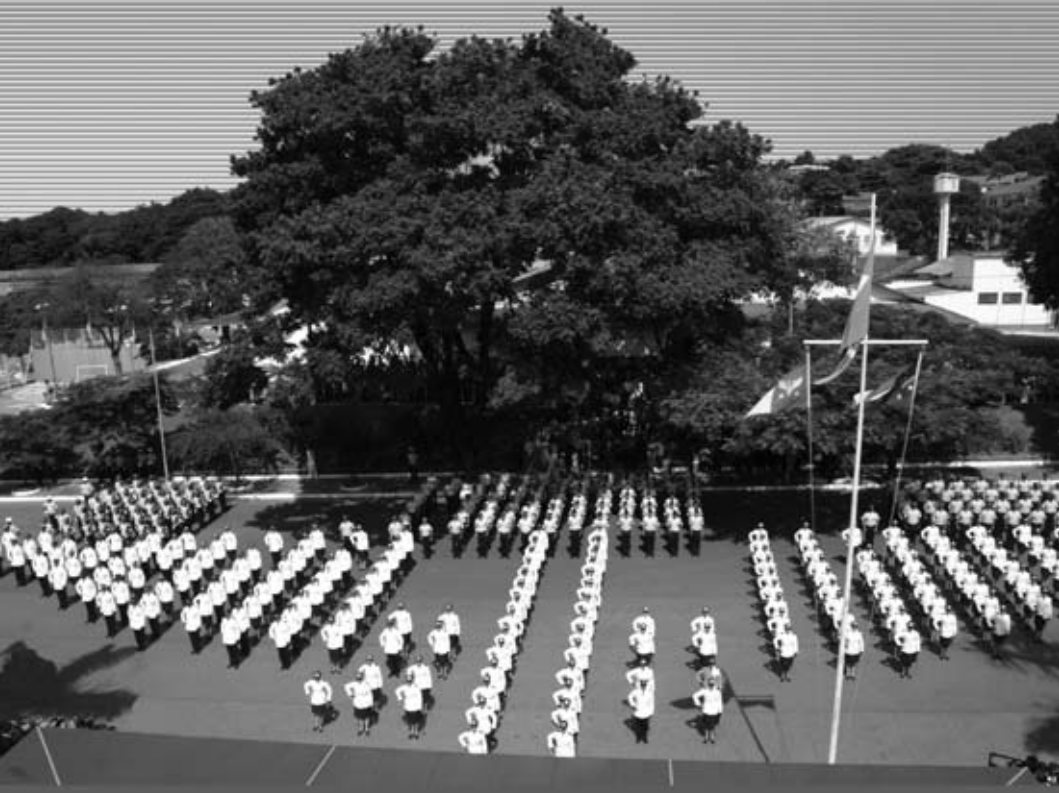
Ideias em Destaque

Nº 33 - maio/ago. 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
Victor Henrique Pires Papini

Revisão de Textos
Lídia Albuquerque

Nossa Capa
Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica - CIAAR

Fotografia da Capa
Seção de Fotografia do CIAAR

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

Apraz-me trazer à lume a edição de número 33 da revista "Ideias em Destaque", uma prestigiosa publicação do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, concernente ao segundo quadrimestre do ano em curso.

Como sói acontecer, neste exemplar apresentamos 28 artigos da lavra de conceituados articulistas, versando sobre temas variados, enfocando assuntos ligados à Geopolítica, Logística e Mobilização, Assuntos Estratégicos, Poder Aéreo, Psicologia, Polemologia, Inteligência, Defesa Nacional, Diplomacia, além de fatos curiosos afetos à historiografia aeronáutica mundial, o que, a nosso ver, torna a nossa revista bastante atraente e de agradável leitura.

Esperamos poder continuar contemplando os nossos leitores com artigos que abarquem a ampla gama de assuntos de alta relevância histórico-cultural e de real interesse de nossa querida e fraterna Família Aeronáutica.

Agradecemos aos nossos prestimosos colaboradores, autores dos textos que compõem esta edição, esperando poder continuar desfrutando da espontânea colaboração com o nosso já tradicional periódico.

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 33
maio/ago. 2010

Sumário

1. Graves vulnerabilidades na diplomacia e defesa 9
Luiz Eduardo Rocha Paiva

2. A problemática colombiana e seu desdobramento 12
Manuel Cambeses Júnior

3. Como sair do Afeganistão 15
Mauro Santayana

4. O "Livro Branco" da Defesa Nacional na China e a Estratégia Nacional de Defesa Brasileira: Um estudo sucinto 17
Mauro Barbosa Siqueira

5. Estratégia e Psicologia 30
Tacarijú Thomé de Paula Filho

6. Haiti: Desafios à liderança brasileira 38
Luiz Gonzaga Schroeder Lessa

7. Somos Ingênuos? 42
Paulo Cesar de Castro

8. Europa em declínio 49
Paulo Nogueira Batista Júnior

9. A atividade de Inteligência, em nível estratégico: Uma proposta para o Brasil 51
Márcio Bonifácio Moraes

10. Programa irresponsável 74
Carlos Alberto Marques Soares

11. O Debate sobre a Defesa Nacional 76
Gustavo Alberto Trompowsky Heck

12. Além do FX2: o FXX... 78
Lauro Ney Menezes

13. Alberto Santos-Dumont y la Fundación del Aero Club Argentino 89
Oscar Fenández Brital

14. O binômio "Guerra " e "Sociedade" e a produção da História Militar recente 94
Marcello José Gomes Loureiro

15. Forças Armadas e PNDH-3 98
Ives Gandra Martins

16. O caça à jato Messerschmitt Me 262: Oportunidade Perdida ou Sonho Impossível? 100
Pesquisa de Internet

17. Decisões políticas relativas à Defesa 115
Carlos Alberto Pinto Silva

18. As furtivas aeronaves negras 118
Renato Alonso Azevedo

19. A Logística de Recursos Humanos e o Poder Nacional 134
Antonio Celente Videira

20. O Boeing B-17 na Força Aérea Brasileira 150
Aparecido Camazano Alamino

21. A Tecnologia da Informação no Treinamento na Aviação Civil 162
Marcelo Hecksher

22. Reflexões sobre a Educação 166
Tacarijú Thomé de Paula Filho

23. O Embaixador Gibson Barboza e a crise com o Paraguai (1965-1974) 173
Marcos Henrique Camillo Côrtes

24. O impávido colosso indefeso 183
Paulo Ricardo da Rocha Paiva

25. Bric, Chíndia e Chimérica: os novos *players* da economia global 185
Manuel Cambeses Júnior

26. Saint Exupéry: o aviador, o filósofo, o mito 187
Lauro Ney Menezes

27. Israel contra Israel 197
Demétrio Magnoli

28. Coragem Intelectual 200
Araken Hipólito da Costa

Graves vulnerabilidades na diplomacia e defesa

Luiz Eduardo Rocha Paiva

O Brasil é visto como potência emergente no campo econômico e adquiriu peso político para ser ouvido globalmente. Essa ascensão implica assumir responsabilidades e gera novas necessidades para o País que o colocarão em rota de colisão com atores poderosos, particularmente EUA, China, Rússia, União Europeia e Japão - eixo do poder que conduz os destinos do mundo -, todos eles potências nos campos político, econômico, militar e científico-tecnológico. O crescente poder econômico nos faz ser ouvidos, mas não basta para sermos acatados.

Potências são países com capacidade para defender a soberania, o patrimônio e a integridade territorial contra ameaças estrangeiras, projetar-se externamente para garantir interesses importantes e participar com autoridade de decisões em fóruns internacionais. Existem condições que contribuem decisivamente para lograr tal status. Vasto território rico em recursos naturais e uma grande população. Poder econômico, militar e científico-tecnológico. Permanência de políticas e estratégias durante sucessivos governos para a consecução dos objetivos fundamentais, condição difícil em países divididos por ideologias, etnias e religiões inconciliáveis. Educação integral - conhecimento, cultura, ética e civismo -, raiz da coesão nacional e de uma liderança com visão estratégica e autoridade moral dentro e fora do país.

A liderança brasileira manifesta o propósito de ombrear o País ao eixo do poder, mas não garante a constância dos recursos orçamentários para fortalecer as Forças Armadas, de modo a reduzir oportunamente o hiato com as potências do eixo nos campos militar e científico-tecnológico. O Brasil poderá viver em curto e médio prazos conflitos em que, por não dispor de poder militar para respaldar intenções do Estado, terá de limitar ou abdicar de interesses importantes ou, então, buscar alianças para defendê-los,

com o inconveniente de que elas cobrarão um preço elevado. Mas essa não é a nossa única vulnerabilidade.

O Brasil ainda é um país em formação, pois falta integrar a imensa Amazônia, área de enorme valor por sua riqueza e posição geoestratégica, onde a plena soberania será fator determinante para nossa inclusão no eixo do poder. A liderança brasileira, sem visão de futuro, não entende que interessa àquele eixo compartilhar a soberania sobre a Amazônia não só pelos seus recursos e sua posição, mas também para impedir a ascensão do Brasil como potência rival. Assim, submete-se à pressão internacional exercida por meio de uma estratégia indireta, progressiva e velada, particularmente na questão indígena, e adota políticas que comprometem a soberania e o patrimônio amazônico. Mas essa não é a nossa última vulnerabilidade.

As relações internacionais são como um teatro de operações onde a batalha é pelo poder. É correto dizer, ao contrário de Clausewitz, que a política é a continuação da guerra por outros meios. A derrota nesse jogo tem um custo elevado para um Estado, desde a perda de status internacional até o seu próprio desaparecimento - vide Roma na Antiguidade e Reino Unido, Alemanha e URSS no século 20. Portanto, é natural priorizar o realismo pragmático sobre o idealismo em política exterior. Tal desequilíbrio aumentou graças ao egocentrismo, materialismo, consumismo e prepotência, antivalores em voga transmitidos do indivíduo para a nação e daí para as estratégias nas relações entre países, sempre com prejuízo dos mais fracos.

