado direto da falta de investimento em exploração e extração e da desorganização decorrente da nacionalização da Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) e do conjunto do setor de hidrocarbonetos. Isso levou Evo Morales a anunciar que teria sérias dificuldades para cumprir seus compromissos de venda de gás para o Brasil e a Argentina em 2008. O Chile e o Uruguai, que recebem da Argentina parte do gás, ficarão também com problemas, já que a Argentina não terá como fornecer-lhes gás[11], pois ela também, desde o congelamento do preço dos combustíveis, no governo de Nestor Kirchner, vive uma crise energética, resultado de uma dramática queda dos investimentos no setor.

A atual produção de gás da Bolívia anda em torno de 40 milhões de metros cúbicos diários, que, neste ano de 2008, deverá crescer para 42 milhões de metros cúbicos diários, para uma demanda dos mercados interno e externo de 46 milhões. A Bolívia envia entre 27 e 30 milhões para o Brasil e, conforme acordo firmado com a Argentina, até 7,7 milhões, embora atualmente só possa enviar de 2,5 a 3 milhões[12].

A presente crise política na Bolívia entre o governo central e a oposição, centrada na reforma da Constituição nacional, que, teoricamente, deveria levar a um grande acordo nacional para um novo modelo político para o país, acabou por acirrar os ânimos, evidenciando a enorme distância entre o governo e a oposição. A convocação para a eleição de uma Assembléia Constituinte, aprovada antes da chegada de Evo Morales e do Movimiento al Socialismo (MAS) ao poder, estabelecia que para aprovar o novo texto seria necessária uma maioria qualificada de dois terços. Como o MAS obteve nas eleições presidenciais um triunfo, tão significativo como inesperado, esperava obter nas eleições para a Assembléia apoios suficientes para aprovar uma Constituição a seu gosto. Embora obtivesse uma cômoda maioria, o MAS não conseguiu obter os 2/3 dos votos necessários e, portanto, teve de procurar o apoio dos grupos opositores, como o Poder Democrático Y Social (Podemos), a Unidade Nacional (UN) e o Movimento Nacionalista Revolucionário (MNR), o que, porém, se mostrou impossível devido ao radicalismo de ambas as partes.[13]

Simultaneamente à eleição da Assembléia Constituinte, foi realizado um referendo sobre a aplicação de um regime de autonomia para regiões do país que, se vencedor, seria incorporado à Constituição. O "sim" foi amplamente vencedor em quatro departamentos (Santa Cruz, Tarija, Beni e Pando), todos situados na região denominada Meia Lua, responsável por gerar 80% do Produto Interno Bruto (PIB) do país, e que corresponde a quase 2/3 do território, onde estão 58% dos quase 10 milhões de bolivianos. Santa Cruz, que faz limite com o Brasil e o Paraguai, concentra ¼ da população, coleta 40% dos impostos nacionais e tem uma poderosa economia agroindustrial e importantes jazidas de petróleo e gás que, em conjunto, representam 1/3 do PIB boliviano. Cerca de 40% de todos os investimentos estrangeiros feitos no país vão para Santa Cruz, onde estão localizadas as jazidas de ferro e manganês de El Mutún. Beni e Pando produzem soja e, Tarija, que faz fronteira com a Argentina, concentra 80% das reservas de gás.[14]

As contradições entre governo e oposição aumentaram quando Evo Morales modificou a repartição do Imposto Direto sobre Hidrocarbonetos (IDH), que começou a ser utilizado com fins clientelísticos por Morales. Este imposto, criado em 2005 por pressão popular, que corresponde a 32% dos rendimentos das empresas petrolíferas, era dividido entre a União, regiões e municípios. Por decreto, Morales destinou 30% do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) para os maiores de 60 anos (Renda Dignidade), diminuindo significativamente a cota das regiões e municípios. Em novembro de 2006, Morales promulgou uma lei que permitia a retomada pelo Estado de latifúndios considerados ociosos para distribuí-los a camponeses e indígenas, o que iria afetar principalmente a região da Meia Lua.[15]

Em agosto de 2007, a Constituinte retirava de sua agenda a proposta de transferir o Executivo e o Legislativo de La Paz para Sucre – que havia perdido esta condição para La Paz em 1899 –, o que causou uma série de distúrbios que paralisaram a Assembléia. A aprovação da Constituição deu-se, em novembro de 2007, numa sessão tensa, num estabelecimento militar, realizada com a presença de apenas 138 dos 255 membros, todos do partido oficial ou de aliados (136 votaram a favor da Constituição). Os distúrbios resultantes acarretaram três mortos e 300 feridos. Poucos dias depois, seis departamentos – os quatro da Meia Lua e mais Cochabamba e Chuquisaca – se declararam em

greve contra o que classificaram de "medidas antidemocráticas" do presidente. Em dezembro de 2007, a Assembléia Constituinte ratificou o projeto constitucional, que, em 2008, deverá ser submetido a referendo nacional.[16]

A consulta sobre a autonomia de Santa Cruz, a 4 de maio de 2008, apesar dos distúrbios provocados pelos sindicatos de camponeses leais a Evo Morales e entidades afins – queima de urnas e sabotagem à consulta –, levou 60% da população departamental às urnas, sendo que mais de 80% deles votaram pelo "sim". Morales não aceitou o resultado, qualificando-o como ilegal e sem suficiente apoio popular. Certamente os fatos se repetirão com relação aos demais departamentos.[17]

O referendo revogatório, convocado por Morales para 10 de agosto, que decidirá sobre a continuidade ou não dos mandatos de Morales, de seu vice e dos governadores provinciais, foi rechaçado pelos opositores ao governo e, inclusive, pela maioria dos governadores e líderes regionais.

É inquestionável que a evolução do conflito boliviano e da crise de governabi-lidade que ela vive pode acarretar conseqüências nos países vizinhos. O debate boliviano está trazendo à tona os problemas do nacionalismo, entre eles os direitos das nações indígenas, com suas pretensões a terem governo e justiça próprios, assim como a reconstituição de suas entidades territoriais com controle próprio sobre recursos naturais, tudo dentro do espírito da Declaração Universal dos Povos Indígenas, aprovada na Organização das Nações Unidas (ONU) em 13 de setembro de 2007, logo ratificada pelo governo boliviano. Há um recrudescimento da questão indegenista no Brasil, em que o debate sobre a demarcação, contínua ou não, da reserva Raposa do Sul, em Roraima, é apenas uma parte da questão. Voltaremos ao tema mais adiante.

É de interesse observar que é inegável que a nacionalização dos hidrocarbonetos e a crise interna política da Bolívia fazem com que os principais consumidores do gás boliviano – Brasil e Argentina diretamente e Chile e Uruguai indiretamente – procurem soluções outras para suas necessidades de gás. Acredito que o desenvolvimento do sistema do gás liquefeito natural (LNG) – liquefação do gás para transporte marítimo e posterior regaseificação para uso – será a solução buscada a curto prazo.

A questão energética ganha contornos ainda mais ameaçadores com a recente eleição de Fernando Lugo para a Presidência do Paraguai, eleito que foi pregando a revisão dos termos do Tratado de Itaipu, que deu origem à hidrelétrica e estabeleceu as regras de comercialização da energia produzida pela usina. Como o projeto foi totalmente financiado pelo Brasil, boa parte dos recursos auferidos pelo Paraguai pela venda de sua cota de energia para o Brasil é usada para amortizar a dívida que contraiu para a construção da obra. Em princípio, o Brasil não admite discussão sobre o convênio assinado em 1973, mas, certamente, vai negociar o preço da energia.

Embora as reservas de gás no Peru sejam apenas de cerca de 1/3 das da Bolívia, o gasoduto de Camisea, importante elemento para o desenvolvimento da área onde se encontra, traz à baila uma questão que, na região andina, parece comum a todos os países: reservas significativas numa área extremamente sensível no que diz respeito ao meio-ambiente e onde as populações locais querem receber maiores benefícios dos recursos de que dispõem. A necessidade de recursos multinacionais para a segunda fase do projeto do oleoduto vai exigir um amplo acordo, de forma a reduzir os possíveis danos ambientais.[18]

A Colômbia e o Equador não desempenham um papel relevante no contexto energético da América do Sul. Suas exportações de petróleo são decrescentes, já que, por falta de investimentos, suas reservas estão diminuindo rapidamente.

Já apontamos o fato de que as recentes descobertas de petróleo e gás nas áreas mais profundas da plataforma continental brasileira – a zona do pré-sal – se confirmadas as estimativas iniciais, mudarão o quadro energético da América do Sul, assumindo o Brasil uma posição de destaque como grande produtor de petróleo e gás e, se o desejar, de grande exportador – uma cuidadosa avaliação estratégica deverá apontar a vantagem para o País de se transformar em exportador ou de manter consideráveis reservas estratégicas para uso próprio, quando a escassez desses produtos, se não houver adequados substitu-tivos, indicar a conveniência. O desenvolvimento das técnicas de produção e uso dos biocombustíveis, área onde o Brasil tem um papel de liderança, é um objetivo importante do País e deve ser estimulado, sem entretanto permitir que isso implique o devastamento das áreas de floresta ou o sacrifício da produção de alimentos.

O problema de energia está criando, portanto, uma área de tensão na América do Sul e, além disso, por força das descobertas brasileiras na plataforma continental, pode trazer a região para o foco da atenção do mundo na sua luta por energia.

A crise da água

Para muitos analistas, o século XXI será o século da água. Também nesse aspecto a América do Sul ocupa uma posição relevante no contexto mundial.

Diz o General Carlos de Meira Mattos:

> *"...os professores Samuel Huntington, Michael Klare, Paul Kennedy, James Fallows e outros, avaliando as conseqüências do processo incontido 'de crescimento demasiado da Humanidade num planeta que não cresce', concluem que estamos muito próximos de enfrentar crises alarmantes de carência de recursos naturais, particularmente petróleo e água, indispensáveis à estabilidade da vida da sociedade."* [19]

E continua Meira Mattos:

> *"... possuidor do maior potencial potamográfico do mundo, [o Brasil] deve guardar-se e preparar-se para enfrentar a próxima crise internacional à vista: a luta pela conquista das fontes naturais de água doce."* [20]

O economista Gilberto Dupas, coordenador-geral do Grupo de Conjuntura Internacional da Universidade de São Paulo (USP) e presidente do Instituto de Estudos Econômicos Internacionais (IEEI), em trabalho recente diz:

> *"Uma pesquisa feita pela CIA (Central Intelligence Agency), pelo Ministério da Defesa britânico e pela PricewaterhouseCoopers prevê várias possibilidades de futuras guerras por água no Oriente Médio, Ásia e África subsaariana. Na Europa, enquanto bilhões de euros são gastos na despoluição de seus rios, cresce o mercado de importação desse líquido vital. A água doce não poluída de superfície já não é suficiente para atender à população dos Estados Unidos. A redução da disponibilidade de água já está gerando pesadas disputas naquele país".* [21]

Um estudo do Air Command and Staff College, da Força Aérea dos EUA, estabelece que:

"Nós deveremos passar progressivamente da guerra contra o terrorismo para novo conceito de segurança sustentável. A mudança climática é uma realidade, e os Estados Unidos ... precisam se preparar para as suas conseqüências". [22]

O Center for Naval Analysis concorda com esta visão e vai além explicitando o conceito de "segurança sustentável" e "especificando motivações para intervenções armadas: secas, crises da água e eventos meteorológicos extremos". [23]

Já há diversas regiões que sofrem de escassez de água, como Kuwait, Jordânia, Israel, Ruanda, Somália e Argélia. À medida que as mudanças de clima agravarem a situação, esses países podem ser confrontados com a necessidade de buscá-la de qualquer maneira.

No seminário "World Water Week", realizado em agosto de 2007 em Estocolmo (Suécia), representantes da organização alertaram que a oferta de água limpa e potável corre sério risco, sendo que os impactos mais severos vão ocorrer nos países em desenvolvimento, pois o processo de rápida urbanização por que passam afeta a disponibilidade de água potável e de outros recursos naturais.[24]

A Organização das Nações Unidas (ONU) informa que, pela primeira vez na história, há mais pessoas vivendo nas cidades do que no campo, estimando que, em 2030, 60% da população mundial viverá nas cidades. A Organização avalia que 20% da população mundial, em 30 países, já sofre com a escassez de água. De acordo com previsões da Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (Unesco), em 2025 cerca de 1,8 bilhão de pessoas podem enfrentar falta de água.[25]

Há uma conexão entre a crise da água e as crise de energia e do meio ambiente que não se pode ignorar:

"A maior parte das geleiras que alimentam rios e reservatórios de água está se desfazendo de forma acelerada, podendo acarretar no futuro o desaparecimento de rios, com efeitos sobre o fornecimento de água potável e a utilização de sua força em hidrelétricas".[26]

Depois de apontar a dependência dos principais rios asiáticos das geleiras do Himalaia, continua o articulista:

" O mesmo ocorre com os países andinos que recebem água da Cordilheira dos Andes, como é o caso do Peru e da Bolívia." [27]

A terra dispõe de 1.400 milhões de km³ de água, sendo 97% desse total de água salgada e apenas 3% de água doce; da água doce, 77% correspondem à água congelada nas calotas polares; 22% às águas subterrâneas e apenas 1% às águas superficiais (rios, lagos etc.)

Possuindo a América do Sul as grandes bacias do Orinoco, Amazonas e Prata e o aqüífero Guarani, o terceiro maior do mundo, espalhando-se pelo Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai28 (curiosamente os quatro países que deram início ao Mercosul), com 47% das reservas mundiais de água doce, superficial e subterrânea, é incontestável que ela se tornará, mais um vez, foco da atenção mundial. A posição do Brasil, que tem a maior parte da bacia Amazônica (mais de 65% da floresta está no Brasil), tem uma posição de "extravagante" privilégio: o volume de água na foz do Rio Amazonas é de cerca de 100 a 300m³ de água por segundo, dependendo da época do ano, e o volume de água do rio representa 27% de toda a água líquida do planeta. Embora o Amazonas seja apenas o terceiro rio mais extenso do planeta, é o que tem maior volume de água. Seus afluentes no Brasil, o Juruá, o Madeira e o Purus, são, respectivamente, o 8o, 9o e 10º rios mais extensos do planeta, o que mostra o gigantismo da bacia, especialmente no Brasil.