Há um anseio mundial pela valorização do humanitarismo, com ênfase em justiça e solidariedade, no sentido de reduzir as grandes diferenças entre nações ricas e pobres. Abre-se o espaço para um discurso idealista-realista de uma potência emergente que, preservando o interesse nacional, atraia o apoio às suas demandas pelo expressivo universo de países periféricos dos fóruns internacionais, bem como ponha os países mais fortes na defensiva. Não é um seguro total contra as potências do eixo, mas limita-lhes a liberdade de ação parcialmente, enquanto a potência emergente reduz suas vulnerabilidades.

A liderança nacional está inviabilizando a ocupação desse espaço por conduzir a política exterior pela linha ideológica socialista radical e jurássica do Foro de São Paulo, subordinando interesses nacionais aos

partidários, e pelo discurso dúbio, que acerta ao condenar a prepotência e falta de solidariedade do eixo do poder, mas perde credibilidade ao endossar regimes ditatoriais que sufocam a liberdade, amordaçam a imprensa, prendem, torturam e matam opositores. Peca pela parcialidade mal disfarçada no conflito entre Colômbia e Venezuela, instando por moderação aos respectivos presidentes quando está claro que as provocações e ameaças partem do aliado Hugo Chávez. Erra ao interferir em Honduras desastradamente, recebendo contundentes respostas do povo hondurenho nas urnas, do Congresso e da Suprema Corte do país ao confirmarem a deposição de Manuel Zelaya. Mera incoerência ou hipocrisia?

Mas a maior vulnerabilidade é a enfermidade moral do País. A liderança é patrimonialista e se apodera ilegalmente dos bens públicos como se fossem de sua propriedade. Apoia-se na impunidade e na omissão da sociedade, que, sem esperança na Justiça, também assume a falta de ética e valores. Sociedade carente de exemplos e referências que, anestesiada, se contenta com a satisfação de necessidades básicas e a falsa noção de liberdade, que usa sem responsabilidade e disciplina, tornando-a um bem ilusório. Tudo isso debilita a coesão nacional e a autoridade moral de nossa liderança, condições para inserir o Brasil no cenário dos conflitos onde reina o eixo do poder. Só um choque de valores e um sistema educacional moral e profissionalmente recuperado poderão sanar essa gravíssima vulnerabilidade.

O autor é General-de-Brigada, professor emérito e ex-comandante da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME)

A problemática colombiana e seu desdobramento

Manuel Cambeses Júnior

O tour empreendido pelo presidente colombiano Álvaro Uribe, pela América do Sul, no final do ano passado, com o objetivo de dar conhecimento aos termos do convênio firmado com os Estados Unidos, que lhe permitirá instalar até sete bases militares em território colombiano, destinadas a coadjuvar o governo no combate ao narcotráfico e ao terrorismo, semeou, como corolário, muitas dúvidas e temores entre os condôminos do espaço geopolítico sul-americano.

O presidente venezuelano Hugo Chávez Frias, como sói acontecer, foi o mais extremado de todos, expressando, de forma veemente e contundente, sua preocupação com relação à existência dessas bases, por entender que constituem sérias ameaças ao equilíbrio regional.

A Colômbia lidera a produção de coca que inunda os Estados Unidos e a Europa. O país registrava, em 2003, vinte e oito mil assassinatos ao ano e mais de 60% dos sequestros ocorridos em todo o mundo; porém, essa situação foi revertida com a sensível redução de 50% no efetivo das FARC. Entretanto, isto não significa necessariamente que a violência tenha cessado, muito embora, em que pesem os problemas que afligem o país, Bogotá é considerada uma das capitais mais seguras da América Latina.

As estatísticas expostas pelo Escritório Nacional de Política de Controle de Droga da Casa Branca assinalam que, no ano de 2007, a Colômbia, assim como Peru e Bolívia, produziram, em conjunto, aproximadamente 1.500 toneladas de coca, ou seja, houve um incremento de 42% em relação à produção obtida em 2006. Isto veio a ocorrer, muito embora os EUA tenham investido aproximadamente 5 bilhões de dólares no sentido de combater o narcotráfico na selva colombiana.

Estas cifras não fazem mais do que justificar a presença dos norte-americanos em território colombiano. É de se destacar que a Colômbia é um país banhado pelos oceanos Atlântico e Pacífico e mantém

vizinhança com Venezuela, Peru e Equador, ou seja, o eixo estratégico para combater o narcotráfico em uma região onde também operam as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC), que ainda mantêm em seu poder um considerável número de sequestrados. Faz-se mister ressaltar que a Base Aérea de Manta, no Equador, não poderá mais ser usada pelos americanos devido à negativa do mandatário equatoriano, Rafael Correa.

O presidente estadunidense Barack Obama tem sido enfático ao assegurar que é de bom alvitre a instalação de novas bases militares, e o governo colombiano sustenta que se trata simplesmente da renovação de um acordo já existente, similar ao Plano Colômbia, onde os Estados Unidos investirão 46 milhões de dólares na base militar de Palanquero, que servirá para ampliar a plataforma de aterrissagem de aeronaves, próximo de Puerto Salgar, em Cundinamarca.

A ampliação do convênio existente entre os Estados Unidos e a Colômbia tem conseguido criar algumas sérias fricções geopolíticas em uma região onde já existem problemas de demarcação de fronteiras, tal como afirmou recentemente o secretário-geral da OEA, José Miguel Insulza, e é evidente a influência política, cada vez mais acentuada, do presidente Hugo Chávez na Bolívia, no Equador, na Nicarágua e em Cuba. Em resposta, o mandatário venezuelano anunciou a instalação de bases "de paz" no estado Carabobo, a leste da Venezuela.

Entendem os analistas que a Venezuela é um país de trânsito, cada vez mais importante para a cocaína procedente da Colômbia, destinada à Europa, via Oeste da África, e para os EUA, através do México e do Caribe. Por outro lado, segundo a ONU, em 2008, o Peru obteve um crescimento de 4,5% na semeadura de folha de coca, que teria ascendido a 55 mil hectares. Isto representaria mais de 35% do cloridrato de cocaína que se produz no mundo. Atualmente, esta nação ocupa o segundo lugar como produtor, porém, se as autoridades peruanas não tomarem as devidas providências, no ano de 2011 certamente terá se transformado em líder mundial.

As potências mundiais, de modo contumaz, estimulam os governos sul-americanos a assumir uma atitude menos passiva e priorizar a luta contra o narcotráfico e o terrorismo. Porém, a atual crise financeira que açoita o mundo, e que teve sua origem nos Estados Unidos,

está afetando significativamente a América do Sul que se vê compelida a investir suas reservas no sentido de reduzir os efeitos nocivos causados pelo narcoterrorismo, e que afetam drasticamente a economia desta parte da orbe.

Entretanto, se os países do primeiro mundo, que possuem elevados níveis de consumo de drogas, não se conscientizarem de que devem adotar uma filosofia sintônica, no sentido de combater com veemência, através de massivas campanhas publicitárias, o consumo de substâncias estupefacientes, podemos vaticinar que jamais será atingido o êxito desejado com vistas a erradicar o cultivo da coca nas nações andinas.

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

Como sair do Afeganistão

Mauro Santayana

Os Estados Unidos estão dispostos a negociar com os talibãs, e o presidente do Afeganistão – cuja legitimidade é nenhuma, por ter sido imposto por Washington em uma fraude eleitoral – propõe uma série de condições para as conversações. Depois de mais de 1.600 baixas norte-americanas, sem contar com as das demais tropas invasoras, e de muito mais mortos entre os afegãos, os generais americanos Petraeus e McChrystal concluem pela impossibilidade de vitória pelas armas. Os aliados já pensavam assim, e se reúnem em Londres, para discutir o assunto. O presidente Obama, que concordara antes com o Pentágono, de que a vitória só seria obtida com mais soldados, enfraqueceu-se no episódio. A sua ideia era a de que, a fim de se retirar do Iraque, seria necessário aumentar a pressão no Afeganistão. Ele não poderia ter atuado de forma diferente, já que recebera o conflito dos três presidentes que o precederam.

A guerra contra Saddam foi o grande erro estratégico do primeiro Bush. Admita-se que Washington, para garantir o suprimento de petróleo barato do Kuwait, tenha agido em defesa do emirado. Frustrada a tentativa de anexação, a diplomacia deveria ter procurado um modus vivendi com Saddam, o que não seria difícil. Bush continuou castigando o Iraque com seus bombardeios, mantidos pelo democrata Clinton, até que o outro Bush, o filho – ao acusar falsamente Saddam de envolvimento nos atentados de 11 de Setembro e de dispor de armas de destruição em massa – invadiu e ocupou o país.

O presidente Hamid Karzai – cuja iniciativa foi claramente ditada por Washington – apresentou um plano de conciliação política nacional, que começa com o gesto de boa vontade das Nações Unidas em retirar, de sua lista de terroristas, alguns líderes talibãs. Eles poderão movimentar suas contas bancárias, até agora congeladas, e influir sobre seus companheiros. Em outro movimento, pretendem atrair combatentes do Talibã, com dinheiro vivo, a fim de enfraquecer o inimigo e forçá-lo às negociações. Parece mais difícil conseguir que os talibãs rompam com a

Al Qaeda. Os chefes podem até prometer a ruptura, como estratagema político, mas há laços muito fortes entre Bin Laden e os líderes radicais.

O porta-voz dos talibãs, Zabiulah Mohammed, já declarou que, enquanto houver tropas estrangeiras no território muçulmano, não haverá conversações de paz. Que haja uma ou outra defecção é provável, mas que elas signifiquem algum acordo é difícil. Seja como for, os Estados Unidos se encontram diante de outra derrota militar – e política. Seus generais entendem agora que, por mais tropas sejam enviadas para o território, não conseguirão dominar os radicais muçulmanos. A ação política poderia ter trazido resultados no passado. O sangue derramado e o dinheiro gasto ali para nada serviram.

Quando os norte-americanos deixarem o país – e o deixarão tão logo consigam – o episódio irá somar-se ao passivo da história da grande república, com seus crimes contra a humanidade, junto às derrotas, na Coreia, em Cuba e no Vietnã, entre outras. Foram guerras inúteis. Até lá, os afegãos e os invasores continuarão a morrer. Apesar das declarações em favor das soluções políticas, os americanos continuam defendendo o aumento das tropas estrangeiras, como meio de pressão para que os guerrilheiros talibãs desertem por dinheiro. Quanto mais tropas houver, mais resistência haverá. Vamos assistir ao que vimos, há 35 anos, no Vietnã: as demoradas conversações entre os dois lados, até o momento do desespero que foi a retirada das tropas agressoras, em Saigon.

Os descendentes dos que perderam seus filhos, e dos que perderam seus pais, nas duas grandes guerras mundiais do século passado, têm por que se orgulhar de seu heroísmo. Eles morreram por uma grande causa. Os que os perderam no Vietnã, e os estão perdendo no Iraque e no Afeganistão, devem sentir-se aflitos em seu desconsolo. Seus filhos e pais morreram para que as grandes corporações continuassem obtendo imensos lucros, distribuídos entre os executivos e as grandes famílias de bilionários ociosos.

O autor é jornalista e articulista do Jornal do Brasil

O "Livro Branco" da Defesa Nacional na China e a Estratégia Nacional de Defesa

Mauro Barbosa Siqueira

INTRODUÇÃO

> *No ano de 260 AC, consta que havia uma rivalidade entre Chi e Chao. O Rei Zhaoxiang de Chi não tinha urgência em travar uma batalha decisiva contra o seu inimigo e adotou o conselho de Fan Sei de atacar, inicialmente, Shangdang em Han, de modo a privar Chao do seu apoio. Em seguida, Zhauxiang fingiu estar disposto a negociar uma paz e, em decorrência, os Lordes deixaram de apoiar Chao. Ele, também, usou o estratagema de disseminar discórdia e, como resultado, o Rei de Chao dispensou o General Lian Po e nomeou para o seu lugar o estrategista acadêmico Chao Kuo como Comandante. Consequentemente, a força de Chao foi derrotada em Chang Ping. A vitória de Chi e a derrota de Chao nesta batalha deveriam ser, mais apropriadamente, atribuídas ao estratagema de Fan Sei do que ao poderio das forças de Chi.*[1]

O trecho acima manifesta a ideia do uso do estratagema. Os Estudos Estratégicos (EE) encontram-se amplamente em voga, no Brasil e no mundo, como tema de amplas discussões acadêmicas. Entretanto, deve-se enfocar esse assunto de forma crítica, bem como analisar o fenômeno observado, hoje, em países centrais, cuja visão extrapola o ambiente militar. Principalmente, porque essa disciplina abarca temas importantes como os de natureza política, econômica e de Defesa e Segurança Nacional. Nesses Estados-Nação têm-se empregado meios suplementares, visando ao fortalecimento e, acima de tudo, à substituição de meios puramente bélicos, a fim de se conquistarem objetivos que não poderiam ser alcançados, tão-somente, pelo poder militar.

1. *Para detalhes, ver a obra "The History of War in China", Military Translation Press, vol 2, p. 197.*

Essa consideração torna-se relevante e é pertinente, visto que outros elementos modificam hoje a clássica (e estrita) concepção de estratégia como "a arte e a ciência de obter a vitória militar"[2].

Portanto, entende-se que a definição de estratégia possui um caráter muito mais amplo do que, simplesmente, "a arte do generalíssimo" e se tornou modus vivendi da comunidade acadêmica dedicada aos Estudos Estratégicos e às Relações Internacionais. Dessa maneira, a hodierna acepção do termo estratégia indica a necessidade de envolvimento de toda uma sociedade nacional nas respectivas questões de Defesa. Provavelmente, as guerras futuras poderão apresentar a ocorrência, cada vez maior, da formação de estruturas acessórias, numa possível constituição multidisciplinar (além de interdisciplinar) e sinérgica de meios militares em conjunto com outros instrumentos.

O INEDITISMO DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA BRASILEIRA: PERSPECTIVA PIONEIRA SOB UMA NECESSÁRIA VISÃO PROSPECTIVA

Um estadista pensa na próxima geração,
enquanto que o político pensa na próxima eleição.

Churchill

A citação que enceta esta parte do artigo foi retirada de uma obra da lavra do Brigadeiro Engenheiro Tércio Pacitti, o qual salienta, no capítulo referente às "Estratégias Nacionais", a atuação do Presidente de França, durante a Segunda Grande Guerra, cuja perspicácia como homem público, segundo o autor, não foi muito observada, tampouco comentada: "Charles De Gaulle foi um Estadista. Plantou para o futuro quando ele mesmo, não mais poderia colher os frutos. Mas a França os colheu" [3].

2. *Um melhor entendimento pode ser adquirido nas obras: "Arms and influence", Thomas Schelling, 1976; "On war" de Carl von Clausewitz, 1984; "On strategy" de Liddell Hart; "Elementos de Estratégia" de André Beaufre, etc.*
3. *PACITTI, Tércio.* ***Do Fortran... à Internet****: construindo o futuro através da educação. São Paulo; Pioneira Thomson Learning, 2003, p. 412, 3. ed.*

No ano passado, o ex-Comandante da Universidade da Força Aérea (UNIFA) – Excelentíssimo Senhor Major-Brigadeiro-do-Ar Louis Jackson Josuá Costa – instigava os integrantes das comunidades civil e militar, no editorial da vigésima terceira edição da revista da UNIFA, a comparecer em dado evento e os indicava:

> *Por fim, como coroamento desse ano em que são comemorados os 25 anos da Universidade da Força Aérea, está à realização do 8º Encontro Nacional de Estudos Estratégicos, momento no qual a UNIFA promove os meios e o ambiente para que acadêmicos, empresários, militares, representantes de órgãos governamentais e não-governamentais, interessados e intelectuais possam conhecer e discutir os principais temas estratégicos do País e falar da Estratégia Nacional de Defesa e do seu significado. (UNIFA, 2008, editorial).*

A publicação oficial da Estratégia Nacional de Defesa (END)[4] ocorreu após findo o oitavo Encontro Nacional de Estudos Estratégicos (em novembro de 2008) e como consequência das idealizações do Comitê Ministerial, o qual foi, essencialmente, formado para esse fim. Aos estudiosos de Defesa Nacional, de Estudos Estratégicos e de Relações Internacionais, a pioneira END brasileira[5] impôs a exigência de se fazer leitura pormenorizada para analisar assuntos tão recentes, assimilar novas ideias e conceitos coevos, exercitar o espírito crítico e ter capacidade intelectual reflexiva e contemplativa.

A trigésima edição de "Ideias em Destaque" brindou os leitores da Comunidade Aeronáutica Brasileira com três artigos acerca da Estra-

---

4. *O trabalho refere-se ao Comitê Ministerial de Formulação da Estratégia Nacional de Defesa (END), criado por decreto no dia seis de setembro de 2007, que redundou em reuniões com doutos representantes de setores como o meio acadêmico, as forças armadas, os diversos órgãos governamentais, com vistas à edição da END abaixo referenciada. Em 17 de dezembro de 2008, o EM Interministerial Nº 00437/MD/SAE-PR foi encaminhado, pelos Nelson Jobim (Ministro de Estado da Defesa) Roberto Mangabeira Unger (Ministro Chefe da Secretaria de Assuntos Estratégicos), ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República Federativa do Brasil. Como resultado, em 18 de dezembro de 2008, foi lançada, pelo Presidente Lula, a Estratégia Nacional de Defesa.*
5. *O referido documento pode ser conseguido facilmente, em download gratuito, no seguinte endereço da Internet: <http://www.defesa.gov.br>.*

tégia Nacional de Defesa (END)[6]. Ler, assimilar, interpretar e analisar o assunto, no âmbito dos estudos estratégicos, requer conhecimento além de capacidade reflexiva e contemplativa.

Por sua vez, a Associação Brasileira de Estudos de Defesa (ABED) promoveu, na Universidade Estadual de Londrina (UEL), no Paraná, o seu Terceiro Encontro Nacional (III ENABED), que abarcou esferas ecléticas, multidisciplinares e interdisciplinares. A temática central desse Encontro[7] focalizou **"A Estratégia Nacional de Defesa"**.

Nesse Encontro Nacional, evidenciaram-se (além de temas correlatos à educação, à Ciência & à Tecnologia, às relações de gênero nas instituições militares, etc.) os três capitais eixos que estruturam essa inédita Estratégia: "reorganização das Forças Armadas, reestruturação da indústria brasileira de material de defesa e política de composição dos efetivos das Forças Armadas". (BRASIL, 2008, passim).