A crise ecológica

> *"A realidade é que os efeitos das mudanças climáticas começam a repercutir fortemente na geoeconomia e na geopolítica mundial, e que terão grande impacto sobre a política internacional e sobre muitos aspectos sociais e populacionais. Mais cedo do que se pensa, as conseqüências do aquecimento serão encaradas como questão de segurança nacional."* [29]

A entrada de novos milhões de consumidores no mercado mundial, especialmente devido ao crescimento fantástico da China e, embora menos espetacular, da Índia, está evidenciando que os recursos da humanidade são finitos e que as estratégias de desenvolvimento adotadas agridem o meio ambiente, provocando mudanças climáticas e aumentando o efeito estufa. Parece já não haver dúvida de que a ação humana, mais que razões naturais cíclicas, é responsável pelas mudanças que, diariamente, estamos presenciando: condições extremas de temperatura, inundações, secas prolongadas e outros fenômenos perturbadores.

As medidas para combater a poluição do ar são lentas, extremamente onerosas e, assim, a sociedade internacional procura atribuir o fenômeno a causas mais simples de eliminar, principalmente porque envolvem a responsabilidade de outros. As dificuldades para uma implementação efetiva do Protocolo de Kioto são conseqüência dessa atitude.

Quanto maiores se tornam os problemas, mais cresce a preocupação mundial com a devastação das florestas, em especial a Floresta Amazônica, a maior floresta ainda preservada do mundo. Não queremos demonstrar aqui que esta visão está errada, apenas que ela é limitada e procura encontrar uma razão para a destruição do meio ambiente que diminua a sua responsabilidade por não atacar as outras causas, ligadas à industrialização, ao uso generalizado do automóvel como meio de locomoção e a outras tantas fruto de um consumismo irresponsável.

O fato é que as atenções do mundo estão voltadas hoje para a Amazônia, e nós estamos dando margem para alimentar a campanha para a internacionalização do que seria "um bem da humanidade", por não demonstrarmos objetivamente nossa competência em gerenciar a floresta de forma ecologicamente correta, dentro de uma visão de desenvolvimento auto-sustentável.

A expansão de nossa fronteira agrícola e da pecuária não deve ser feita à custa da floresta; nosso esforço para o desenvolvimento dos biocombustíveis deve deixar claro à comunidade internacional que não destruirá áreas a serem preservadas nem será uma ameaça para a produção de alimentos.

Por outro lado, a atual política indigenista brasileira é um total equívoco e representa uma ameaça à integridade da Amazônia brasileira, mormente após a aprovação pela Assembléia das Nações Unidas da Declaração Universal dos Povos Indígenas.[30]

A crise de alimentos

O mundo já está sentindo os primeiros efeitos da crise de alimentos.

Diz o embaixador Rubens Barbosa:

"As conseqüências da mudança de clima nos próximos anos poderão ter um efeito cumulativo sobre os já graves problemas de escassez de alimentos.

Distúrbios em vários países relacionados com o aumento dos preços dos alimentos são um terrível prenúncio do que poderá ocorrer no futuro." [31]

Não são apenas os problemas decorrentes da mudança de clima os responsáveis pela crise de alimentos.

A crise de energia, em especial o aumento do preço do petróleo, está encarecendo a produção de alimentos, não só pelo custo crescente dos fertilizantes e defensivos agrícolas, à base de petróleo, mas também pelo maior gasto com o transporte dos produtos da zona de produção para a de consumo. A crise de energia afeta ainda a crise de alimentos, quando se diminui a área de produção de alimentos para a produção de biocombustíveis.

A crise de alimentos está intimamente ligada à crise de água doce. À medida que ela se torna escassa, mais regiões deixarão de ser agricultáveis ou exigirão irrigação (o fenômeno da "desertificação" já não pode ser ignorado), o que encarecerá a produção de alimentos.

A crise do meio ambiente agrava a crise de alimentos, seja pelo fim das geleiras e conseqüente morte ou diminuição da vazão dos rios, como já mencionado, seja pela maior violência das condições meteorológicas, decorrentes das mudanças climáticas, como secas prolongadas, tempestades, inundações e granizo, com a redução ou destruição das lavouras.

O Brasil, e em escala menor a Argentina, possui enormes reservas de áreas agricultáveis e, portanto, dispõe de uma reserva estratégica que poderá fazer crescer, em escala mundial, sua produção de alimentos. Por meio do desenvolvimento tecnológico – a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) é um exemplo notável do que se pode fazer neste setor –, será possível aumentar muito a produtividade das áreas já plantadas. Assim, mais uma vez, a América do Sul pode vir a ficar no foco da atenção mundial, capaz de produzir alimento para atender à sua população e ao resto do mundo.

AS CRISES E A REALIDADE

A nossa análise das principais questões que serão a causa de tensões no século XXI – a crise de energia, a crise da água, a crise ecológica e

a crise de alimentos – não nos permite mais dizer, como procuramos mostrar, que a América do Sul estará fora das áreas de maior tensão.

O recente anúncio pelos Estados Unidos da reativação da IV Esquadra para operar no Caribe e no Atlântico Sul indica um aumento do interesse por esta região do mundo. Pode-se atribuir esta reativação às descobertas anunciadas pelo Brasil na sua plataforma continental, o que poderá vir a ser uma fonte de preocupações para o Brasil, já que, até hoje, os Estados Unidos não reconheceram a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que dá ao país costeiro o direito exclusivo sobre os recursos vivos e não vivos na sua Zona Econômica Exclusiva (ZEE), na plataforma continental, no seu subsolo e nas águas sobrejacentes. Em determinadas condições, previstas na Convenção, admite o direito do Estado costeiro sobre os recursos do solo e do subsolo, além da ZEE.[32]

A este fato vem somar-se a criação, em 2007, de um Comando Combinado – o Comando África –, que também envolve o Atlântico Sul.

> *"Parece estar próximo do fim o período em que permaneceremos longe dos conflitos globais. Durante o século XX, por três vezes fomos apanhados despreparados: em ambas as Guerras Mundiais e ao internalizarmos (por meio de táticas de guerrilha) a 'Guerra Fria'. A coexistência de riqueza com a ausência de poder desperta cobiça e conflitos. A sociedade brasileira parece já ter acordado para a Amazônia. É oportuno incluir na vigília o mar ? "* [33]

Acredito que também as crises da água, do meio ambiente e dos alimentos têm a ver com a reativação da IV Esquadra. É um caso típico do emprego político do poder naval.

A consolidação democrática na América do Sul aumenta a confiabilidade regional e a solução negociada de conflitos.

Hoje, isto não parece mais verdadeiro.

> *"Na América Latina, há exemplos preocupantes de governos se utilizando de mecanismos democráticos para aprovar leis que deleguem superpoderes, transformando o Executivo em um poder acima dos outros poderes, fazendo com que o sistema democrático perca sua característica de contrapesos."* [34]

Sem dúvida, o autoritarismo, o personalismo e, principalmente, o continuísmo estão se manifestando em muitos países da América do Sul, com mais freqüência nos países governados pela "esquerda", mas não totalmente ausente dos ditos de "direita".[35]

O processo de consolidação democrática está se mostrando mais formal do que real. A simples realização de eleições razoavelmente livres não constitui, por si só, garantia de um sistema democrático. Os homens necessitam de um poder acima de qualquer indivíduo ou grupo de indivíduos para evitar que entrem em guerra uns com os outros, mas é igualmente indispensável que haja meio de proteger os homens contra os abusos desse mesmo poder, especialmente contra a sua propensão para a corrupção e o despotismo.[36]

Numa verdadeira democracia o que vale, portanto, é a garantia de que os indivíduos tenham os seus direitos naturais – aqueles que antecedem a existência de qualquer governo sobre a terra – assegurados. Vida, liberdade e propriedade estarão devidamente resguardados. Quando é dado ao grupo majoritário – identificado pela realização de eleições livres – poder ilimitado sobre as minorias, o resultado é o fim da democracia. Pode-se dizer que Hitler assumiu o poder na Alemanha num processo democrático, e, apesar dessa premissa, os resultados foram calamitosos para a humanidade.[37]

Na América do Sul, governos democraticamente eleitos pelo voto popular, em eleições razoavelmente limpas, estão dando exemplos nítidos de como a democracia pode ser usada para dar ao governo um acúmulo de poderes que torna os indivíduos reféns da sua vontade. De uma forma geral, o líder, uma vez eleito, procura granjear o apoio das massas, aproximando-se delas, sem intermediários, em busca de uma popularidade que lhe permita governar acima das instituições. A corrupção é o instrumento por excelência para granjear o apoio político necessário para as mudanças que assegurem a continuidade do poder. As massas são mantidas como que hipnotizadas pelo líder demagogo que as premia com benesses de toda a sorte, mas que não resolve os problemas reais dessas massas: falta de escola, de saúde, de habitação e de saneamento básico, problemas de difícil solução e que exigem muito tempo e dinheiro para a sua concretização.

O populismo está tomando conta da América do Sul. A Venezuela de Hugo Chávez, a Bolívia de Evo Morales e o Equador de Rafael Correa são, sem dúvida, os exemplos mais nítidos mas não são os únicos. Os casos da Argentina e do Brasil, embora bem menos nítidos, devido ao grau mais elevado de politização de suas sociedades, sofrem do mesmo mal. Somente a atuação coordenada da sociedade poderá impedir que eles também sigam o caminho do populismo escancarado.[38]

Referindo-se à Venezuela, diz o analista Amaury de Souza:

"Quem assesta o foco no esvaziamento das instituições, na truculência do mando, na repressão à mídia, na intimidação dos opositores e na manipulação de plebiscitos e assembléias constituintes vê, ao contrário, sinais inequívocos de autoritarismo. Plantada sobre os escombros dos freios e contrapesos institucionais do sistema político, a democracia plebiscitária bolivariana tem maior probabilidade não de aprofundar, mas de extirpar qualquer vestígio de democracia no país." [39]

Num trabalho recente sobre Segurança Nacional, apresentado no VIII Encontro Nacional de Estudos Estratégicos, patrocinado pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, tive ocasião de afirmar:

"A animosidade contra os Estados Unidos – o inimigo externo a quem se atribui todas as mazelas que afligem o país – é uma característica comum, assim como a crítica – às vezes apenas para ludibriar o povo – dos grupos privados que dominam a economia. A estatização dos 'setores estratégicos da economia' está na ordem do dia e o 'socialismo do século XXI', que nunca é definido em termos precisos, é usado mais como uma palavra de ordem do que propriamente como uma definição política. O controle dos meios de comunicação é a primeira etapa de um processo que, em última instância, visa a eliminar qualquer voz que discorde do líder. O Legislativo é corrompido pela distribuição de cargos públicos e de verbas, e se o Judiciário não souber ou puder reagir à corrupção generalizada, estabelece-se um hiperpresi-dencialismo, totalmente contrário ao sistema democrático." [40]

Uma das mais graves conseqüências dos métodos populistas hoje largamente usados na América do Sul é a descrença da sociedade na democracia e nas instituições, como as estatísticas realizadas mostram.[41]

O quadro a seguir[42] mostra a baixa valorização da democracia em muitos países da América do Sul.

Apoio e satisfação com a democracia

Apoio (1996 e 2003)* Satisfação (1996 – 2003)*
Argentina 68 – 71 = -3 34 – 34 = 0
Bolívia 50 – 64 = -14 25 – 25 = 0

Brasil 35 – 50 = -15 28 – 20 = 8
Chile 50 – 54 = -4 33 – 27 = 6
Colômbia 46 – 60 = -14 22 – 18 = 4
Equador 46 – 52 = -6 23 – 34 = -11
Peru 52 – 63 = -11 11 – 28 = -17
Venezuela 67 – 62 = 5 38 – 30 = 8

* Os números da frente correspondem aos dados de 2003.

Estes dados revelam claramente que, com exceção da Venezuela, o apoio à democracia caiu em todos os países. As esperanças trazidas logo após a eleição de Chávez justificam a exceção. A satisfação com a democracia tem quedas significativas no Equador e no Peru, devido às perturbações políticas no início do século XXI, e a subida no Brasil é uma conseqüência das eleições de 2002.

A falta de consolidação democrática na América do Sul está criando tensões no subcontinente, agravando as já existentes e decorrentes da falta de integração energética, conforme já vimos.

Os problemas internos da Colômbia e a busca do apoio dos Estados Unidos para a sua solução vieram trazer mais lenha para a fogueira.

Jaime Bermúdez, assessor próximo do Presidente Uribe, diz que este herdou uma situação em que a Colômbia sofria mais do que 30 mil homicídios por ano, milhares de raptos e inúmeros massacres. Durante a crise econômica de 1999, o PIB caiu 9% e o desemprego subiu para assustadores 20%, o que, continua Bermúdez, exigia que o governo investisse, para recuperar a confiança da população, tanto na área da segurança interna como na da economia.[43]

Os diversos atores envolvidos, além do governo, isto é, a Autodefesas Unidas da Colômbia (AUC), o Exército de Liberação Nacional (ELN) e as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (Farc), envolvendo guerrilheiros, paramilitares e milícias, chegaram a totalizar 50 mil homens, o que demonstra a grandeza do problema quando se compara com os mil combatentes do IRA da Irlanda do Norte e, também, com os cerca de mil do ETA, da Espanha.[44]

A estratégia para garantir a segurança foi assegurar uma superioridade militar sobre os grupos armados internos e, ao mesmo tempo, mostrar uma atitude generosa para aqueles que desejassem abandonar a guerrilha e se reintegrar à sociedade.