A Política de Defesa Nacional (PDN)[8] publicada em 1996 foi, com veemência, norma de relevância institucional ao fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID) no Brasil. Esse documento definiu como necessidade premente do País, o fortalecimento equilibrado da capacitação nacional no campo da Defesa, com o envolvimento dos

6. *Os ensaios referem-se, essencialmente à última edição referenciada, aos articulistas: Roberto Gama e Silva; Marcelo Hecksher; e Luiz Eduardo Rocha Paiva. A edição anterior a essa trouxe outras contribuições de João Fernando Guereschi, de Louis Jackson Josuá Costa e de Eduardo Italo Pesce.*

7. *O Terceiro Encontro Nacional da ABED perfaz-se-á por quatro conferências, quatro mesas redondas, uma sessão temática especial e dezenove sessões de comunicações temáticas, mobilizando ativamente 118 participantes. O número de trabalhos selecionados foi de 96 propostos por professores, pesquisadores e alunos de pós-graduação de 35 instituições, como, por exemplo, as seguintes: Academia da Força Aérea, Escola de Administração do Exército, Escola Superior de Guerra, Departamento do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, UC - Universidade de Coimbra (Portugal), École de Hautes Études en Sciences Sociales (França), etc.*

8. *Elaborada pela Presidência da República, em 1996, aquela PDN não mais vige, pois foi revogada e atualizada (a nova PND já foi sancionada oficialmente, em julho de 2005, e está vigendo). Saliente-se que a PDN de 1996 corroborava com a Política de Compensação Comercial, Industrial e Tecnológica estabelecida pela Aeronáutica em 1991.*

setores industrial, universitário e técnico-científico, para se obter maior autonomia e melhor capacitação operacional das Forças Armadas.

Essa pioneira Estratégia ratifica essa tendência, vislumbrada desde 1996, ao dispor que: "a reestruturação da indústria brasileira de material de defesa tem como propósito assegurar que o atendimento das necessidades de equipamento das Forças Armadas apoie-se em tecnologias sob domínio nacional". (BRASIL, 2008, p. 3). Portanto, pode-se interpretar que o fomento à importante área das indústrias de material bélico deverá ser uma Política de Estado, no Brasil, a partir da precursora END.

A vigente Política de Defesa Nacional (Brasil, 2005, p. 7) já replicava essas diretrizes ao afirmar: "o desenvolvimento da indústria de defesa, incluindo o domínio de tecnologias de uso dual, é fundamental para alcançar o abastecimento seguro e previsível de materiais e serviços de defesa".

O Ministro Mangabeira Unger[9] demonstrou a visão de estadista ao afirmar que se preocupava com o pleno entendimento da Estratégia Nacional de Defesa pelo povo brasileiro e com a integração da END à Estratégia Nacional de Desenvolvimento.

Novos horizontes são vislumbrados à indústria de material bélico do Brasil, com a visão prospectiva denotada pela END, que impõe aos integrantes das Forças Armadas Brasileiras, aos cientistas e aos empresários, desse setor, a elaboração de estratégias eficazes à atuação num "estado-mercado" cada vez mais mercantil.

Ademais, observa-se, nitidamente no bojo dessa Estratégia Nacional, o intuito de transformar as forças militares, por intermédio de ações estratégicas e de capacidades operacionais a serem adquiridas. Essa concepção prospectiva visa a preparar as forças armadas para cumprirem eficientemente sua destinação constitucional.

---

9. *Em dedicatória a mim assinada na obra "O que a esquerda deve propor", livro da lavra de Roberto Mangabeira Unger, este escreveu:* ***"A esperança pela razão"****. A profundidade dessa ideia perpassada pelo autor, atualmente leciona como Professor em Harvard pode ser apreendida pelos brasileiros que se interessam em deixar um legado de prosperidade para o Brasil das próximas gerações.*

Apenso a isso há os objetivos definidos de abarcar o engajamento de toda a Nação Brasileira nos temas afetos à Defesa Nacional, em particular, os setores que se comunicam com a área de defesa por essência; de sobrepujar questões culturais e conceder poder de voto (e de veto) ao Ministério da Defesa (MD), nas decisões da mais alta instância governamental no núcleo decisório do estado; de amplificar a competência legalmente atribuída ao MD de "escalão superior" às forças armadas; e de majorar e sedimentar uma real integração das três forças armadas, rumo à total interoperabilidade, consolidando-a nos campos operacional, científico-tecnológico, doutrinário, no ensino, na inteligência e na área logística.

Acredita-se, com este trabalho, proporcionar a revelação de alguns elementos pouco abordados neste periódico, até então, concernentes à Estratégia Nacional de Defesa. Este modesto trabalho apoia-se na honestidade de propósito e no desejo de refletir um anseio da vontade nacional: o Brasil potência econômico-militar e independente de ajuda externa na construção de plataformas d'armas, alheio ao cerceamento em termos de tecnologia de ponta e de inovações tecnológicas e apto ao aprimoramento de seu capital intelectual oriundo das esferas acadêmicas e dos centros de excelência das Forças Armadas Brasileiras.

Entretanto, a leitura crítica da END leva à conclusão de que o documento não se constitui em obra perfeitamente acabada, visto que possui senões de toda ordem. Desafortunadamente, o legislador penetrou no campo da Política de Defesa Nacional, inseriu-se no nível operacional e navegou nas esferas tática e doutrinária.

ANÁLISE E SUCINTO ESTUDO COMPARATIVO ENTRE A ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA BRASILEIRA E O "LIVRO BRANCO" CHINÊS

A análise do "Livro Branco" de Defesa Nacional da China permite a abstração de muitas evidências, as quais se podem resumir como aqui entendidas por:

1. O documento cita, textualmente, que o mundo atual já seria multipolar (não mais haveria uma única potência militar e econômica) e que a China se insere como uma nova liderança (*global trader* & *global player*);

2. O *Information Office of the State Council of the People's Republic of China* denota, explicitamente já no prefácio, a preocupação com uma perspectiva científica de desenvolvimento como um princípio-guia importante acerca da Defesa Nacional e à construção das forças armadas;

3. Adaptação às novas tendências no desenvolvimento militar mundial, adotando como seu objetivo fundamental a salvaguarda da soberania nacional, da segurança e do desenvolvimento (**similar à END**);

4. Absorção das ideias de reforma e de inovação como sua força direcionadora fundamental, antecipando a modernização de sua Defesa Nacional e de suas forças armadas a partir de um mais alto ponto de partida (ideias constantes na atualíssima END brasileira);

5. Tomando para si a convicção de que o mundo não pode desfrutar de prosperidade e estabilidade sem a figura central da China;

6. Estabelecendo uma Política de Defesa Nacional direcionada, exclusivamente, à proteção de seu território e do povo (**similar à END**);

7. Fomento ao esforço de construir, em cooperação com outros países, um mundo harmonioso de paz duradoura e de prosperidade comum;

8. Garantia de que ganham momento a rápida transformação de um mundo unipolar para uma multipolarização mundial e a relevância de uma concreta globalização econômica, na qual se insere a China como uma pujante economia e, se possível, sua incorporação como potência militar;

9. Em trinta anos (de 1978 a 2007, conforme consta no **ANEXO A**), enquanto o Produto Interno Bruto (PIB ou GDP) da China aumentou em dez vezes, os gastos com Defesa evoluíram em torno de vinte vezes; e

10. O "Livro Branco" assevera que a China nunca irá ambicionar hegemonia ou engajar-se em expansão militar (para perseguir conquista territorial), seja hoje ou no futuro, não importa quão desenvolvida venha se tornar.

Outrora, Gilberto Freyre já comparou, em outros campos do conhecimento humano, a Sociedade Brasileira com a chinesa, na obra

"New world in the tropics" do editor Alfred Knopf, especificamente no décimo e último capítulo intitulado *"Why a tropical China?"*. Um trecho dessa obra, que requer reflexão pormenorizada, julga-se procedente pela clareza de raciocínio de Freyre e pode ser relevante a este estudo:

> *Por que chamar-se o Brasil de "China tropical" quando a não ser por sua extensão territorial, pelo seu poder de absorção cultural e por alguns traços orientais que podem ser encontrados na civilização brasileira, nosso País é tão diferente tanto da antiga quanto da moderna China? Provavelmente porque sempre houve no Brasil algo de oriental contrastando com suas características orientais, algo de "mouro" [...] em contraste com os traços romanos e latinos: algo, enfim, diferente da América republicana, pelo fato de o Brasil ter sido uma monarquia até 1889. (*FREYRE, *2003, p. 205 et seq.).*

Por sua vez, Huntington (1998) constitui-se no célebre autor de um cenário permeado pelo denominado "choque de civilizações".

Segundo esse Professor (estudioso de civilizações e suas culturas respectivas), os conflitos armados e as guerras, da Antiguidade Clássica ao mundo hodierno, apresentaram, em termos de similitudes e diferenças, as seguintes características:

> *Até a Revolução Francesa, ocorreram entre reis; com a criação dos Estados-Nação, os conflitos e guerras vão ocorrer entre nações, até a 1ª Guerra Mundial; da 1ª Guerra Mundial até a 2ª, e durante esta última e a chamada "Guerra Fria", ocorreram entre ideologias (comunistas x fascistas, na Guerra Civil Espanhola; democratas/comunistas x nazi-fascistas, na 2ª Guerra Mundial e democratas x comunistas, na Guerra Fria); após a Guerra Fria, os conflitos e guerras dar-se-iam entre civilizações. (HUNTINGTON, 1998, passim).*

Esse último, portanto, seria o cenário criado pelo Prof. Huntington, ou seja, um mundo, no qual os futuros conflitos armados e guerras seriam entre as civilizações.

O autor apresenta, em seu trabalho, vários fatos portadores de futuro que justificariam essa tendência ao violento "choque de civilizações".

Em uma fundamental definição, Samuel Huntington (1998, p. 44 *et seq*) entende como civilização o "mais alto e mais amplo nível de identificação de um indivíduo com outros, em relação aos demais seres humanos". Entretanto, esse poderia ser um entendimento bastante semelhante ao conceito sociológico de cultura.