A aprovação, em 2005, da Lei da Justiça e Paz, criou uma legislação adequada para a desmobilização e reintegração da AUC. Segundo Bermúdez, até março de 2006, cerca de 28 mil membros da AUC já tinham se reintegrado, sendo que o número de armas entregues ao governo compara-se favoravelmente com o de armas entregues por outros grupos de guerrilha previamente reintegrados.[45]

Em conseqüência, as negociações com o ELN e as Farc tornaram-se mais flexíveis, admitindo o governo da Colômbia que a troca humanitária de prisioneiros seja feita mesmo sem um cessar-fogo, bastando que os membros desses grupos anistiados entrem para o programa de reintegração à sociedade do governo ou se transfiram para outro país, não retornando para a guerrilha.

As negociações com o ELN prosseguem. Sendo o grupo "o menor e o mais fraco", é, possivelmente, o que está numa posição melhor para se transformar de um grupo terrorista numa organização política.[46]

O apoio, conforme já apontado, da Venezuela e do Equador às Farc torna mais difícil a pacificação desse grupo. Entretanto, o grupo vem sofrendo uma série de reveses: a morte de líderes de seu secretariado[47], deserções[48], traição e, agora, a perda do apoio ostensivo da Venezuela e do Equador[49]. A crise da violação das fronteiras do Equador por tropas colombianas e a morte dos guerrilheiros das Farc que estavam em território equatoriano foram rapidamente superadas – apesar da reação de Chávez e Correa movimentando tropas para as fronteiras com a Colômbia –, graças à ação eficaz da Organização dos Estados Americanos (OEA).

O processo de integração regional na América do Sul tende a aumentar a confiabilidade regional e a solução negociada de conflitos.

Mais uma vez, a realidade atual desmonta a visão de 2005. Na verdade, os processos de integração regional na América do Sul – a Comunidade Andina de Nações (CAN) e o Mercosul – vivem um momento de crise, depois de inícios promissores. O Pacto Amazônico[50] nunca passou da expressão de um desejo de estabelecer uma política comum para as nações por onde se estende a grande bacia hidrográfica do caudaloso Amazonas, sem conseqüências práticas.

O antigo Pacto Andino, hoje Comunidade Andina de Nações, constituído por Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela (o Chile,

no início, pertenceu ao Pacto), enfrentou grandes dificuldades devido inter alia à crise política que afetou os cinco países na década de 90 e início dos anos 2000.

Com uma população de 120 milhões, a CAN registrou um PIB, em 2003, de US$ 244 bilhões: entre 1994 e 1998 houve crescimento positivo, mas esse crescimento foi interrompido em 1999, quando apresentou uma queda de 4,3% (talvez efeito das crises na Ásia, da Rússia e do Brasil); em 2000 e 2001 há, de novo, crescimento positivo para, em 2002, voltar a cair em 2,2% e, em 2003, em 1,5%. Nestes dois últimos anos, a queda do PIB deve-se à retração do PIB da Venezuela, que, no período, foi de 8,9% e 9,4% respectivamente.[51]

O Mercosul passa por seu momento mais difícil. As queixas dos dois países de menor peso econômico – Paraguai e Uruguai – de que não estão se beneficiando da adesão ao Mercosul, as medidas protecionistas adotadas unilateralmente pela Argentina para proteger a sua indústria dos avanços do Brasil e a questão das "papeleras" entre a Argentina e o Uruguai são apenas alguns aspectos das dificuldades do grupo.

> *"É impossível não reconhecer que há uma paralisia das negociações em relação aos objetivos finais do Mercosul, tais como a livre circulação de bens entre os países membros, a harmonização das regras e as medidas de coordenação macroeconômica. O aumento do número de membros plenos do bloco, com a incorporação da Venezuela e da Bolívia, trará dificuldades adicionais para a eficácia do Mercosul e a consolidação do seu processo decisório. Acresce que a importância relativa do Mercosul está diminuindo para todos os membros; no caso do Brasil, a participação do bloco no seu comércio exterior caiu de cerca de 16% para menos de 10%."* [52]

Em vez de os governos envolvidos procurarem corrigir os problemas que dificultam a integração, buscam criar novas instituições que, no futuro próximo, irão mostrar sua total inutilidade, mais um foro para debates inflamados, bem ao gosto latino.

Hugo Chávez, no seu propósito declarado de atacar os Estados Unidos – sem deixar, porém, de vender o seu petróleo para eles – e deslocar o Brasil da posição de liderança na América do Sul, não cessa de propor medidas que atinjam os dois propósitos. A OEA tem exercido, com razoável eficiência, no espaço restrito do continente ameri-

cano, o papel que as Nações Unidas exercem em âmbito mundial. A presença dos EUA na Organização não agrada a Chávez, que, em lugar de propor uma ação mais coordenada na OEA pelos países sul-americanos e caribenhos, sugere a criação de uma nova organização, sem a presença norte-americana: a Associação das Nações da América Latina. Possivelmente porque a sigla – Anal – poderia dar lugar a críticas, o nome foi mudado para União Sul-Americana de Nações (Unasul).[53] O humor fica por conta da fonte citada.

O Tratado Constitutivo da Unasul foi assinado em Brasília, dia 23 de maio.

A Unasul tem como objetivo construir espaço de integração e união no âmbito cultural, social, econômico e político, priorizando o diálogo político, as políticas sociais, a educação, a energia, a infra-estrutura, o financiamento e o meio ambiente, entre outros.

O debate incluiu a sugestão da Venezuela para que fosse prevista a coordenação das Forças Armadas, o que não foi aprovado.

A Unasul é constituída por Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela.

Por insistência do Brasil – o ministro da Defesa, Nelson Jobim, percorreu todos os países-membros da Unasul para defender a idéia –, foi proposta, dentro do âmbito da Unasul, a criação de um Conselho Sul-Americano de Defesa. Tal atitude brasileira é surpreendente, pois sempre houve forte oposição no País para a criação de qualquer sistema militar na região.

A hipótese de que o Brasil esteja, desta maneira, procurando amenizar a proposta venezuelana de organizar um plano militar para enfrentar a ação imperialista na América do Sul não encontra respaldo entre os analistas brasileiros.

Segundo o sociólogo Demétrio Magnoli, para Hugo Chávez o Conselho é o embrião de uma aliança estratégica e de um exército regional para se opor aos EUA, inspirado nas idéias do sociólogo alemão Heinz Dieterich, assessor de Chávez, que imaginou a construção de "um bloco de poder latino-americano sob a liderança do presidente venezuelano".[54]

Demétrio Magnoli não tem dúvida sobre a inutilidade do Conselho:

"Na forma sem conteúdo aventada pelo Brasil, o Conselho de Defesa não tem cérebro nem músculos – será, unicamente, um foro consultivo de debates, algo com uma antecâmara da OEA." [55]

O jornalista independente Graça Salgueiro lembra que, em dezembro de 2004, o "marxista germano-mexicano Heinz Dieterich" escreveu um artigo intitulado "A doutrina militar e o Bloco Regional de Poder Militar", onde fez uma análise da situação das Forças Armadas na América Latina e Caribe, apontando Cuba como um paradigma militar para o futuro Bloco Regional de Poder Militar Latino-Americano (BRPM) que, sob a liderança de Chávez "saberá encontrar a fórmula para que a vanguarda e o bloco do centro [formado por Lula, Kirchner e Tabaré Vasquez] se encontrem em uma nova dinâmica de libertação, digna dos próceres da Pátria Grande".[56]

Em outubro de 2006, em Sucre (Bolívia), teve lugar o encontro para a fundação do BRPM. Organizado por Dieterich e patrocinado por Evo Morales, estabelecia quatro elementos para garantir o "avanço do processo revolucionário regional". O quarto desses elementos diz: "Organização de um plano militar de caráter defensivo, integrado regionalmente, para enfrentar a eventual agressão e intervenção militar direta do imperialismo e que deverá estar baseado na concepção da 'guerra de todo o povo'. Esse organismo seria denominado Bloco Regional de Poder Militar (BRPM)".[57]

No artigo intitulado "Brasil, Argentina e Venezuela constituem um Bloco Regional de Poder Militar", escrito em 28 de fevereiro de 2008, Dieterich não esconde seu entusiasmo pelo fato de Lula ter decidido encabeçar a formação do BRPM, afirmando – quando ainda não se falava abertamente na criação do Conselho – que o "Conselho Sul-Americano de Defesa será o órgão dirigente do BRPM".[58]

Os objetivos declarados do Conselho de Defesa são: "elaborar políticas de defesa conjunta, intercâmbio de pessoal entre as Forças Armadas de cada país, realização de planos militares conjuntos, participação em operações de paz das Nações Unidas, troca de análises sobre cenários mundiais de defesa e integração de bases industriais de material bélico".[59]

No seu tom irônico, o embaixador Pio Corrêa diz: "Tenho certa experiência de conselhos inúteis [o Conselho de Defesa] (...) Os senho-

res presidentes [da Unasul], porém, passarão à História como fundadores de duas instituições de imenso valor para o progresso econômico, o desenvolvimento social e a segurança nacional dos países-membros da futura Unasul." [60]

O Conselho não foi aprovado devido à posição contrária da Colômbia, já que as decisões na Unasul devem ser tomadas por unanimidade. Se o Conselho já existisse quando da recente crise entre a Colômbia e a Venezuela e o Equador, muito possivelmente a crise não teria sido debelada da maneira como foi: rápida e sem sequelas.

CONCLUSÃO

Não há dúvida de que as tensões no subcontinente sul-americano aumentaram e aumentarão ainda mais à medida que se aprofundem a crise energética, a crise da água, a crise do meio ambiente e a crise de alimentos. A questão indigenista, pela maneira como está sendo tratada pela maioria dos governos – a atual política brasileira a respeito é geradora de difíceis problemas –, está se tornando uma grave questão nacional, mormente nos países que têm populações indígenas numericamente significativas.

Sobre esta questão, assim se manifestou o Almirante Flores:

> *"Embora menos do que no Peru, Equador e Bolívia, países de grande participação indígena na população, as tensões da questão indígena estão crescendo a nível preocupante no Brasil, onde pessoas e entidades públicas e não governamentais, religiosas e seculares, nacionais e estrangeiras, de intenções nem sempre claramente expostas, cultivam um estranho sentimento que distingue os cidadãos brasileiros de etnia indígena dos demais cidadãos, na contramão da lógica que sugere a integração."* [61]

Sem dúvida, se a lógica de integração prevalecer, os problemas seriam de solução bem mais fácil, já que, a longo prazo, a integração é inexorá-vel, como diz o Almirante Flores: "Sempre ocorreu nos conjuntos históricos entre níveis de civilização muito distintos".[62]

A existência de grande número de brasileiros (cerca de 300 mil) no lado paraguaio da fronteira do Brasil com o Paraguai e, igualmente, de brasileiros no lado boliviano da fronteira com a Bolívia é um problema

que tem de ser considerado, pois Paraguai – a eleição de Lugo agrava o problema – e Bolívia têm expressado preocupação com a presença de tantos estrangeiros em região sensível como a de fronteira.

A descoberta de talvez gigantescas reservas de petróleo e gás na plataforma continental brasileira e a existência ainda de extensas áreas agricultáveis no Brasil somam-se à questão da água potável e da proteção da Floresta Amazônica para colocar o Brasil e a América do Sul no foco da atenção mundial.

Neste novo contexto, é preciso que a questão militar seja vista sob uma nova ótica, em que o papel das Forças Armadas não está limitado à participação em forças de paz da ONU ou ao enfrentamento das "novas ameaças" – como o terrorismo, o narcotráfico, a pirataria e outras, mais afeitas a serem combatidas pelas forças policiais –, mas que sejam vistas como o mais importante instrumento de que o Estado dispõe para a defesa de seus interesses.

---

[1] Política de Defesa Nacional, Decreto no 5.484, de 30 de junho de 2005.

[2] "Que tempos!", Miriam Leitão, O Globo, 29/5/2008.

[3] Ibidem.

[4] As reserva da Venezuela em petróleo pesado são as maiores do mundo e, em petróleo leve e normal, são as sextas. "Petropolitics in Latin America", pág. 23, em Noticias – Latin American Program Newsletter, Primavera 2007, do Woodrow Wilson International Center for Scholars.

[5] "Brasil en Sudamérica: De la indiferencia a hegemonia", Augusto Varas, pesquisador chileno da Fundação para as Relações Internacionais e o Diálogo Exterior (Fride).

[6] As nações do Caribe, através da Comunidade do Caribe (Caricom), detêm 14 dos 34 votos da Assembléia da Organização dos Estados Americanos (OEA).

[7] "Energy and Development in South America", Noticias, Primavera 2008, pág. 10.

[8] "Decifrando Chávez", de Cristina Azevedo, "Uribe elogia declaração de Chávez sobre Farc", "Chávez 'light'" e "Agenda de Chávez por trás

da mudança com Farc", em O Globo, dias 10, 12, 14 e 15 de junho de 2008, respectivamente.

[9] Ibidem.

[10] A Petrobras suspendeu US$ 1 bilhão de investimentos programados. Após tensas negociações, em dezembro de 2007 o Brasil anunciou a retomada dos investimentos. A médio prazo, a dependência do Brasil do gás boliviano irá diminuir e desaparecer tão logo comece a exploração das reservas de gás descobertas na Bacia de Santos. A importação de gás de outros países – que implicará o afretamento de navios para o transporte do gás liquefeito (LNG) e de instalações para posterior regaseificação – está em processo de implementação.

[11] O Chile não pode comprar gás diretamente da Bolívia por questões políticas, resultantes da Guerra do Pacífico, de que resultou a mediterraneidade da Bolívia.

[12] "Potenciales focos de conflicto bélico en América del Sur (Introducción)", Carlos Malamud, ARI no 27/2008 e "Potenciales focos de conflicto bélico en América del Sur (II)", Carlos Malamud e Carlota Garcia Encina, ARI no 45/2008, de 12/05/2008.

[13] Ibidem.

[14] Ibidem.

[15] Ibidem.

[16] Ibidem.

[17] Ibid. De fato, no dia 22 de junho, quando este artigo já estava redigido, Tarija, a última das províncias a votar a autonomia, aprovou-a, segundo as últimas estimativas, por esmagadora maioria (82% dos eleitores votaram "sim", com uma abstenção da ordem de 28%), apesar dos esforços do governo central para impedir a votação, bloqueando estradas nas províncias do Grande Chaco, como Yacuíba e Bermejo – em Yacuíba houve, inclusive, uma explosão de dinamite em frente a uma rede de TV privada favorável à autonomia. Tarija tem a segunda maior reserva de gás da América do Sul, com 1,36 bilhão de metros cúbicos, e é responsável por 13% do PIB boliviano. Ver "Tarija aprova autonomia em novo golpe a Morales", O Globo, 23/6/2008.

[18] "The Politics of Energy in Latin America", Noticias, Primavera 2007.

[19] "Crises e Conflitos do Século XXI", Carlos de Meira Mattos, p.63-5, in Idéias e Destaques no 26, jan-abr 2008.

[20] Ibidem.

[21] Citado em "A 'guerra' pela água", Hélio Duque, publicado em Opinião, 25/5/2008.

[22] Ibidem.

[23] Ibidem.

[24] Livro do Ano 2008, Editora Barsa, item "Água", pág. 384.

[25] Ibidem.

[26] "Novas tensões globais", embaixador Rubens Barbosa, O Globo, 24/6/2008.

[27] Ibidem.

[28] O aqüífero Guarani tem reservas estimadas da ordem de 45 mil km^3, ocupando uma área de 1,2 milhões de km^2. No Brasil, abrange os estados de Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Goiás e Mato Grosso do Sul. A água é adequada para consumo humano. Ver Livro do Ano 2008, pág. 384. Sendo um recurso transnacional, há necessidade de uma regulamentação para seu uso, o que trará alguma tensão entre os países envolvidos.

[29] Rubens Barbosa, "Novas tensões globais", op.cit.

[30] Para uma discussão detalhada do problema, ver "A Política Indigenista Brasileira", Armando Vidigal, publicada na Revista do Clube Naval, em julho de 2008.

[31] Rubens Barbosa, "Novas tensões globais", op.cit.

[32] Cremos, entretanto, que já há nos EUA um movimento para aprovar a Convenção. Não existe, até o momento, nenhuma evidência de que os EUA não respeitem os pontos básicos da Convenção.

[33] "Geopolítica do Atlântico Sul", Eduardo Ítalo Pesce e Antonio Alberto Marinho Nigro, Monitor Mercantil, 8/5/2008.

[34] "Visão distorcida", Merval Pereira, O Globo, 16/6/2007.

[35] Álvaro Uribe, dono de invejável popularidade, tem dado mostra de querer um terceiro mandato. Sua ambigüidade em relação à milícia paramilitar, também envolvida no tráfico de drogas, evidencia seu autoritarismo e personalismo.

[36] "Democracia não é tudo", João Luiz Mauad, O Globo, 16/6/2008.

[37] Ibidem.

[38] Nos conflitos e situações de crise nos países vizinhos, a atuação do governo brasileiro tem sido, para dizer o mínimo, ambígua e omissa.

[39] "Venezuela: A Ditadura da Verdadeira Democracia", Amaury de Souza, Digesto Econômico, novembro de 2007.

[40] "Segurança Regional", Armando Vidigal, Conferência Pronunciada no VIII Encontro de Estudos Estratégicos, patrocinado pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI-PR), 2008.

[41] "Comparative Peace Process in Latin America", Notícias, Outono de 2006, pág. 7.

[42] "Os países andinos: tensões entre realidades domésticas e exigências externas", Rafael Duarte Villa, p. 133 a 191 in América Latina no início do século XXI, Gilberto Dupas, coordenador, – Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer, São Paulo: Fundação Editora Unesp, 2005, 340 p.

[43] "Colombia's Peace Process: Multiple Negotiations, Multiple Actors", Notícias, outuno 2006, pág. 19.

[44] Ibid, pág. 17-19.

[45] Ibidem.

[46] Ibidem.

[47] Raúl Reyes, na emboscada feita por forças colombianas no Equador, e o líder histórico das Farc, Manuel Marulanda, de morte natural. Alfonso Cano, intelectual do movimento, assumiu a liderança.

[48] Centenas de guerrilheiros estão desertando por mês. "Um intelectual no reino rebelde", Juan Forero e Steven Dudley, O Globo, 10/6/2008

[49] Há, incontestavelmente, uma briga interna dentro das Farc, agravada depois da morte de Marulanda: a indicação de Alfonso Cano para substituí-lo não teria sido aceita por Mono Jojoy.

[50] O Tratado de Cooperação Amazônico, assinado em 1978, envolve oito países: Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela. O Tratado se propõe a promover o desenvolvimento econômico regional sem comprometer o meio ambiente. A declaração feita em fevereiro de 2005 pela secretária-geral da Organização traduz

bem a paralisia da mesma: a organização "pode ter uma voz, mesmo não tendo poder". Ver "Challenger to Regional Integration in the Amazon", Notícias, outono 2005, pág. 17.

[51] Rafael Duarte Villa, op.cit.

[52] "Segurança Regional", Armando Vidigal.

[53] "Maus conselhos", Embaixador M. Pio Corrêa, O Globo, 30/5/2008.

[54] "A hora e a vez dos ideólogos", Demétrio Magnoli, O Globo, 31/5/2008.

[55] Ibidem.

[56] "Conselho Sul-Americano de Defesa: a serviço de quem?", Graça Salgueiro, Jornal Inconfidência (Minas Gerais), maio de 2008.

[57] Ibidem.

[58] Ibidem.

[59] Site do PT.

[60] Pio Corrêa, op.cit.

[61] "Anomalia étnico-ideológica", Almirante Mario César Flores, O Estado de S. Paulo, 9/5/2008.

[62] Ibidem.

Vice-Almirante, escritor, conferencista, historiador e consagrado geopolítico. Faleceu em 15 de dezembro de 2009, no Rio de Janeiro, deixando um imenso legado cultural

* Este trabalho foi publicado originalmente na "Revista Marítima Brasileira" e autorizada sua republicação nesta revista pela família do autor.

O papel do Estado no Projeto Nacional

Sergio Xavier Ferolla

Fatos históricos, aliados à atual conjuntura internacional, nos induzem a algumas reflexões sobre o papel a ser assumido pelo Estado e pelo empresariado nacional para a superação dos óbices que há muito vem inibindo o desenvolvimento brasileiro.

Em novembro de 1989, na capital dos Estados Unidos, realizou-se um encontro que se convencionou chamar de Consenso de Washington, com a presença de funcionários do governo americano e dos organismos internacionais ali sediados: FMI, BID e Banco Mundial, todos especializados em assuntos latino-americanos. Convocado pelo "Institute for International Economics", sob o título *"Latin American Adjustment: How Much Has Happened?*", contou, também, com a presença de economistas da região, tendo como objetivo avaliar os resultados das reformas econômicas já sendo executadas em alguns dos países ali representados.

O Consenso formalizou a mensagem neoliberal que já vinha sendo transmitida, vigorosamente, a partir do começo da Administração Reagan, por meio de agências internacionais e do governo norte-americano, visando cooptar substancial parcela das elites latino-americanas, políticos, empresários e intelectuais, inoculando-lhes os novos fundamentos, como sinônimo de modernidade.

Passando seu receituário a fazer parte do discurso e da ação dessas elites, como se de sua iniciativa e de seu interesse fosse, os resultados logo se fizeram sentir, sendo um bom exemplo desse processo de cooptação intelectual o documento publicado em agosto de 1990 pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo - FIESP, sob o título "Livre para crescer: proposta para um Brasil moderno", cuja quinta edição foi lançada em 1994. Contendo sugestões para a adoção das linhas consolidadas em Washington, inclui, ainda mais, algo que o Consenso de Washington não explicita, mas que está claro em documento do Banco Mundial de 1989, intitulado – "*Trade Policy in Brazil: the Case for Reform*".

De forma surpreendente, a entidade representativa do pensamento industrial do estado mais desenvolvido do país, propunha políticas de desenvolvimento consideradas perniciosas pelos Estados Unidos desde os anos 1791, ou seja, há mais de dois séculos, quando o Congresso americano recebeu e aprovou o "Relatório Sobre as Manufaturas", encaminhado pelo, então, Secretário do Tesouro Alexander Hamilton. Naquela ocasião o governo americano reconhecia a importância do desenvolvimento industrial, de forma a "tornar os Estados Unidos independentes de outras nações em seu desenvolvimento militar e de bens essenciais". Deve-se recordar que, na época, os americanos, como ex-colônia da Inglaterra e dedicados, majoritariamente, às atividades agrícolas, sentiam o peso da Revolução Industrial desencadeada na sede do portentoso império britânico.

Cegos e obcecados pelo endoutrinamento a que foram submetidos, aceitando como cartilha doutrinaria e bíblia da modernidade os mal intencionados fundamentos estabelecidos no Consenso de Washington, além de motivados por interesses nada éticos, influentes lideranças políticas e empresariais passaram a agir em importantes setores da vida nacional, ignorando, intencionalmente, os alertas em relação aos malefícios dos dogmas neoliberais, especialmente para os países em desenvolvimento, como o Brasil.

Em defesa de poderosos grupos, valeram-se do regime democrático e da troca de benesses no Congresso Nacional, para derrubar algumas barreiras constitucionais, expondo o patrimônio nacional à predatória onda privatista, que atingiu seu ápice nos dois mandatos do Presidente Fernando Henrique Cardoso. Empresas arduamente edificadas pelo Estado nacional foram entregues, sem maiores cautelas e por valores aviltados, a conglomerados estrangeiros privados e estatais. Chegou-se ao absurdo de aceitar a entrada de estatais estrangeiras na hipotética privatização e, como agravante, os oportunistas compradores receberam financiamentos do BNDES, cujos recursos, oriundos do FAT – Fundo de Amparo dos Trabalhadores, representavam grande parcela da modesta poupança nacional.

Além de vítima de um verdadeiro estupro em sua vida econômica, o Brasil foi inserido num processo globalizante e desregulamentado, onde imperava a ciranda financeira no mercado, a ganância e a busca do

lucro fácil. Os interesses maiores da nacionalidade eram vilipendiados, incluindo propostas de superação das fronteiras dos Estados da periferia em benefício das grandes corporações e, em consequência, dos países ricos que sediavam suas matrizes.

Apresentado de forma utópica, desde os anos 60 do século passado, o processo de transnacionalização, arquitetado pelas grandes economias centrais, era esquematicamente simples: as empresas dos países do centro já não se limitavam a vender ao exterior o excedente da sua produção; deslocaram parte do seu aparelho produtivo, máquinas e equipamentos, para fora de suas fronteiras, preferencialmente para as regiões subdesenvolvidas, onde poderiam se valer das vantagens comparativas, das facilidades fiscais e da disponibilidade de mercados, inclusive para suprir seu país de origem.

Esse processo criou um circuito exclusivo, em escala mundial, de alocação de capitais, produção, circulação e comercialização no âmbito dos oligopólios, funcionando paralelamente ao sistema de produção e comércio internacional, isto é, ao fluxo de mercadorias e capitais entre Estados-Nação.

Assim, grosso modo, instituíam uma duplicidade nas relações econômicas internacionais, com a produção e o comércio entre as economias nacionais e regionais sendo, em grande parte, representado pelo intercâmbio "mundializado" no âmbito das empresas transnacionais, uma danosa faceta da apregoada "modernização" e do neoliberalismo.

No continente americano esse esquema foi manipulado de forma ainda mais radical, como aconteceu na América do Norte com a inclusão do Canadá e do México num acordo de livre comércio com os Estados Unidos conhecido como NAFTA (*North American Free Trade Agreement*). Como país periférico e sem condições de propor contrapartidas viáveis aos hipotéticos parceiros, altamente industrializados, tornou-se o México perigosamente dependente da economia americana, além de muitos outros malefícios nos setores da agricultura e da indústria. As trágicas consequências se exarcebaram, tão logo a economia dos EEUU entrou em crise, a partir de 2007.

Sob orientação do governo FHC, os agentes do neoliberalismo trabalharam intensamente para que a América do Sul se inserisse nessa ardilosa manobra, com a criação da ALCA, Acordo de Livre Comércio das Américas, tendo como alvo principal a economia brasileira. Graças ao esforço de muitos patriotas esclarecidos, a sociedade foi mobilizada e bloqueou os inescrupulosos jogos de interesse, livrando o Brasil de inimagináveis desastres no campo econômico e industrial, assim como dos malefícios no campo social.

Apesar da aparente pujança do mercado mundial no início de 2000, radicalmente desregulamentado, analistas econômicos independentes já sinalizavam para possíveis eventos catastróficos nas economias mais desenvolvidas. Em maio de 2008 o mega investidor George Soros lançava, como uma bomba, seu livro "*The New Paradigm for Financial Markets: The Credit Crises for 2008 and What it Means*".

Nesse livro abordava os aspectos mais relevantes de uma crise que se anunciava, iniciada há 25 anos com a eleição de Margareth Tatcher na Inglaterra e Ronald Reagan nos Estados Unidos, origem do que classificou como "fundamentalismo de mercado". Mostrava que, além de aventuras sem lastro no mercado mobiliário, a voracidade dos grupos econômicos levaria a humanidade a uma crise sistêmica na economia real, com desemprego e recessão, antevendo a derrocada dos cassinos financeiros internacionais.

Com o choque dessa realidade, registrada no final de 2008, a presença do Estado, comandando ações em defesa dos interesses da sociedade deixou, inclusive, de ser considerado pecado capital, ao ponto de renomados pensadores neoliberais se empenharem em defesa da injeção de vultosos recursos nos setores da produção, dos serviços e, até o "sacrilégio", da intervenção estatal nos sagrados templos financeiros da moribunda economia internacional.