Com base nesse entendimento, Huntington (1998) identificou, no mundo atual (principalmente, da realidade do Pós-Guerra Fria), nove civilizações: a **Ocidental**[10] , que compreenderia a Europa Ocidental, o norte do Continente Americano (Estados Unidos da América e Canadá), a Austrália e a Nova Zelândia; a **Islâmica**, a qual abarcaria países muçulmanos (do norte da África e da Ásia); a **Sínica** (ou **Confuciana**), que englobaria a China e o Sudeste da Ásia; a **Budista**, que envolveria a Mongólia, o Nepal, a Tailândia, o Camboja, Myanmar, o Laos, a Malásia e Bangladesh; a **Latino-Americana**, que abrangeria a América Latina; a **Ortodoxa**, que estaria centrada na Rússia, mas incluiria, também, países balcânicos e eslavos; a "**Hindu**", que abrangeria a Índia e outras civilizações menores da área; a **Africana**, que países da África central e sul (que o autor interroga se seria uma civilização); e, por fim, a **Japonesa**, que se resumiria ao Japão.

A figura é representação pictórica da distribuição dessas novas civilizações ao redor do mundo (segundo afirma Huntington, Pós-1990, ou seja, Pós-Guerra Fria):

As nove civilizações propostas por Samuel Huntington.

Fonte: adaptado de HUNTINGTON, Samuel P. *O choque de civilizações e a recomposição da ordem mundial*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1998, p. 26-27.

10. *A exclusão da América Latina da "Civilização Ocidental", por Huntington, já provocou protestos, não dos latino-americanos, mas de europeus, que sentem tratar-se de uma atitude perigosa e discriminatória. O Tenente-Coronel Marin Bello Crespo, do Exército Espanhol, assinalou, com muita propriedade, em artigo publicado na revista "EJÉRCITO", nº 682, Año LVIII, de Julio – Agosto de 1997, do Estado Mayor del Ejército, que os países latino-americanos, perante esse tratamento, buscariam, seguramente, sua própria identidade, e que o MERCOSUL já comprovava essa possibilidade.*

CONCLUSÃO

Por arte se cria aquele grande Leviatã chamado República ou Estado – (em latim Civitas) que não passa de um homem artificial.

Thomas Hobbes

Este sucinto ensaio apoia-se no desejo de refletir um anseio da vontade nacional: o Brasil potência econômico-militar e independente de ajuda externa na construção de plataformas d'armas, alheio ao cerceamento em tecnologia de ponta e de inovações tecnológicas e apto ao aprimoramento de seu capital intelectual oriundo das esferas acadêmicas e dos centros de excelência das Forças Armadas Brasileiras.

Houve a pretensão de correlacionar-se a atual situação político-estratégica da China, em termos do documento de Defesa Nacional conhecido mundialmente e nomeado como "Livro Branco", e a Estratégia Nacional de Defesa vigente no Brasil. Para tanto, o desenho de pesquisa se configurou por intermédio de um estudo analítico-comparativo. O trabalho foi realizado por meio de pesquisa bibliográfica e documental. Esta se fundamentou na Estratégia Nacional de Defesa vigendo no Brasil e no documento oficial do *Information Office of the State Council of the People's Republic of China* nomeado de China's National Defense. Esse documento constitui-se, de fato, no que se denomina de "Livro Branco" Defesa Nacional (esse documento engloba, normalmente, duas vertentes: uma no âmbito político, como a Política de Defesa Nacional Brasileira, e outra estratégica, como a atual e pioneira Estratégia Nacional de Defesa). O "Livro Branco" chinês foi publicado em janeiro de 2009 e faz alusão às questões de Defesa Nacional, na República Popular da China, para o ano de 2008 e além. A República Federativa do Brasil não possui um "Livro Branco".

Não obstante essa carência em termos de Defesa Nacional, a END propõe, por meio de uma coerente visão prospectiva, a aquisição de capacidades inéditas às três Forças Armadas Brasileiras[11] .

11. Ao Comando da Aeronáutica, compete, por exemplo, o planejamento do preparo e o planejamento do emprego sob a égide de novos conceitos, de reorganização estrutural e de futuras capacidades inéditas.

Acredita-se ter proporcionado a revelação de significantes elementos concernentes à Estratégia Nacional de Defesa, ainda, pouco abordados em periódicos. Estima-se ter alcançado o capital objetivo deste breve ensaio, que se perfez em um sucinto retrospecto sobre questões afetas à Defesa Nacional e às ações implementadas pelo atual governo ao editar a Estratégia Nacional de Defesa (END) por análise desse documento e pela comparação com o "Livro Branco" da China.

Os resultados obtidos evidenciaram que, embora os documentos em apreço tenham sido confeccionados em dois países de cultura e evolução histórica distintas, ambos se propõem a configurar uma situação futura semelhante. Ambos os documentos de Defesa Nacional denotam que o legislador busca e vislumbra, prospectivamente, fortalecer uma posição de liderança dentro das duas esferas de influência às quais se inserem Brasil e China, a priori, como dois importantes estados pertencentes aos denominados BRIC´s (BRASIL, RÚSSIA, ÍNDIA & CHINA).

Portanto, conclui-se que a Estratégia Nacional de Defesa inaugura uma nova época, no Estado Brasileiro, acerca de Defesa Nacional, de Planejamento Estratégico (de médio e longo prazo) e de fomento à Indústria de Material Bélico.

Vislumbra-se que inéditas capacidades bélicas podem ser adquiridas para comporem o acervo das Forças Armadas Brasileiras, com o intuito de torná-las um verdadeiro instrumento dissuasório (pelo menos, em termos de uma dissuasão convencional, ou seja, não-nuclear) no âmbito do entorno do subcontinente sul-americano.

Ademais, percebe-se, no legislador-mentor da Estratégia Nacional de Defesa, a nítida intenção atinente ao fortalecimento da indústria de defesa como indutor ao desenvolvimento econômico. Essa meta pode majorar o Poder Nacional do Brasil e a garantir, cada vez mais, o sentimento de Segurança da Nação Brasileira.

Por tudo isso, há indícios que se pode perpetuar, a partir dessa precursora Estratégia Nacional de Defesa, uma sólida e coerente Política de Estado em termos defesa no Brasil (fato que até então podia ser contestado, como uma real carência, por esferas e estamentos da sociedade brasileira).

Deve-se perseverar na esperança de que correções advirão, pois a fé do povo brasileiro, na Defesa Nacional, merece permanecer incólume. A evidência de que se angaria esse intuito adveio do discurso do atual Ministro de Estado da SAE, Daniel Barcelos Vargas, na cerimônia de encerramento do III ENABED, ao proferir as seguintes palavras acerca do futuro do Brasil: "pacífico e grandioso". Delfim Netto diz da END, que se deve "construir pelo menos três autonomias: a alimentar, a energética e a militar. E construí-las harmonizando-as com os valores e objetivos constitucionais".

O autor é Tenente-Coronel-Aviador, Mestre em Ciência Política e Doutorando da Universidade Federal Fluminense no Programa de Pós-Graduação em Ciência Política. É Adjunto do Centro de Estudos Estratégicos da Universidade da Força Aérea (UNIFA)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa.** Brasília, 2008. Disponível em: <http://www.defesa.gov.br>. Acesso em: 23 jul 2009.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto Nº 5.484, de 30 de junho de 2005.** Aprova a Política de Defesa Nacional, e dá outras providências. Brasília, DF, 2005.

CHINA. **China's National Defense in 2008**. Beijing: Information Office of the State Council of the People's Republic of China, Jan 2009. Disponível em: <http://www.globalsecurity.org/military/library/report/2009/china- 090120wp/index.htm>. Acesso em: 23 mar 2009.

HUNTINGTON, Samuel P. **O choque de civilizações e a recomposição da ordem mundial**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1998.

PACITTI, Tércio. **Do Fortran... à Internet**: construindo o futuro através da educação. São Paulo; Pioneira Thomson Learning, 2003, 3ª. ed.

UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA. **Revista da UNIFA,** 2008, editorial.

ANEXO A – APPENDIX V
(DEFENSE EXPENDITURE OF THE PRC/1978-2007)[12]

Year	GDP (billion RMB)	Government Expenditure (billion RMB)	Defense Expenditure (billion RMB)	Percentage of GDP (%)	Percentage of Government Expenditure (%)
1978	364.522	112.209	16.784	4.60	14.96
1979	406.258	128.179	22.264	5.48	17.37
1980	454.562	122.883	19.384	4.26	15.77
1981	489.156	113.841	16.797	3.43	14.75
1982	532.335	122.998	17.635	3.31	14.34
1983	596.265	140.952	17.713	2.97	12.57
1984	720.805	170.102	18.076	2.51	10.63
1985	901.604	200.425	19.153	2.12	9.56
1986	1027.518	220.491	20.075	1.95	9.10
1987	1205.862	226.218	20.962	1.74	9.27
1988	1504.282	249.121	21.800	1.45	8.75
1989	1669.232	282.378	25.147	1.48	8.91
1990	1866.782	308.359	29.031	1.56	9.41
1991	2178.150	338.662	33.031	1.52	9.75
1992	2692.348	374.220	37.786	1.40	10.10
1993	3533.392	464.230	42.580	1.21	9.17
1994	4819.786	579.262	55.071	1.14	9.51
1995	6079.373	682.372	63.672	1.05	9.33
1996	7117.659	793.755	72.006	1.01	9.07
1997	7897.303	923.356	81.257	1.03	8.80
1998	8440.228	1079.818	93.470	1.11	8.66
1999	8967.705	1318.767	107.640	1.20	8.16
2000	9921.455	1588.650	120.754	1.22	7.60
2001	10965.517	1890.258	144.204	1.32	7.63
2002	12033.269	2205.315	170.778	1.42	7.74
2003	13582.276	2464.995	190.787	1.40	7.74
2004	15987.834	2848.689	220.001	1.38	7.72
2005	18321.745	3393.028	247.496	1.35	7.29
2006	21192.346	4042.273	297.938	1.41	7.37
2007	25730.556	4978.135	355.491	1.38	7.14

12. Apêndice 5 – Gastos em Defesa da República Popular da China entre os anos de 1978 e 2007.

Estratégia e Psicologia

Tacarijú Thomé de Paula Filho

Durante muito tempo, a teoria da administração caracterizou-se pela busca de universais – pela preocupação em descobrir elementos essenciais a todas as organizações. A descoberta de elementos comuns é certamente necessária, mas estes não fornecem aos profissionais "princípios" que possam ser aplicados com sucesso universal.