Em janeiro de 2009 a badalada reunião do Fórum Econômico Internacional se desenrolou em clima de funeral, pois as grandes economias integrantes do G-8 (G-7 mais a Rússia) viram as fórmulas milagrosas do livre mercado e da ciranda financeira se tornarem motivo de chacota, além de serem obrigados a ouvir lições das nações emergentes, reconhecendo nelas a esperança de salvação, frente ao cataclismo que os ricos proporcionaram.

Na ocasião o Primeiro Ministro da Rússia apresentou um esboço das novas teses para o ordenamento dos assuntos mundiais, dentre as quais "um sistema baseado na cooperação entre vários centros importantes deve substituir o obsoleto mundo unipolar". Realçou, ainda, a necessidade de "reforçar o sistema de reguladores globais baseado no direito internacional e um sistema de acordos multilaterais, de modo a evitar o caos e a imprevisibilidade em um novo mundo multipolar".

Nesse início de 2010, apesar de persistir o clima de incertezas na economia mundial, os grandes conglomerados financeiros ainda reagem às necessárias regras para a formatação de uma nova ordem internacional. Com variadas formas de pressão, opõem-se às propostas dos seus governos, já abalados politicamente pela recessão e perdas de postos de trabalho, além de bastante exauridos, devido à inversão de vultosos recursos dos tesouros nacionais para evitar a quebra de importantes bancos, indústrias e empresas de seguro, entre outras, num efeito dominó de consequências imprevisíveis.

Mas mesmo enfrentando essas divergências pontuais, as lideranças responsáveis reconhecem que para enfrentar os tempestuosos horizontes que impedem uma visão otimista do futuro, os Estados nacionais deverão, passo a passo, voltarem à cena como fator determinante na regulação e no reordenamento econômico. Se necessário, passando por cima das forças do mercado para assegurar a prevalência da economia real e a normalidade no seio da população.

O Brasil, usufruindo das providências cautelares inseridas há alguns anos na macro-estrutura econômica do país e, tendo superado, dentro do possível, a ameaçadora fase de desaceleração dos mercados internacionais no ano de 2009, ainda se recente da necessária consolidação de um modelo capaz de orientar o comportamento nacional na nova era que desponta e reduzir sua fragilidade, pela dependência da exportação de produtos primários, as "commodities".

Como referência de planejamento, especial atenção deve ser dada aos fundamentos econômicos consolidados, há quase dois séculos, nas obras de três pensadores independentes, Alexander Hamilton, norte americano (1757-1804), Friedrich List, alemão (1789-1846) e Henry

Carey, norte americano (1793-1879). Suas ideias estão contidas em recente lançamento, em português, pela Editora Capax Dei [1].

Eles foram os maiores representantes da escola do pensamento conhecida como "Sistema Americano de Economia" que, no Século XIX, desencadeou uma política pró-industrial nos EEUU, em oposição às ideias de Adam Smith, adotadas como a cartilha do livre comércio do sistema colonial britânico. Impondo os conceitos de Adam Smith, fundamentos ressuscitados na recente avalanche neoliberal, o império visava, basicamente, criar obstáculos ao desenvolvimento industrial e a modernização dos demais países do globo.

Nesse momento de traumática reformulação dos superados conceitos econômicos, além da derrocada do modelo de desregulamentação radical, do quadro de incertezas, dos déficits financeiros medidos em centenas de bilhões de dólares americanos, do desemprego em grande escala e da recessão acentuada nos grandes centros econômicos, também se esboçam manobras geoestratégicas objetivando reconfigurar o quadro mundial de poder.

A tendência aponta para a formação de grandes blocos regionais e a redefinição mais equilibrada do mapa das super potências, agora sem um centro único, restando aos países subdesenvolvidos e aos emergentes, como o Brasil, ascensão ou declínio na escala de valores da nova e complexa conjuntura, em função da atuação, para melhor ou para pior, nos campos da economia, da política e da vida social.

Dessas constatações resultam alguns corolários a serem observados nos planejamentos de interesse da Defesa Nacional:

1. As alterações significativas da realidade mundial modificaram as concepções de segurança nacional, de interesse nacional e de planejamento estratégico;

2. A questão da segurança nacional é inseparável do debate da questão nacional e deve objetivar, em meio à atual desordenação mundial, equacionar o problema da sobrevivência do Estado e da Nação, protegendo-os tanto contra a ingerência externa como da corrosão provocada pela miséria;

[1] *Cartas da Economia Mundial Contra o Livre Comércio*
Capax Dei Editora Ltda capax@terra.com.br

3. A concepção de segurança nacional, nos países ainda vulnerabilizados pela excessiva dependência externa, adquire um caráter marcadamente sócio-econômico, voltado para a proteção patrimonial, dos recursos humanos e naturais, para a integração nacional e o combate contra a miséria e o atraso científico e tecnológico;

4. A concepção de planejamento estratégico para promover o "desenvolvimento" deve apoiar-se, cada vez mais, na utilização máxima do potencial disponível (excedente econômico real e excedente econômico potencial), enfim na mobilização da poupança nacional tendo em vista a necessária ampliação do mercado interno, vale dizer, para a ocupação do espaço brasileiro, objetivando consolidar um novo modelo de desenvolvimento para o País.

Dessa forma, quando se fala em desenvolvimento com soberania e justiça social, a despeito das dificuldades e ambigüidades em nosso país, o Estado brasileiro obriga-se, diante das novas realidades, a tentar desenvolver uma estratégia de progresso econômico, social, político e cultural, aliada a uma capacidade de atuação das Forças Armadas, suficiente e capaz de inibir quaisquer intenções de desrespeito às regras da convivência internacional e da soberania. Diante dessas circunstâncias, é ridículo falar-se em "tamanho do Estado" quando a questão está na sua natureza e na sua função.

É bem verdade que o Estado brasileiro não dispõe da integral capacidade de investimento e de atendimento à demanda social e que suas estruturas administrativas ainda são precárias. Porém será necessário reconhecer que o Estado acaba sendo produto de um sistema, que envolve responsabilidades da sociedade e dos seus estratos dirigentes. Daí a necessidade da definição de um Projeto Nacional que estabeleça os objetivos almejados pela sociedade, segundo um modelo próprio de desenvolvimento, com base nas vocações e características do nosso país e não atrelado e dependente das soluções alienígenas, quase sempre encaminhadas para o atendimento de interesses subalternos.

Algumas das atuais ações governamentais podem servir como referencial para a forma correta de participação no acirrado jogo do poder mundial. Em que pese necessitar, ainda, de alguns reparos, é digna de elogios a estratégica abertura desenvolvida pelo Brasil no comércio internacional, como resultado de ações políticas conduzidas

pelo Ministério das Relações Exteriores. Num posicionamento corajoso, recebido inicialmente sob ácidas críticas, voltou-se o Brasil para um relacionamento diplomático e comercial alternativo, mais intenso, com a comunidade sul-americana e países emergentes do Hemisfério Sul, como a Índia e África do Sul.

Com desenvolta postura no contexto das nações, juntamente com a Rússia, Índia e China, formou um bloco conhecido como BRIC, buscando novos mercados, bem como parcerias soberanas e vantajosas. Em apoio ao BRIC se posicionaram outros Estados, que passaram a integrar um mega bloco chamado G-20, no qual estão agregados, também, os membros do G-7. Forçando a adoção de uma nova agenda, capaz de superar as limitações que inibem o desenvolvimento dos países emergentes e cobrando, inclusive, o direito de opinar nas reuniões das grandes potências econômicas, esses novos atores na economia lutam para redirecionar o comportamento comercial e financeiro dos agentes do mercado internacional.

A crise dos mercados na economia central do sistema demonstrou como tal abertura beneficiou o Brasil, viabilizando a comercialização dos produtos nacionais com os múltiplos parceiros da América do Sul, África e Ásia. A essa estratégica manobra, soube o governo, de forma oportuna e inteligente, impulsionar especial estímulo ao consumo interno, facilitando crédito ao portentoso mercado constituído pela população brasileira.

No contexto de um Projeto Nacional soberano, para que consiga usufruir dos benefícios desse posicionamento maiúsculo também no setor produtivo, neutralizando reconhecida fragilidade na atual condição de vitorioso exportador de "commodities", torna-se urgente impor limites aos prejudiciais critérios de simples importação de bens e serviços, num inaceitável menosprezo à capacitação empresarial doméstica e à inteligência nacional. Com regulamentação adequada em defesa das empresas e dos produtos nacionais, multiplicar-se-ão os benefícios já usufruídos nos setores da aeronáutica, do petróleo, dos biocombustíveis, da produção de máquinas e equipamentos, da energia nuclear e da agroindústria, dentre tantos outros, cujos resultados, além de motivo de orgulho, representam significativa parcela do PIB.

No setor da energia, nosso país atingiu posição de destaque numa primeira fase da produção de combustíveis oriundos da biomassa, limitada, porém, aos trabalhos da agroindústria, incapaz de satisfazer, integralmente, às necessidades do mercado. Esses biocombustíveis ocuparão algum espaço entre os energéticos para transportes, mas a prioridade para os alimentos limitará sua produção nos grandes volumes da demanda mundial. Por esse motivo, trabalhos laboratoriais vêm sendo realizados por governos e empresas de muitos países, inclusive no Brasil, visando à obtenção de fontes renováveis de combustíveis com base em micro-organismos e resíduos da biomassa, dentre outras, que representarão os combustíveis de segunda e terceira geração, alternativas de médio e longo prazo para economizar petróleo e beneficiar o meio ambiente.

Como a disponibilidade de biomassa estará muito condicionada às condições climáticas e extensas áreas de plantio e, conscientes da inexorável exaustão das reservas de hidrocarbonetos, a "geopolítica do petróleo" das grandes potências industriais e militares vem sofrendo profundas reformulações. Além dos vultosos investimentos em alternativas energéticas para o futuro, voltam-se, novamente, para um maior uso dos reatores nucleares.

De acordo com divulgação recente (janeiro de 2010) da Agência Internacional de Energia (AIEA), 53 usinas estão, hoje, em construção no mundo, com previsão de entrada em funcionamento em 2017. Segundo a Associação Mundial de Energia Nuclear, há projetos de 135 novas usinas. Essa retomada de orientação para a nucleoeletricidade poderá conduzir, em futuro muito próximo, a uma "geopolítica do urânio", bem mais abrangente que o domínio dos artefatos militares.

Detentor do maior percentual de fontes de energia renováveis, 46%, representando a hidroeletricidade 14,9% da oferta nacional, o Brasil, além das extensas áreas para produção agrícola, contabiliza 309.000 toneladas de reservas de urânio, como registrado pela empresa estatal Indústrias Nucleares do Brasil (INB), nos 30% do território nacional, até o momento explorado. Novas e grandes jazidas começam a serem consideradas, havendo estimativas da ordem de 100 mil toneladas em depósitos minerais nas cercanias de Manaus.

Somado a tão valioso patrimônio do nosso subsolo, o Brasil se posiciona entre os poucos países do mundo que domina a tecnologia do enriquecimento, bem como, através da INB, fabrica os elementos combustíveis, capacitação tecnológica e industrial de elevado significado estratégico e comercial.

O governo planeja instalar 10 novas usinas nucleares ao longo do território nacional e estudos recentes definiram a viabilidade de duas unidades às margens do rio São Francisco. Para viabilizar a sustentabilidade nacional nos combustíveis nucleares, grandes investimentos deverão ser realizados em ultracentrífugas, na INB, para a produção do volume de combustível necessário ao consumo doméstico.

A Marinha Brasileira foi encarregada da implantação, no Centro de Aramar, de unidade industrial para a produção do hexafluoreto de urânio. Esse composto, na forma gasosa, representa a fase intermediária, ainda não existente no país, entre o minério processado na INB, conhecido como "*yellow cake*" e o combustível nuclear. O hexafluoreto de urânio é a matéria prima para o processo de enriquecimento, nas ultracentrífugas, donde se obtém o material a ser usado como combustível nos reatores.

Superada essa etapa, contará o Brasil com o domínio completo do ciclo dos combustíveis nucleares, que além de representar importante passo em termos de soberania e sustentabilidade no setor, permitirá ao país tornar-se produtor e exportador desse estratégico energético, agregando tecnologia de elevado valor ao minério de urânio das suas vultosas jazidas.

Com a demanda crescente de energia, o petróleo continuará ocupando posição de destaque por razoável período, pois o advento das novas alternativas energéticas buscadas pela humanidade deverá se tornar realidade econômica e industrial somente a médio e longo prazo. Assim sendo, cada vez mais se realçam as possibilidades brasileiras, pois aos seguidos recordes registrados pela Petrobrás na exploração de jazidas em águas profundas, seguiu-se a recente descoberta de grandes depósitos de hidrocarbonetos na região do pré-sal, uma formação geológica até então pouco considerada pelas grandes empresas mundiais.

Localizada a cerca de quatro quilômetros abaixo da plataforma terrestre, sob uma lâmina d'água de dois quilômetros no litoral brasileiro, do Espírito Santo a Santa Catarina, essas grandiosas jazidas, estimadas de concentrar mais de 80 bilhões de barris de óleo e gás, transformarão o Brasil em potência energética mundial, por associarem a posse de hidrocarbonetos à capacidade nacional de produzir combustíveis alternativos oriundos da biomassa e do processamento integral dos materiais nucleares.

Para tal, entre outras ações de elevado significado administrativo e empresarial, cuidou o governo da elaboração de novas regras capazes de assegurar que tamanha riqueza, cautelosa e inteligentemente aplicada, resulte num futuro mais promissor para a nação brasileira.

O modelo, até então vigente, se subordinava à Lei 9478/97, conhecida como a "lei do petróleo", que quebrou o monopólio estatal estabelecido no texto constitucional em 1953 (Lei 2004/53). Sob sua égide, pelo "marco regulatório" decorrente e sob o regime de concessão, se viabilizou a entrega das reservas nacionais a grupos estrangeiros, autorizando-os a produzir e exportar o produto durante 30 anos.