Hersey & Blanchard

Relativizando contextos e objetos de estudo, talvez seja possível se estabelecer traço comum entre a Análise Institucional, face da Psicologia, e a arte da Estratégia, na medida em que ambas se preocupam com o efeito simbólico das ações ditas racionais. Independentemente do cenário, evidencia-se claramente a potência do valor subjetivo atribuído às consequências observadas de uma ação pelos seus diferentes observadores.

Assim, cada observação, cada interpretação, estará sempre permeada por desejos e interesses a "mascarar" a neutralidade do discurso sobre o fato, acontecimento, ou situação. Tal constatação sugere que as chamadas ações racionais não são tão racionais assim, na medida em que seu agente, também, está mergulhado em desejos e interesses diversos ao realizá-la.

O ensinamento retirado de tais fatos levou a se considerar a Complexidade (Morin, 1999) como paradigma a ser observado. Como se sabe, complexidade e complicação são bem diferentes, na medida em que a complexidade tende à singularidade dos conjuntos, enquanto a complicação tende à impossibilidade de avaliação e solução. O que vem atormentando pensadores, estrategistas e analistas é que, visto deste modo, a singularidade das situações impede que se generalizem soluções, ou se antecipe consequências.

Houve tempo em que a "densidade" intelectual fantasiava "saber soluções", antes mesmo da situação ocorrer, na medida em que suas generalizações vestiam-se de "dogma" a ser respeitado e

seguido. Funcionava como espécie de "bola de cristal" a antecipar acontecimentos. A Complexidade "recolheu" tais intelectuais, substituindo-os por Analistas a observarem o singular e a "inventarem" soluções a partir de alguns princípios exclusivos para a situação observada. Estes princípios são selecionados dentre boa coletânea deles, não sendo algo determinante para todas as situações. A escolha é pura Arte! Nas Ciências Sociais, quantificações, mesmo que estatísticas, tendem a não funcionar, deixando o pesquisador ao sabor da qualidade de suas interpretações.

É importante, também, sinalizar para a singularidade dos sistemas caóticos determinísticos. Como o nome indica, há certa determinação na evolução de sua trajetória, contudo, não se pode estabelecer relação linear de causa e efeito para estas trajetórias. Isto quer dizer que a intensidade do efeito não é proporcional à intensidade da causa que movimentou o sistema, deslocando a "densidade" intelectual para o não saber o que virá.

Isto pode ser pensado diante das flutuações da inflação e dos movimentos da Bolsa de Valores, por exemplo, nos quais as expectativas ligadas firmemente aos desejos e interesses dominam a cena. Até recentemente, "fantasiava-se" a existência de uma Lei de Mercado, que poderia ser aplicada às situações econômico-financeiras como algo universal. O caos determinístico não só desconstruiu esta fantasia, como também àquelas relacionadas a qualquer modelo de controle econômico, ou social, pelo Estado. Numa tentativa de escapar de conceitos, cujo entendimento entedia, passemos a alguns exemplos em cenários restritos.

A Análise Institucional foi um instrumento popularizado a partir dos anos 60, mas que já mostrava sua necessidade durante e logo após a Segunda Guerra. Naqueles dias, o "bem estar" começava a rivalizar-se com a "linha de montagem" nos planos empresariais. Foi assim que, em 1948, realizou-se uma pesquisa nas empresas americanas, a fim de se descobrir aquilo que os colaboradores realmente valorizavam (Hersey e Blanchard, 1986), em comparação ao que os Diretores/Gerentes imaginavam sobre o que seria valorizado por seus colaboradores.

Num dos questionários, listou-se alguns fatores que deveriam ser colocados em ordem de importância, do mais para o menos

importante. O mesmo questionário foi entregue a Diretores/Gerentes e colaboradores, a fim de serem comparados. Aos Diretores/Gerentes foi pedido que imaginassem o que estariam respondendo seus colaboradores.

Dentre os fatores pesquisados, destacam-se:

- Boas condições de trabalho;
- Estar bem informado;
- Flexibilidade disciplinar;
- Avaliação correta do trabalho realizado;
- Lealdade dos Chefes;
- Bons ordenados;
- Promoção e crescimento;
- Empatia em relação aos problemas pessoais;
- Estabilidade no emprego;
- Trabalho interessante; e
- Etc.

Ao se comparar as respostas, começou a surpresa. Os Diretores/Gerentes imaginavam que o fator mais valorizado pelos colaboradores seria "bons ordenados" em primeiro lugar, "estabilidade no emprego" em segundo e "promoção e crescimento" em terceiro. Já os colaboradores disseram valorizar mais "avaliação correta do trabalho realizado", seguido por "estar bem informado" e, em terceiro, "empatia em relação aos problemas pessoais".

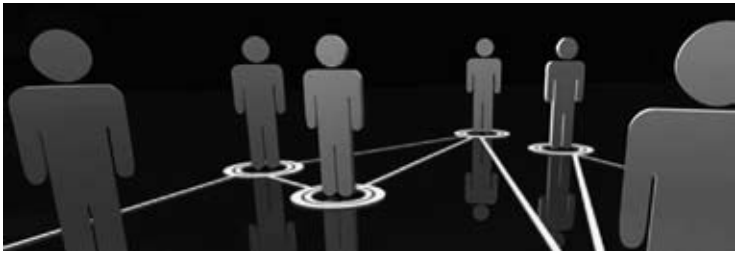
Agravando o enorme mal entendido, os Diretores/Gerentes imaginaram que a "avaliação do trabalho" seria o oitavo em valor, "estar bem informados" seria o décimo e "empatia em relação aos problemas pessoais" o nono na escala de valor dos colaboradores. Era o côncavo diante do convexo, o de cima diante do de baixo, o verso diante do reverso. Fantasia e realidade gritavam e esperneavam diante daqueles que detinham o poder naqueles universos sociais.

No que refere à Estratégia, este fenômeno repete-se quando se trata de duas Nações, ou dois "exércitos", a se olhar mutuamente. Considerando-se que a referida pesquisa realizou-se em algumas grandes empresas da época com centenas de pessoas, foi possível identificar que a distorção de entendimentos poderia ser geral. De alguma maneira, os gerentes e donos de negócio, filhos da Depressão

dos anos 30, valorizavam a estabilidade e os bons ordenados, enquanto os colaboradores, filhos da fartura do pós-guerra, valorizavam as relações interpessoais.

Esta poderia ser uma interpretação plausível para a situação específica existente naquele momento. Posteriormente, o que se percebeu nas pesquisas semelhantes foi a insistência do mal entendido entre Chefes e subordinados, ao se considerar o valor das situações. Os sistemas de premiação pareceram inúteis diante desta dissonância.

Nesta mesma época, falava-se em Educação Centrada nas Necessidades do Aluno que, em oposição àquela centrada no mestre que tudo sabia, passava a frequentar insistentemente as pesquisas universitárias. Os Objetivos Educacionais (Bloom, 1973) são desta época. Foram movimentos que deslocaram o foco dos pensadores da teoria para a vida real dos que estudavam e trabalhavam. A Análise Institucional nasceu neste ambiente de efervescência intelectual, no qual o pragmatismo anglo-saxão parecia predominar sobre o racionalismo francês.



O curioso é que, recentemente, apliquei aqui no Brasil um modelo de pesquisa semelhante ao americano de 1948, encontrando resultado aproximado, isto é, uma dissonância na percepção de valores entre Chefes e seus colaboradores. Este fato chamou-me a atenção para a dissonância em si, deixando em segundo plano o conteúdo do que os gerentes e colaboradores valorizavam e suas discrepâncias. Assim, é possível afirmar que há tendência à dissonância quando se diz conhecer o que o outro valoriza.

Como se sabe, a Teoria da Comunicação poderia levantar a ponta desse véu a recobrir a interrogação. Do mesmo modo que já vinha ocorrendo na Educação, o valor do emissor, ou mesmo do conteúdo

da mensagem, deslocou-se para o entendimento do receptor da mensagem (Sfez, 1994). Assim, seria preciso decodificar primeiro o sistema simbólico do receptor, a fim de se criar as condições para o entendimento da mensagem. Mais ou menos o que revelou a pesquisa de 1948 em relação aos valores pesquisados.

O Bem Estar entre os colaboradores de uma empresa parece passar antes pela satisfação de desejos e interesses vinculados aos valores despertados pelo contexto, ou ambiente, ou espaço/tempo, isto é, pela situação na qual estão inseridos. No entanto, parecia não ser apenas isto, que estaria por trás da dissonância.

Outro aspecto interessante deste novo universo é o que está ocorrendo com as Teorias Administrativas. Recentemente, ainda se discutia se a melhor estrutura organizacional seria a vertical/hierárquica por Departamentos, se a Matricial, se a por processos, se a Orgânica, e muitas outras bastante sofisticadas. Eram teorias que valorizavam as generalizações em contraposição às singularidades de cada situação empresarial. A ideia era que se poderia ter um conhecimento suficiente anterior à observação do fenômeno, podendo-se newtoniamente "calcular" sua trajetória. Tomando como paradigma os sistemas físicos, os pensadores tentavam contornar, infrutiferamente, a Complexidade e o Caos Determinístico existente nas "entranhas" dos sistemas sociais.