As jazidas do pré-sal criaram um fato novo, por reduzirem os riscos inerentes à concessão de áreas onde, supostamente, seriam encontrados depósitos compensadores de hidrocarbonetos. Assim sendo, considerou o governo ter chegado o momento da modificação do atual marco regulatório que, apesar de danoso aos interesses nacionais, será respeitado para os contratos em vigor, no que se refere às concessões das áreas fora do pré-sal.

No dia 31 de agosto de 2009 foram apresentadas as propostas das novas regras de partilha, já submetidas ao Congresso para análise e redação do Decreto a ser sancionada pelo Presidente da República.

De forma sintética os referidos documentos estabelecem:

1. Novo sistema de partilha dos produtos da exploração do pré-sal: é alterado o modelo de Contrato de Concessão para um sistema de Partilha da Produção. Haverá regras de transição do modelo atual;

2. Criação de uma empresa estatal para gerenciar os trabalhos das petrolíferas selecionadas para a exploração, a Petro-sal: a nova estatal representará os interesses da União nos Contratos de Partilha da Produção;

3.Criação de um Fundo Social com recursos a serem transferidos para o governo, decorrentes do processo de partilha da produção, a serem estabelecidos nos futuros contratos: esse fundo vai gerir e distribuir os recursos.

Além dessa nova proposta de legislação, o governo capitalizará a Petrobrás, aumentando sua participação acionária na empresa.

Com todas essas potencialidades e no momento em que desponta como uma sólida economia, num cenário de transição e reordenação mundial, com profundas modificações econômicas e geopolíticas, o Brasil precisa consolidar, acima dos interesses político-partidários desse ou daquele governo, suas relações com o poder mundial, seu modo peculiar de participação no cenário internacional, em todas as expressões do Poder.

As Constituições brasileiras consagram como fundamento do Estado, os princípios da soberania e da autodeterminação nacional. A soberania implica uma visão sócio-econômica, científica, tecnológica, política e cultural, que tenha como ponto de partida o interesse nacional e como objetivo a permanente consolidação do País, sua continuidade histórica. A nacionalidade e a cidadania inexistem fora destes princípios. Esses fundamentos orientam as estratégias do Estado-Nação entendido como categoria histórica e instituição política, econômica e social.

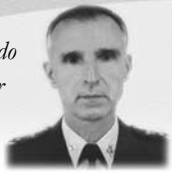
Dessa forma, o pressuposto básico está na construção/reconstrução e fortalecimento de um sistema econômico nacional, que contemple prioritariamente o mercado interno e a maioria da população excluída do processo de produção e consumo. Aliando à arrancada tecnológica e industrial uma compatível estrutura de Defesa, a grande nação brasileira terá condições de impor uma dissuasão estratégica e, se necessário, ser capaz de reprimir as ameaças à soberania, assim como a ação de pessoas e organizações que afrontem as regras da convivência social, o direito dos cidadãos e as instituições nacionais.

A estatura conquistada pelo Brasil no concerto das nações impõe que sejamos vistos como modelo e exemplo para os povos que anseiam por melhores condições de vida para sua gente e que, superando as amarras do subdesenvolvimento, consigam transformar em realidade o sentimento dominante no coração dos brasileiros, de que a nação não pode ser entendida simplesmente pela lógica do mercado nem

como um agregado de indivíduos que buscam sua realização pessoal a todo custo, mas como um indivíduo coletivo, situado acima dos interesses e compromissos de classes, grupos e corporações, sejam nacionais ou estrangeiras.

Nas ações de governo e nos foros internacionais, é preciso deixar patente que superamos a fase das medíocres teses de "desenvolvimento dependente", (CEPAL-1950/60), uma nova versão do modelo neocolonial, e que "para o Brasil, um sadio e patriótico nacionalismo é uma afirmação de maturidade dentro da Comunidade das Nações" *.

O autor é Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Engenheiro formado pelo ITA e ex-Ministro do Superior Tribunal Militar



** Embaixador Araújo Castro*
Referências: Livros e trabalhos do Prof. Luiz Toledo Machado

O Brasil potência deve preceder o Conselho de Defesa Sul-Americano

Paulo Ricardo da Rocha Paiva

A reunião da UNASUL realizada em Quito ao final de 2009, ao que tudo indica, caiu no vazio. É difícil acreditar que as idéias sem pé nem cabeça, por vezes, possam ganhar a dimensão que tomam no cenário político internacional. Uma delas é o devaneio de, na esteira desta organização, ser estruturado um Conselho de Defesa Sul-Americano. Proposto inicialmente como simples *fórum de debates*, é de se perguntar o que poderia ser debatido, de forma efetiva e eficaz, entre países que ainda dependem da compra de armamentos no exterior para manterem, ainda que penosamente, uma sobrevida para suas forças armadas? Em verdade existem pressões externas poderosas para que se mantenham assim, fragilizadas, com seu orgulho nacional esmaecido, voltadas mais para combate ao narcotráfico e prevenção contra o "terrorismo".

A possibilidade aventada, então, de que venha a tomar a forma de uma *aliança militar defensiva regional*, já se alça ao nível da fantasia, máxime quando, em termos continentais e mesmo mundiais, se passa a conjeturar sobre prováveis oponentes que, individualmente ou em bloco, possuem poder militar absolutamente superior ao dos doze membros do CDS tomados em conjunto. Em sendo assim, esta pretensa aliança estratégica estaria capacitada a se defender de quem e face a que ameaças reais, fossem a um, a mais de um ou à totalidade dos membros do conselho? O grau de coesão existente hoje entre os países da região, sabemos todos, constituiria por si só um fator impeditivo de sua mobilização em bloco, mesmo se aparelhados militarmente para tanto. Por isso mesmo, mais do que nunca, antes de tudo, urge fazer o nosso dever de casa estratégico.

Já se pensadas as hipóteses para a ativação da defesa regional, apenas alguns países são detentores de potencial de atrativo para uma ameaça a América do Sul: o Brasil, contestado mundialmente quanto à propriedade de um "patrimônio da humanidade" e sem poder para garantir a posse dos recursos das camadas do seu pré-sal; a Venezuela,

sem poder para afiançar a posse de suas invejáveis reservas de petróleo, com governo de franco antagonismo aos EUA, um país que não titubeia em empregar a força quando seus interesses são contrariados e a Argentina, assombrada com a possibilidade da Inglaterra vir a pesquisar os recursos do pré-sal no entorno das ilhas que os *hermanos*, com sumida razão, consideram como suas, já tendo vertido sangue pelas mesmas.

Mas, voltando ao festival de imaginação fértil, também foi destacada, em outra reunião deste conselho realizada em Santiago, precedente à de Quito, a.criação de um "mecanismo de consulta imediata para situações de emergência, com avaliação da ameaça e ação de resposta", é de pasmar, uma "espécie de telefone vermelho" segundo declarações que, não acredito, seriam do nosso Ministro da Defesa. Em contraposição, entretanto, todos viram na televisão sua excelência dizer que "não seria uma aliança clássica nos termos da OTAN". Realmente, fica difícil conceber a pronta resposta para um pacto defensivo regional que não define com clareza seus objetivos.

Uma organização de defesa na acepção do termo não pode ser de mentirinha, ou é ou não é. A União Européia, simplesmente, reconheceu como fiadores maiores da segurança daquele bloco de nações os arsenais franceses e ingleses, devidamente aceitos e vistos como tal. Assim, na América do Sul, resta saber até onde os países integrantes de uma UNASUL amadurecida, espelhada na União Europeia, sem antagonismos e consciente dos perigos comuns que rondam o subcontinente, concordariam que Brasil e Argentina capitaneassem a gestação de um poder de dissuasão definitivo que fosse capaz de enfileirar, ombro a ombro, todos os guerreiros descendentes daqueles luso-espanhóis provenientes de uma mesma Ibéria. Já o Suriname tem suas vinculações com a Holanda e a Guiana é país membro da Commonwealth, fatos paradoxais que estão a clamar por uma outra gama de considerações.

O autor é Coronel de Infantaria e Estado-Maior e doutor em Ciências Militares pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército

Ler, escrever, contar e pensar

Mauro Santayana

O entusiasmo nacional pelo desempenho da economia brasileira, nestes últimos anos, com repercussão da presença do país no mundo, esfarela, diante de um dado alarmante: quase 20% dos alunos do ensino básico repetem o ano, e muitos deles abandonam as escolas. A situação estava pior há 10 anos, quando era de 26%.

Segundo a Unesco (e o bom senso), isso ocorre por causa da má qualidade do ensino. Não ensinar, ou fingir apenas que ensina, é velha política do Estado brasileiro. Desde o período colonial, o bom ensino foi negado aos pobres, para que não faltassem servos aos ricos. Quando, entre os pobres, alguma criança se destacava por uma inteligência excepcional, tratavam de cooptá-la, como fizeram com grandes negros, entre eles José do Patrocínio e André Rebouças. Fora disso, era a reprodução selecionada: os ricos mandavam seus filhos para as melhores escolas, para que continuassem nos quadros das elites; aos pobres, ensinava-se apenas o necessário, para que pudessem servir ao sistema de poder econômico.

Ainda assim, a educação elementar, até os anos 50, era muito melhor do que a de hoje. Ela tinha como eixo a alfabetização e leitura, aritmética, alguma coisa de ciência natural e os episódios mais importantes da História do Brasil. O importante é que se aprendia a ler – e a escrever. Os ditados, as composições e as dissertações, sob a correção de professores que conheciam ortografia e sintaxe, ensinavam as crianças a pensar: a associar os vocábulos às ideias, e, conforme os textos, as ideias à ética.

Ensinar não é difícil. Temos que transmitir aos alunos aquilo que sabemos, passo a passo, para que possam assimilar as lições. O grande segredo do método de Paulo Freire está no aproveitamento da experiência cotidiana dos alunos: as primeiras palavras que aprendem a escrever são aquelas de maior importância em seu cotidiano.

Ainda assim – e sempre me lembro do que me disse Anísio Teixeira, nos anos 50 – a educação elementar, antes de 30, era bem melhor do

que a que veio depois. E a que vem sendo ministrada é lamentável. As pessoas sabem ler – isto é, decifrar os sinais gráficos e pronunciar as palavras – mas não entendem o que elas significam. Documentos sobre assuntos importantes, que tratam de sociologia e economia, são redigidos de forma ininteligível, em dialetos corporativos e acadêmicos, em que o significado continuará impenetrável, na cabeça do autor ou dos autores. E nem se fale em alguns profissionais de meios de comunicação, que criam um idioma sem qualquer relação com a língua pátria.

Ensinar não é uma técnica mas, sim, uma arte. Educar é conduzir ao lado, levar pela mão, mostrar o caminho, apontar os obstáculos, indicar as estrelas. A técnica pode ajudar no que se refere ao método, à melhor atitude psicológica a fim de atrair o interesse do aluno, mas o que importa é o conteúdo. A escola deve ensinar a criança a pensar. Pensar não é só aplicar-se a resolver o problema imediato, mas também a planejar e a sonhar. A imaginação é importante aspecto da realidade.

É constrangedor que tenhamos uma taxa de repetência e evasão quatro vezes a média da América Latina. Esse constrangimento será ainda maior se compararmos os nossos números com os do Chile e da Argentina. No caso argentino, a política neoliberal contribuiu para rápida deterioração do sistema educativo, que foi modelo no continente até os anos 60. Mesmo assim, seu índice negativo é três vezes menor do que o do Brasil (6,6% contra 18,7% de nosso país).

É verdade inegável que a ignorância é irmã siamesa da miséria. A indigência do Haiti – que a fatalidade do terremoto está expondo ao mundo – se explica pelo índice de quase 80% de analfabetos. O Brasil conseguiu aumentar expressivamente o número de vagas e, nos últimos anos, com o incentivo das bolsas contra a pobreza, a frequência escolar. Mas o conteúdo continua pobre. Só algumas escolas elementares de excelência, muitas delas experimentais, conseguem realmente ensinar a ler, a escrever, a contar – e a pensar.

O autor é jornalista e articulista do Jornal do Brasil

Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica

Manuel Cambeses Júnior

"Um dos principais fatores da unidade continental americana é, sem dúvida, o avião, que os povos deste hemisfério inventaram e aperfeiçoaram para suas relações pacíficas, a serviço dos mais nobres ideais da humanidade.

Aproximando civilizações distantes e várias, cujas origens milenárias, a despeito da ambição dos conquistadores, conservaram intatas suas virtudes de amor à terra, de respeito aos antepassados e de altaneira coragem na defesa de seus bens, o avião tem sido para estas nações predestinadas, mais um veículo de progresso e de paz, do que um instrumento de destruição e de vingança.

Na faina diária de suas asas, nossos aviadores construíram a teia gigantesca e invisível de suas rotas habituais; cruzaram as fronteiras geográficas convencionais, que limitam as responsabilidades de cada povo, no amanho da terra e na exploração de suas riquezas; levaram os recursos da civilização aos postos avançados do sertão, núcleos de população que atestam a obra das bandeiras; transformaram os filhos dos conquistadores nos cidadãos dum continente livre, escudados, pela arma imponderável de suas crenças.

Essas crenças, tendo como fundamento as conquistas espirituais do passado, são os dogmas de fé que nos animam a prosseguir na obra de irmanar os povos, de caldear as raças, de polarizar energias, para colher os frutos da Terra da Promissão – o continente de Colombo".

Joaquim Pedro Salgado Filho
Ministro da Aeronáutica

No cenário da vida política brasileira, poucos homens públicos foram chamados a desempenhar cargos de tanta responsabilidade e relevância como o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica, no período de 1941 a 1945.

Filho do Coronel Joaquim Pedro Salgado e de Maria José Palmeiro Salgado, nasceu no dia 2 de julho de 1888, na cidade de Porto Alegre, Rio Grande do Sul, onde realizou seus primeiros estudos. Diplomou-se em Ciências Jurídicas e Sociais, na Faculdade de Direito do Rio de Janeiro, em 1908, dedicando-se depois ao exercício de sua profissão na Capital da República, até o momento em que o Chefe do Governo o convidasse a ingressar na alta administração do País.

Em 1931, exerceu o cargo de Chefe de Polícia da capital da República, então situada no Rio de Janeiro; Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, no período de 1931 a 1934; Ministro (Interino) da Educação e Saúde Pública, em 1932; Chefe da Missão Econômica Brasileira no Japão, em 1936; Deputado Federal pelo Rio Grande do Sul, em 1937; Ministro do Superior Tribunal Militar, em 1938, onde permaneceu no cargo até 18 de janeiro de 1941, quando se aposentou na Justiça Militar; Ministro da Aeronáutica, no período de 20 de janeiro de 1941 até 30 de outubro de 1945; e, finalmente, Senador da República, de 1947 a 1950.

Em 20 de janeiro de 1941, portanto dois dias após ter-se desligado do Superior Tribunal Militar, é nomeado Ministro da recém-criada Pasta da Aeronáutica, em pleno transcorrer da Segunda Guerra Mundial, e com os Países Aliados exercendo fortes pressões sobre o Governo brasileiro, até então em neutralidade, com relação ao efetivo engajamento no conflito.

Criado o Ministério da Aeronáutica, com o propósito de que o Brasil pudesse alcançar o desenvolvimento necessário, amalgamando as três vertentes aeronáuticas, oriundas da Marinha, do Exército, e da Aviação Civil, o chefe do Executivo, Dr. Getúlio Dorneles Vargas elegeu para comandar a novel direção unificada, um civil altamente competente, sobejamente testado em vários cargos de alta relevância, escoimado de qualquer tendenciosidade e completamente alheio às paixões naturalmente albergadas por essas três Instituições.

A Salgado Filho caberia harmonizar os interesses simultâneos de segurança nacional, desenvolvimento econômico, tecnológico e social, embutidos nos elementos essenciais do Poder Aéreo: a Força Aérea, a Aviação Civil, a Infraestrutura Aeronáutica, a Indústria Aeronáutica, os estabelecimentos de Tecnologia Aeronáutica, as instalações e os engenhos aeronáuticos.

Podemos avaliar, portanto, de uma forma bastante simples, a responsabilidade que recaiu nos ombros do novo Ministro quando, a esses encargos, acrescentamos, talvez, o mais difícil: a integração dos membros das aviações naval, militar e civil.

É de se destacar o cuidado que Salgado Filho teve na escolha de seus auxiliares, não só por suas origens, mas, e principalmente, pela qualidade profissional dos mesmos. O seu Chefe de Gabinete, Coronel Dulcídio do Espírito Santo Cardoso, era um oficial do Exército de grande prestígio e sem ligação com a Aviação, o que, certamente, serviu de elemento catalisador entre os demais membros do gabinete ministerial.

A atuação do Ministro Salgado Filho à frente dos destinos da Aeronáutica revestiu-se num verdadeiro exemplo para os que o seguiram. Revelou-se o homem certo no lugar certo, na ocasião mais oportuna. Conciliou com medidas sábias os reclamos e interesses naturais de cada grupo, transformando-os num único, onde os superiores interesses da Pátria prevalecessem sobre quaisquer interesses das entidades aeronáuticas envolvidas no delicado processo de fusão.

De conformidade com o que registrou o saudoso e insigne historiador Tenente-Brigadeiro-do-Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley em seus escritos: *"É possível entender porque a escolha de Getúlio Vargas recaiu num civil. Ao primeiro Ministro caberia a tarefa de fundir numa força única militares do Exército e da Marinha, evitando as ciumeiras e tentativas de predominância daquele ou deste grupo. Salgado Filho era elemento equidistante das extintas Aviação Naval e Aviação Militar, realizando boa administração, resolvendo e conciliando os complexos da criação da nova Força Armada".*

Segundo o Brigadeiro-do-Ar Vasco Alves Secco, Salgado Filho era genuíno gaúcho, leal, bondoso, cheio de serena coragem, impetuoso até a temeridade quando as circunstâncias o exigiam. Dotado de grande inteligência e de rara simplicidade; com sua presença encantadora, conquistava facilmente amigos e admiradores, sobretudo entre a gente humilde que ele sabia tratar com carinhosa afabilidade.

No exercício de suas atividades como Ministro da Aeronáutica revelou-se excelente e profícuo administrador, conseguindo encontrar soluções adequadas para os complexos problemas decorrentes da expansão do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira. Destacou-se como chefe hábil e conhecedor dos problemas de

liderança, pois, ao enfrentar delicadas questões, resultantes da fusão de duas corporações militares, sempre soube fazer-se respeitar; e, acima de tudo, mostrou-se um homem dotado de excepcionais qualidades morais, enérgico, nas poucas oportunidades em que teve necessidade de sê-lo, mas sempre pronto a considerar os aspectos humanos dos problemas que afligiam os seus subordinados.

Durante a sua profícua gestão à frente da Pasta da Aeronáutica, a Força Aérea Brasileira experimentou um notável progresso. Foram criadas as Bases Aéreas de Recife (24 de julho de 1941), Natal (02 de março de 1942) e Salvador (05 de novembro de 1942), além da transformação do Aeroporto Bartolomeu de Gusmão na sede do 1º Regimento de Aviação, que recebeu a denominação de Base Aérea de Santa Cruz (16 de janeiro de 1943). Foi instituída a denominação dos postos da hierarquia militar na FAB (22 de maio de 1941); criadas as Zonas Aéreas, o Corpo de Oficiais com seus vários Quadros; aprovado o Regulamento de Tráfego Aéreo; fundada a Associação dos Aeronautas (mais tarde transformada no Sindicato Nacional dos Aeronautas); aprovado o Regulamento para a Formação da Reserva da Aeronáutica; estabelecida subvenção para a compra de aviões para os Aeroclubes; criado o 1º Grupo de Aviação de Caça, a Unidade Aérea que, juntamente com a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação, participaram ativamente da Campanha da Itália; além de outras importantes realizações.

Faz-se mister destacar que, no transcorrer de sua marcante administração, a Aeronáutica se engajou, com empenho, na proteção aérea à navegação costeira. Ademais, o ativo e proficiente Ministro desempenhou papel importante nas negociações entre os governos brasileiro e norte-americano que acabaram levando o Brasil a ceder pontos de seu litoral como bases militares dos Aliados na Segunda Guerra Mundial. Durante esse conflito, Salgado Filho visitou a base da Força Aérea Brasileira na Itália, solidarizando-se com os guerreiros alados do 1º Grupo de Aviação de Caça e da 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação, que lutavam nos céus da Europa em defesa da liberdade e da democracia.

É sobejamente conhecido o espetacular desempenho dessas Unidades Aéreas, na Itália. Como previra o Ministro, valeu à pena lutar contra todas as dificuldades surgidas com a criação, organização

e treinamento das nossas unidades de combate. Ao regressarem da guerra, os veteranos pilotos caçadores foram designados para servir na Base Aérea de Santa Cruz, onde organizaram o primeiro curso completo em avião de caça.

No que concerne ao transporte aéreo comercial, foi concedida permissão à empresa "Navegação Aérea Brasileira S.A" para estabelecer tráfego aéreo no território nacional (05 de setembro de 1941); autorização à *Panair do Brasil* para construir e aparelhar aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador, com o fim de permitir a sua utilização por aeronaves de grande porte (25 de julho de 1941).

A Navegação Aérea Brasileira era uma empresa brasileira. Seus comandantes eram pilotos militares licenciados para esse fim pelo Ministro Salgado Filho, que não economizava esforços no sentido de apoiar a Aviação Civil, elemento importantíssimo na integração e no desenvolvimento do País e da própria Aviação. A maioria dessas empresas, com o apoio do Ministro, já possuíam linhas para o estrangeiro desde 1942. A Condor, em 1943, passou a chamar-se Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. Estava totalmente nacionalizada. Antes mesmo da criação do Ministério, já havia muitos pilotos militares nas empresas civis. Suas linhas já atingiam as principais cidades do Acre, via Campo Grande, Cuiabá ou Corumbá.

Em agosto de 1942, Salgado Filho autorizou o funcionamento da Aerovia Brasil, com 40% do capital nacional e, em 1943, as Linhas Aéreas Paulistas, com centenas de acionistas brasileiros.

Sempre com a marcante presença e o imprescindível apoio do Ministro, surgiram ou foram readaptadas várias indústrias voltadas para a aviação.

No início de sua gestão, os pilotos das empresas aéreas existentes no País – VARIG, Panair do Brasil e Sindicato Condor – eram em grande parte estrangeiros. Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, todos esses pilotos foram substituídos, assim como a direção dessas empresas. A *Panair*, que era subsidiária da *Pan American*, teve seu capital e direção também nacionalizados. A VASP era de origem nacional, apesar de operar com aviões alemães.

Em consequência da Campanha Nacional de Aviação, surgiram centenas de aeroclubes. O transporte aéreo começou, então, a se desenvolver por meio de ligações curtas, utilizando pequenos aviões.

Em 29 de dezembro de 1942, foi dada concessão à "Empresa de Transporte Aerovias Brasil" para estabelecer tráfego aéreo em todo o território nacional. Esta seria a primeira empresa brasileira a estender sua linha até os Estados Unidos da América do Norte. No voo inaugural foi empregado um avião *Lockheed Lodestar*, que, partindo do Rio de Janeiro, em 8 de julho de 1943, e após ter feito escalas em Anápolis, Belém, Trinidad, e Ciudad Trujillo, alcançou Miami, na Flórida.

Na gestão de Salgado Filho estava implícita a missão de reorganizar o setor aeronáutico. Consciente dessa obrigação, não se furtou em promover a indústria de construção aeronáutica. Dentro desse espírito, foi organizada em São Paulo a "Companhia Aeronáutica Paulista", do Grupo Pignatari. Desta empresa, sairia, em 2 de abril de 1943, o avião CAP-4, denominado "Paulistinha", constituindo-se num dos grandes triunfos da Indústria Aeronáutica na década dos quarenta do século passado. Destinava-se esse monomotor de asa alta à instrução inicial de pilotagem nos Aeroclubes, durante a Segunda Guerra Mundial, quando foi lançada, com forte apoio governamental, a "Campanha Nacional de Aviação".

Vinte aeronaves "Paulistinha" foram exportadas, por venda ou doação, a vários países como: Estados Unidos, Chile, Portugal, Uruguai, Paraguai e Itália.

Em 1943, Pignatari assumiu a responsabilidade pela Fábrica de Lagoa Santa, a convite do Ministério da Aeronáutica. Em virtude de dificuldades financeiras e do término da guerra, quando os aviões passaram a ser comprados por um preço muito baixo, a CAP, efetuou um acordo com o Ministério, pelo qual deveria montar 61 aviões *North American Texan T-6*, a partir de "Kits" integralmente importados da América, sendo que os vinte últimos teriam um percentual nacionalizado. Entretanto, a fábrica veio a fechar no ano de 1948.

É de se destacar o apoio do Ministério da Aeronáutica à Fábrica Nacional de Motores (FNM), então dirigida pelo Brigadeiro Antonio Guedes Muniz. Infelizmente, em face da entrada dos Estados Unidos na guerra, não foi permitida a exportação para o Brasil das máquinas que fabricariam os motores. Também a demora da infraestrutura prejudicou bastante o funcionamento da fábrica. Por meio do "*Lend na Lease*", o Brigadeiro Muniz ainda conseguiu trazer as máquinas dos Estados Unidos, em 1943. O motor a ser fabricado seria o *Wright*, de

acordo com a indicação de comissão do Ministério. Os americanos, porém, por intermédio do "*Lend and Lease Act*", passaram a fornecer grande quantidade de motores *Wright* já prontos, o que veio a concorrer para que o Ministério desistisse do projeto, mais tarde. A guerra acabou e a FNM ainda não ficara totalmente pronta.

Na administração do insigne Ministro, foram produzidos, sob licença, na Fábrica do Galeão, pertencente ao Ministério da Aeronáutica, os primeiros aviões de instrução primária *Fairchild PT-19*. Tratava-se de um monoplano de asa baixa, de duplo comando, muito usado posteriormente na instrução primária dos Cadetes da Escola de Aeronáutica, a qual, assim como a Escola de Especialistas da Aeronáutica foram criadas durante a administração do Ministro Salgado Filho. A fábrica começou a construí-los no ano de 1944, e, até o final da guerra, foram produzidas mais de 100 unidades.

Mesmo antes de o Brasil declarar guerra aos países do Eixo, a Força Aérea Brasileira começou a efetuar voos de patrulhamento em nosso litoral, no início de 1942, utilizando aviões NA T-6 e Corsário. Muitos aeroclubes e as próprias companhias de aviação foram estimuladas pelo Ministro Salgado Filho a cooperarem no patrulhamento do litoral brasileiro, quando em voos locais ou em viagens pelo litoral.

Na região Nordeste, a Base Aérea de Fortaleza era a única que possuía alguns aviões bimotores capazes de realizar uma patrulha razoável e mais segura para suas tripulações.

O Ministro Salgado Filho dava integral apoio aos pedidos do Brigadeiro Eduardo Gomes, então Comandante das 1ª e 2ª Zonas Aéreas, e procurava sensibilizar o Presidente Getúlio Vargas às suas pretensões de obter meios aéreos e treinamento, junto ao Governo americano.

Por outro lado, e paralelamente, Salgado Filho preocupava-se em melhorar o nível de formação dos pilotos, especialistas e artífices, tendo em vista, certamente, a provável entrada do Brasil no conflito.

Em janeiro de 1943, o Aeroporto Bartolomeu de Gusmão passou a denominar-se Base Aérea de Santa Cruz e a ser sede do 1º Regimento de Aviação pelo Decreto-Lei nº 5.198. Ainda no mesmo mês, a Base Aérea de Belém, que havia recebido quatro aviões anfíbios *Grumann* J4 F2 a partir de outubro de 1942, recebeu três aeronaves *Consolidated* PBY-5.