Aproximando-se o terceiro milênio, a "revolução" na Administração passou a se chamar "foco no cliente do produto", isto é, em quem, de fato, se beneficia com o produto do trabalho realizado. A avaliação final passou a pertencer ao cliente e não mais a um sistema complexo de qualidade total, que impunha modelos, regras e resultados aos processos de produção, não ousando perguntar a quem dele se beneficiava. Os resultados buscavam uma "perfeição" na ótica do produtor, desconsiderando-se o que seria a "perfeição" desejada pelo cliente. Este fato pode ser constatado ao se observar a evolução das Normas ISO, que evoluíram da Qualidade Total imposta pelos processos e resultados para a Confiabilidade do Produto expressada em seu uso pelo cliente.

A "fantasia intelectual" gerou sistemas organizacionais, nos quais estava impregnada a ideia de observação "top down", de se conhecer soluções antes dos problemas. Ao se acordar deste "devaneio", a observação inverteu-se para "botton up", significando que a estrutura

organizacional e os processos deveriam se adaptar, a fim de produzir algo confiável para o cliente. Até então, as pesquisas restringiam-se às intenções de compra, havendo pouco acompanhamento pós-venda. Esta inversão trouxe a Complexidade o bojo da Administração, na medida em que "interrogar" tomou o lugar do "saber".

O interessante desta história é que, não só o cliente final externo, mas o cliente interno do produto de cada fase do processo de produção passou a ser foco de interesse maior, na medida em que as avaliações dos clientes sobre o "uso do produto" influem na estrutura do processo de produção. É possível que tenha nascido um Princípio, se é que se pode assim chamar a Complexidade, o Caos Determinístico e o "não saber".

Neste ponto, ressurge a Teoria dos Sistemas (Bertalanffy, 1969) da década de 30, na qual se sugere que as interfaces entre os elementos de qualquer sistema seria o verdadeiro foco de estudos, não apenas a essência de cada elemento, ou sua função específica. Na verdade, a visão do conjunto seria o importante, na medida em que a relação entre estes seus elementos poderia inutilizar a função última do sistema. Esta teoria incorpora noções de Complexidade, como alertou Morin (1999), isto é, os sistemas sociais são abertos a inúmeras variáveis externas e às internas a eles.

Até aqui, falamos de sistemas sociais. No entanto, os sistemas físicos, também, obedecem ao mesmo princípio de relação entre seus elementos. A Análise Sistêmica de Falhas (Scapin, 1999) se apoia em dados estatísticos de funcionamento e falha de cada elemento e do sistema como um todo. Um motor, uma televisão, um computador, por exemplo, são analisados deste modo, a fim de se estabelecer as garantias de funcionamento. Talvez seja possível dizer que o pensamento sistêmico passou a ocupar lugar de enorme importância entre Analistas e Estrategistas. Talvez menos entre os intelectuais que presumem saber…

Do ponto de vista Antropológico, é possível dizer-se que há certo renascimento das ideias estruturalistas de linguagem e de relações de parentesco. Levy-Strauss (1996) se refere insistentemente ao fato de que a modificação de um elemento de uma estrutura, modifica-a inteiramente, na medida em que uma estrutura tem caráter de sistema. Imagine-se a situação, na qual ocorre intensa rotação de Chefes. Nelas, a cada "rotação", aparece um novo sistema carecendo de tempo de maturação.

Também Saussurre (2004) acorda um tanto assustado, quando a pragmática (Marcondes, 2005) "desconfia" da semântica e recorre a alguns de seus conceitos. Assim, o sentido do significante passa a depender do contexto de inserção, isto é, de sua relação com outros significantes, não tendo significado que transcenda ao seu uso concreto pelo falante. Assim sendo, é preciso saber-se o que entendem por "estar bem informado", ou "avaliação correta do trabalho", tanto os Diretores/Gerentes, quanto seus colaboradores.

Finalizando, é provável que os Analistas e Estrategistas necessitem recorrer à Complexidade, ao Caos Determinístico, à Antropologia Estrutural, à Pragmática e ao Pensamento Sistêmico, a fim de avaliar o efeito simbólico de seus planos e ações. A "consistência" e a "densidade" dos saberes desmoronam diante de um sistema, cujo movimento não possui a intensidade, o sentido e a direção proporcional à "causa intencional", que o provocou.

O que se percebe é que, de fora, os sistemas sociais estão sujeitos às interpretações diversas. Nada se sabe antes de se perguntar o que realmente desejam seus integrantes, ou pelo que realmente se interessam. A "interrogação" passou a ocupar o lugar da "afirmação".

Espera-se que as analogias aqui desenvolvidas não venham a macular saberes antecipados. Na verdade, o que se pretendeu foi sinalizar para questões atuais relacionadas às ciências sociais, nas quais incluímos a Psicologia das Instituições e sua Análise Institucional, bem como a Estratégia, incluindo aí as "visões" sobre a estrutura simbólica daqueles, que observam as intenções e ações dos Estrategistas.

A liberdade das escolhas está no risco de não se saber. Quando se pensa que sabe, perde-se o riso da ingenuidade. Perde-se o caminho para a felicidade e a paz. Perde-se a fé!

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

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERTALANFFY, von Ludwig. General System Theory. New York: George Braziller, 1969.

BLOOM, B. S.; ENGELHART, M, D; FURST, E. J.; HILL, W, H; KRATHWOHL, D. R. Taxionomia dos objetivos educacionais: domínio cognitivo. Porto Alegre: Globo, 1973.

BLOOM, B, S.; KRATHWOHL, D, R.; MASIA, B, B. Taxionomia dos objetivos educacionais: domínio afetivo. Porto Alegre: Globo, 1973.

HERSEY, Paul; BLANCHARD, Kenneth. Psicologia para administradores de empresa: a teoria e as técnicas da liderança situacional. São Paulo: EPU, 1986.

LEVY-STRAUSS, Claude. Antropologia estrutural. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1996.

MARCONDES, Danilo. A Pragmática na filosofia contemporânea. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

MORIN, Edgar. Ciência com consciência. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

SAUSSURE, Ferdinand. Curso de linguística geral. 26ª. ed. São Paulo: Cultrix, 2004.

SCAPIN, Carlos Alberto. Análise sistêmica de falhas. Belo Horizonte: DG, 1999.

SFEZ, Lucien. Crítica da comunicação. São Paulo: Edições Loyola, 1994.

Haiti: Desafios à liderança brasileira

Luiz Gonzaga Schroeder Lessa

O desastroso terremoto que se abateu sobre o Haiti se constitui em uma das maiores tragédias recentes sofridas pela humanidade, com consequências mais graves do que a ocorrida na China, em 2008.

A completa destruição de muitas cidades, inclusive da sua capital Porto Príncipe e da precária infraestrutura do país, impediu qualquer reação do estado haitiano. As estimativas de até 200.000 mortos, com milhares de feridos e uma população de três milhões de pessoas desabrigadas e totalmente desassistidas, constituem-se num dos maiores desafios à comunidade internacional e à própria ONU, duramente atingida pela catástrofe, com a morte das suas lideranças e mais de centena de qualificados funcionários mortos ou desaparecidos, levando o seu Secretário Geral, Ban Ki Moon, a declarar ser esse o mais trágico acontecimento na história da organização.

O Brasil que desde 2004 comanda com invejável sucesso as tropas da ONU, integradas por 17 países, sob a denominação de Minustah, tem pela frente um formidável desafio, que vai exigir da sua diplomacia gestões, negociações e acompanhamentos muito além do que até então vinha ocorrendo.

O esforço de quase seis anos, com melhorias sensíveis na vida do povo haitiano, foi posto por terra, levando o atual comandante da Força, Gen. Floriano Peixoto, a declarar que a situação do Haiti tornou-se pior do que aquela que lá encontramos em 2004. No seu dizer, o país volta à estaca zero.

A resposta da comunidade internacional ao chamamento de socorro ao Haiti foi imediata, mostrando uma solidariedade raramente vista em tragédias dessa natureza. Todavia, pelo despreparo da ONU, trouxe complexos problemas de coordenação e controle, ainda, não resolvidos, incapazes de harmonizar os trabalhos das 43 equipes de socorro de todo o mundo que para lá acorreram, envolvendo cerca de 1800 homens (mulheres) e 160 cães amestrados para a tarefa de localizar

corpos, o que possibilitou resgatar com vida mais de 75 pessoas. Sem dúvida, esses problemas e os demais relacionados com a assistência humanitária serão resolvidos.

Por certo, a preocupação atual da diplomacia brasileira e, também, do nosso Exército, é a ameaça que se coloca à liderança do país na condução das operações da Minustah.

Parece muito frágil o acordo a que chegaram Hillary e Amorim na divisão das tarefas entre a Minustah e as forças norte-americanas que, de maneira desproporcional, chegaram e continuam chegando ao Haiti.

Dizer que cabe à Minustah prosseguir na sua missão de manter a segurança do país e assegurar a sua normalidade democrática e às forças norte-americanas a condução das tarefas humanitárias não guarda respaldo com o alto poder de combate que ainda está se desdobrando no Haiti: cerca de 10.000 homens, oriundos das melhores unidades combatentes estadunidenses, como uma poderosa brigada da renomada 82ª Divisão Aeroterrestre (cerca de 3.600 homens) e 2.000 fuzileiros navais.