O estágio do Agrupamento de Aviões de Adaptação, na Base Aérea de Fortaleza, terminou em junho de 1943 e, assim a FAB passou a ter suas primeiras tripulações operacionais em aviões bimotores modernos. Em seguida, os aviões foram transferidos para Recife e Natal, sendo substituídos por três aviões AT-6B e A-28 *Hudson*. No final de 1943, a Base Aérea de Natal recebeu 14 aeronaves P-40. Em Recife, os B-25 vindos de Fortaleza foram reforçados por aviões AT-6B e *Hudson*.

A Base Aérea de Salvador, criada em 5 de novembro de 1942, pelo Decreto-Lei nº 4.916, só veio a receber seus primeiros aviões, três NA-72 e alguns *Hudson*, no início de 1943.

A partir de 15 de setembro de 1942 a Força Aérea realizou a primeira cobertura de comboio, que saiu de Salvador para Recife sob o comando pessoal do Brigadeiro Eduardo Gomes. A cobertura foi realizada apenas no período diurno e realizada com dois B-25 *Mitchell*, um *Lockheed* 12-A e duas aeronaves *North American* T-6.

A grande preocupação do Governo no final de 1942 era a tentativa de desembarque dos alemães no litoral brasileiro. A vitória dos aliados no norte da África afastou, definitivamente, essa hipótese. Por outro lado, os submarinos do Eixo intensificaram sua ação no Atlântico. Os americanos começaram então a reforçar os seus meios aéreos nas Bases Aéreas de Belém, Natal e Salvador, em 1943, para fazer face à ameaça dos submarinos. Por iniciativa do Brig. Eduardo Gomes e com o imprescindível apoio do Ministro Salgado Filho, os americanos incluíram a FAB em seu primeiro plano de operações. Assim, em 1943, a Força Aérea passou a receber os Catalina (7), ao mesmo tempo em que mantinha sua frota de A-28 *Hudson* (28). Por outro lado, o Ministro determinava que, durante a guerra, o período de formação dos oficiais aviadores na Escola de Aeronáutica tivesse seu período reduzido de três a quatro meses.

Ainda em 1943, a FAB deu um passo importante no conhecimento dos métodos modernos de controle de voo e de apoio à navegação aérea usados, principalmente, em Belém e nas bases do Nordeste. Nessa época, os pilotos nacionais não tinham conhecimento e prática de aproximação para pousos em condições meteorológicas adversas. Em 1943, vários ataques foram feitos por aviões brasileiros a submarinos alemães. Em 31 de julho de 1943, aviões da FAB afundaram o submarino alemão U-199 a 60 milhas ao sul da entrada da Baía de Guanabara.

Em que pese os esforços do Ministro e do Brig. Eduardo Gomes para que a FAB cumprisse missões de patrulha e, posteriormente, de cobertura de comboios, ainda era muito grande a diferença entre os meios empregados pelos americanos e os operados pelos brasileiros. A padronização, também, era um elemento muito diferente entre as duas Forças. Finalmente, com os entendimentos entre o Almirante estadunidense Ingram e Salgado Filho, foi publicado no Boletim Reservado nº 32, do Comando da Segunda Zona Aérea, em 23 de setembro de 1943: "De ordem do Exmº Sr. Comandante da Quarta Esquadra, a partir de 1º de outubro de 1943, fica constituído, em Natal, um agrupamento misto FAB - U.S. Navy". A unidade criada teve o nome de "United States Brazilian Air Training Unit" (U.S.B.A.T.U).

O treinamento seria ministrado ao efetivo de um esquadrão e realizado em três turmas, a fim de não deixar as unidades brasileiras com poucos pilotos e especialistas. Nesses treinamentos, nossas tripulações praticariam voo por instrumentos e navegação radiogoniométrica e astronômica sobre o mar. Fariam exercícios de tiro e bombardeio contra submarinos com a utilização de radares em sua busca e ataque. O treinamento incluiria, também, técnicas de cobertura de comboios na patrulha e nas varreduras.

Como se pode constatar, o Ministro Salgado Filho lutou para conseguir colocar o efetivo completo de um Esquadrão de Patrulha em condições de operacionalidade idênticas à de um esquadrão americano.

A complementação desse excelente curso constou, posteriormente, de uma parte prática: alguns brasileiros foram voar com tripulações americanas e outros se deslocaram para a Base de *Quonset Point*, perto de Boston, onde os instrutores eram oficiais ingleses de grande experiência na patrulha do Atlântico Norte. Houve até lançamento de foguetes nesses estágios.

Formaram-se trinta e seis pilotos e os especialistas correspondentes a 18 tripulações, totalizando noventa oficiais e sargentos.

Como se pôde verificar mais tarde, esses oficiais foram os responsáveis pela padronização de nossos esquadrões de transporte e pela elevação do nível de voo por instrumentos e de navegação.

Em 30 de março de 1944, já em Recife, deu-se o encerramento da última turma, com a presença do Ministro Salgado Filho.

Em 17 de agosto de 1944, pelo Decreto-Lei nº 6.796, o Ministro atualizou a organização das unidades de aviação da FAB, de Belém a Porto Alegre. Essas unidades foram dotadas com aviões PV-1, PV-2, B-25, A-28, Catalina, P-40, *Vengeance* A-31, *Vultee* V-11; as unidades de transporte receberam aeronaves *Lodestar* e C-47.

As aeronaves usadas na patrulha eram as mais modernas da guerra e, por essa razão, algumas unidades brasileiras puderam substituir unidades americanas sediadas no Nordeste e no Rio de Janeiro.

Depois da passagem do Presidente Roosevelt por Natal, onde se encontrou com o Presidente Getúlio Vargas, foram ratificados vários acordos existentes entre os dois países. A Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos começou a estudar a participação das Forças Armadas brasileiras no Teatro de Operações europeu. Decidido o envio de tropas terrestres para a Europa, o Ministro Salgado Filho tomou uma decisão histórica e de grande alcance estratégico: incorporar ao Ministério da Aeronáutica, que estava em plena fase de afirmação perante a sociedade brasileira, a experiência real de combate. Assim, ficou decidido – apesar dos problemas decorrentes do seu plano de expansão e de organização e, ainda, da grande responsabilidade na defesa de todo o nosso litoral – enviar um contingente para operar junto com nossas forças terrestres. No seu entendimento, a experiência decorrente da participação brasileira no Teatro de Operações (TO) europeu compensaria as dificuldades a serem vencidas.

Após vários entendimentos, houve a visita a uma comissão de oficiais do Exército e da FAB ao Teatro de Operações europeu, no mês de dezembro de 1943. Dessa comissão, permaneceram visitando algumas unidades do TO os Majores-Aviadores Lavenère-Wanderley e Canabarro Lucas. Cabia-lhes determinar todos os elementos necessários à criação, organização e preparação do Grupo de Caça brasileiro a ser enviado à Europa para lutar ao lado dos países aliados.

E, assim, foi criado o 1º Grupo de Aviação de Caça, no dia 18 de dezembro de 1943, pelo Decreto-Lei nº 6.123 e, sete meses mais tarde, pelo Aviso Ministerial nº 57, de 20 de julho de 1944, foi ativada a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO). Em consequência, a FAB deu início à organização dessas duas unidades de combate. O Ministro Salgado Filho, nove dias depois de ter criado o 1º Grupo de Caça, nomeou como comandante, o Major-

Aviador Nero Moura, oficial de seu gabinete, ex-piloto e amigo do Presidente Getúlio Vargas. Para comandar a 1ª ELO foi designado o Capitão-Aviador João Affonso Fabrício Belloc que ficou adido à Força Expedicionária Brasileira. O critério de seleção foi o voluntariado; os oficiais de operações e informações e os comandantes de esquadrilhas do 1º Grupo de Caça foram escolhidos, pessoalmente, pelo Major Nero Moura.

Finalmente, depois do treinamento no Panamá e nos Estados Unidos, o 1º Grupo de Caça chegou a Tarquínia, Itália, no dia 7 de outubro de 1944. A 1ª ELO chegou no dia 12 de outubro a Livorno, Itália, e daí seguiu para a Quinta Real de San Rossore, nas imediações de Pisa. No dia 14 de outubro de 1944, a bandeira brasileira do 1º Grupo de Caça foi hasteada em Tarquínia.

Durante a guerra, o Ministro Salgado Filho visitou a localidade de Porreta Terme, na Itália, onde se encontrou com elementos do 1º Grupo de Caça e da 1ª ELO.

Todos têm conhecimento do espetacular desempenho do 1º Grupo de Caça e da 1ª ELO, na Itália. Como previra o Ministro, valeu à pena lutar contra as dificuldades surgidas com a criação, organização e treinamento das nossas unidades de combate. Ao regressarem da guerra, os veteranos caçadores foram para Santa Cruz, onde organizaram o primeiro curso completo de caça. Os aviões empregados eram os mais modernos na época: os P-47 Thunderboldt.

Durante as comemorações da Semana da Asa de 1944, foi feita a entrega ao Ministro Salgado Filho, pelo Dr. Paulo Sampaio, presidente da Panair do Brasil, do coração de Alberto Santos-Dumont, retirado de seu corpo por ocasião da autópsia. Essa relíquia acha-se guardada em artístico escrínio de ouro, no Museu Aeroespacial, no Campo dos Afonsos.

Salgado Filho permaneceu à frente do Ministério da Aeronáutica até 29 de outubro de 1945, data da deposição do Presidente Getúlio Vargas, quando transmitiu o cargo ao Major-Brigadeiro-do-Ar Armando Figueira Trompowsky de Almeida, retornando à advocacia.

Em janeiro de 1947, foi eleito Senador pelo Rio Grande do Sul, na legenda do Partido Trabalhista Brasileiro, tomando posse a 12 de março daquele mesmo ano.

Sua brilhante atuação à frente da Pasta da Aeronáutica foi um verdadeiro exemplo para os que se seguiram. Soube conciliar, com notável maestria e sábias medidas, os reclamos e interesses naturais de cada grupo, transformando-os em um único, em que o interesse maior da Pátria prevalecesse sobre quaisquer outros.

Nas eleições presidenciais de 1950, exerceu importante papel de ligação entre Getúlio Vargas, novamente candidato à Presidência da República, e elementos do Partido Social Democrático (PSD), que acabaram o apoiando. Nesse mesmo pleito Salgado Filho foi indicado, pelo Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), candidato ao governo gaúcho.

Salgado Filho faleceu em 30 de julho de 1950, em um lamentável acidente aéreo, quando o bimotor *Lodestar* que o conduzia rumo a um encontro com Getúlio Vargas, na fazenda do ex-presidente, em São Borja, se chocou com uma colina em São Francisco de Assis.

Destarte, Joaquim Pedro de Salgado Filho saiu da vida para ingressar na História, deixando um raro exemplo de diligente e íntegro administrador, ademais de um habilidoso político, revelando-se o homem certo para ocupar destacadas funções ao longo de sua brilhante e profícua existência.

O nome de Joaquim Pedro Salgado Filho está destinado a fulgir eternamente na memória da Força Aérea Brasileira e figurar para sempre, nas páginas da História da Aviação Brasileira.

Decorridos 69 anos da benfazeja criação do Ministério da Aeronáutica, podemos olhar com justificado orgulho e confiança a magistral obra realizada pelo insigne e inolvidável Ministro Salgado Filho. A ele, a Aeronáutica brasileira e o Brasil muito devem.

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

Mensagem aos jovens que estão ingressando na Aeronáutica

João Felippe Sampaio de Lacerda Junior

Prezados Jovens,

Dirijo-me a vocês que, oriundos dos mais diversos recantos do País, por força de vocação e desejo de bem servir à nossa Pátria, estão ingressando nas fileiras da Força Aérea Brasileira.

A primeira etapa vocês já transpuseram: o exame de admissão; as demais, tenho certeza, com garra, dedicação e interesse serão superadas.

Ao ingressarem na FAB, vocês iniciaram uma nova fase de suas vidas. Aqui, encontrarão um ambiente acolhedor, farão novas amizades e aprenderão com instrutores, professores e monitores, não somente os conhecimentos curriculares como, também, o preparo militar tão necessário à perfeita formação do futuro integrante da Força.

Na caserna, como em toda a sociedade, existem normas e padrões de procedimentos que lhes serão ensinados e exigidos diuturnamente. Aconselho aos novos militares, que iniciam esta bela e promissora carreira, o mais estrito cumprimento dos regulamentos, das ações recomendadas e das ordens recebidas dos seus superiores hierárquicos.

Concito vocês à fiel observância da disciplina, viga mestra de toda a estrutura das Forças Armadas. Ela irá educar a vontade e, assim, contribuirá para que assimilem com tranquilidade os costumes inerentes à vida militar. Devem cultivá-la, pois ela é um código de ética que norteia nosso comportamento no seio de qualquer sociedade.

A vontade férrea lhes será muito necessária, pois a vida do soldado exige inúmeros sacrifícios e apresenta enormes obstáculos que devem ser ultrapassados. Só aqueles que são possuidores de um grande ideal e estão dispostos a tudo para alcançá-lo é que triunfarão; os outros, certamente, estarão fadados a sucumbir no meio do caminho.

Finalmente, posso assegurar que, facilmente, alcançarão à tão almejada meta se seguirem com determinação a dois atributos: respeito e dedicação ao trabalho.

Respeito: aprendemos em nossos lares que devemos respeitar às pessoas, independente de idade, raça ou religião. Não se esqueçam, porém, do mais importante: respeitar à si próprio, comportando-se de maneira digna e honesta.

Dedicação ao trabalho: que seja de tal intensidade a lhes permitir terem o entusiasmo e o ânimo capazes de sobrepujar os percalços e problemas que se lhes apresentarem.

Felicidades e boa sorte na carreira que iniciam.

O autor é Tenente-Brigadeiro-do-Ar e
ex-Ministro do Superior Tribunal Militar

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
24 – O P-16 Tracker e a Aviação Embarcada - Laércio Becker

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 – Voos 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@incaer.aer.mil.br

INCAER