A esquadra, ao largo do litoral haitiano, vai muito além das necessidades de uma operação humanitária. Tendo como núcleo o porta-aviões Carl Vinson, em torno dele agrupam-se vários outros potentes navios como o cruzador Normandy, a fragata Underwood, o desembarque- doca Carter Hall, o de assalto anfíbio Bataan (com 2.000 fuzileiros navais a bordo), o Fort McHenry, o de salvamento Grasp, o oceanográfico Henson, o hospital Comfort, vários navios auxiliares, lanchas de desembarque e um grande número de helicópteros, meios navais sob o comando do almirante Victory Guillory, atual Comandante da 4ª Esquadra, que tantas reações políticas motivaram no Brasil quando da sua criação.

O comandante geral das forças norte-americanas desdobradas no Haiti é o Ten. Gen. P.K.Keen, que é o subcomandante do Comando Sul dos EUA, com sede em Miami.

O poderoso dispositivo militar comandado por Keen guarda coerência com as suas preocupações nas recentes declarações que fez à ABC, em 16 de janeiro p.p., quando reafirmou que "a nossa principal missão é a ajuda humanitária, mas a componente segurança terá uma crescente importância nela. Nós vamos enfrentá-la junto com as Nações Unidas e teremos que fazer isso rapidamente". Keen disse estar

acompanhando com muita atenção os incidentes de violência que estão recrudescendo no país. "Obviamente, nós realmente necessitamos de um ambiente seguro para fazermos o melhor que pudermos no que diz respeito à ajuda humanitária", declarou Keen.

Apesar de ser grande a potencialidade de conflito entre as missões atribuídas aos norte-americanos e aos brasileiros, os contatos pessoais devem ser facilitados, pois o Gen. Keen cursou a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército Brasileiro (ECEME), nos anos de 1987-88, e, por isso mesmo, deve falar o português e bem compreender a mecânica operacional das nossas forças.

Mesmo para os leigos, é óbvia a necessidade da mais ampla coordenação das operações de segurança e humanitárias. Não são compartimentos estanques, pelo contrário, se complementam mutuamente e uma é estreitamente dependente da outra no processo de normalização da realidade haitiana. É impossível estabelecer uma barreira rígida entre uma e outra missão, o que forçará, como abertamente sugeriu o seu comandante, que as tropas norte-americanas deem alta prioridade à componente segurança no efetivar das suas tarefas humanitárias. E, por isso mesmo, é grande a possibilidade de choques diplomáticos e operacionais, com consequências desastrosas para o processo de reconstrução do Haiti.

Como se estima que a presença dos EUA no Haiti seja de longa duração, no dizer do próprio presidente Obama, a solução dessa problemática deve passar, necessariamente, por uma possível modificação da missão da Minustah e por atribuição de setores específicos de atuação para as forças da ONU e dos EUA, onde as missões humanitárias e de segurança se complementem mutuamente. O recente aumento dos efetivos das forças da Minustah, autorizado pelo Conselho de Segurança, aconselha que assim seja.

Por fim, uma menção especial às perdas brasileiras no trágico terremoto, que ceifou dezenove preciosas vidas de militares e civis. Desde a 2ª Guerra Mundial e a despeito de ter participado de inúmeras missões de paz, sob o comando da ONU ou da OEA, o Exército não tinha a lastimar tão grande número de vítimas. Os feridos- vinte e cinco - haverão de se recuperar e voltar ao serviço ativo.

É enorme a tristeza que se abate sobre o nosso Exército, acostumado à crueza dos acontecimentos imprevistos. Conforta-nos, contudo,

saber que esses devotados brasileiros muito bem cumpriram as suas missões e imolaram as suas vidas em benefício da paz. A missão bem cumprida é apanágio dos fortes e torna heróis os que, como eles, doaram as suas vidas por causa tão nobre.

Camaradas, civis e militares!

Seu sacrifício toca profundamente a Nação Brasileira. A tristeza refletida nas nossas lágrimas é temperada pelo orgulho que sentimos pelos seus valorosos feitos.

O Exército, perfilado, presta-lhes a sua mais democrática saudação de respeito e admiração – a continência – cônscio de que o seu sacrifício não foi em vão. Sigam em paz!

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

Somos ingênuos?

Paulo Cesar de Castro

Pelas mãos dos meus pais, e graças a Deus, transpus o portão das armas do Colégio Militar do Rio de Janeiro, em 1956. Havia sido aprovado, no ano anterior, em exigente concurso de admissão. Não imaginava que aqueles primeiros passos me conduziram, em verdade, à melhor das instituições criadas pela Nação desde 22 de abril de 1500, o Exército Brasileiro, sempre irmanado às outras tão igualmente melhores, a Marinha e a Aeronáutica. Nada melhor, no Brasil, que suas Forças Armadas.

No Imperial Colégio Militar, a Casa de Tomaz Coelho, aprendi os fundamentos das ciências, nos antigos cursos ginasial e científico. Mais importante ainda, meus dedicados comandantes, mestres, instrutores e monitores, muito além do conhecimento curricular deram continuidade à formação do meu caráter, forjado no lar, nas escolas que antes frequentara e na Igreja na qual fora batizado e crismado, fizera a primeira comunhão e fortalecera a fé. Internalizaram-se em mim, pelos repetidos exemplos de meus educadores, os valores eternos do Exército de Caxias. Aprendi a cultuar e praticar a verdade, a lealdade, a honestidade, a probidade, a camaradagem, o respeito, a pontualidade, a assiduidade, o patriotismo, o civismo e a vibração. Como lhes sou agradecido!

E foram aqueles mesmos valores que encontrei no quotidiano da vida castrense. Constatei sua prática e transmissão ao longo de pouco mais de quarenta e seis anos de efetivo serviço, contados de cadete do primeiro ano, em 1963, até 2009, no posto máximo da hierarquia. Já oficial-general, perguntava aos meus comandados por que o Exército e as Forças Armadas obtêm, invariavelmente, elevados e invejáveis índices de credibilidade? Aos ouvi-los responder, propunha-lhes refletir sobre esta possível resposta: os nossos valores! São eles que nos fazem respeitados, queridos e acreditados pela Nação. São eles que nos identificam, são nossas impressões digitais e nos fazem merecedores dos aplausos dos brasileiros de bem, dos brasileiros com vergonha na cara!

Entretanto, curiosa e repetidamente, em todos os postos da carreira, nas diferentes unidades nas quais servi, nas inúmeras guarnições em que morei e nas variadas situações que vivi, ouvia de diferentes irmãos de armas a afirmação: "nós somos ingênuos!". Meus camaradas referiam-se aos políticos com os quais tivéramos um ou outro encontro. Referiam-se: àqueles que nos visitavam nos quartéis, em dias solenes de festas, e rasgavam elogios à nossa organização sem par; àqueles palestrantes e conferencistas de nossas escolas que se desmanchavam em loas ao Exército e declaravam amor eterno às Forças Armadas; àqueles que se diziam partidários de orçamentos condignos para o sonhado reaparelhamento da Força; àqueles que nos acenavam com aumentos de vencimentos, por confessarem orgulho de nossa responsabilidade e maneira de ser; àqueles que destacavam nossa abnegação nas fronteiras e guarnições inóspitas, exemplos que, diziam, deveriam ser imitados por todas as agências governamentais; àqueles que diziam o que gostaríamos, gostávamos e gostamos de ouvir. Se acreditássemos, a frustração viria breve. Ingênuos, não diferençávamos amigos de bajuladores. Muitos dos nossos se apaixonavam, fácil, fácil, pelo canto da sereia. Deixavam-se levar por personalidades que se expressavam bem, exibiam-se, exibiam cultura geral e discorriam com eloquência sobre temas de sua seara. Ingênuos ouviam, viam, mas não percebiam!

Invariavelmente, a maioria saía esfuziante daqueles encontros. Havíamos sido reconhecidos por governantes, por parlamentares e por outros homens de governo, federais, estaduais e municipais. Como eles gostam do Exército! Como reconhecem nosso trabalho! Como estão dispostos a pelejar por nossas necessidades! Como será mais fácil sermos contemplados com orçamentos condignos! Lutarão por nós! Era então que algum dos nossos vinha com a frase: nós somos ingênuos! Quando eu era mais moderno, por vezes, revoltavam-me o pessimismo e a descrença daqueles militares mais experientes. Eu argumentava: eles falaram tão bem do Exército! Vamos acreditar! Ledo engano, os mais antigos tinham razão, "somos inocentes!". Somos mesmo?

O tempo ensinou-me a compreender o porquê das repetidas vezes em que ouvi, "nós somos ingênuos!". "Nós acreditamos!". Abismal diferença de cultura, bem marcada pelos valores que o Exército – e as coirmãs – praticam, ensinam e cultuam, distingue-nos das práxis e dos costumes dos nossos interlocutores políticos! E a experiência

mostrou-me, também, que devemos ser, cada vez mais, desconfiados, cautelosos, precavidos e vacinados contra a ingenuidade. Observei como é comum tratarmos essa gente como se eles fossem um dos nossos. Tributamos-lhes confiança e crédito que deveríamos preservar, exclusivamente, para o relacionamento inter pares. Oferecemos-lhes as mesmas lembranças, brindes e presentes com as quais presenteamos nossos superiores, os chefes militares, líderes incontestes, exemplos que nos arrastam. E eles não são nada disso, cuidado! Condecoramo-los com nossas caríssimas comendas, assim como fazemos com aqueles que, por sucessivas demonstrações de valor militar, conquistam nosso respeito e admiração. Prestamos-lhes as continências regulamentares, como não poderia ser de forma diferente, mas é preciso ter em conta que a vibração que explode em nosso peito ao ouvir clarins, bandas e cornetas é marcantemente diversa do tédio com que assistem às nossas cerimônias, formaturas e desfiles... quando se dignam a assistir, pois, nem mesmo os que exercem cargos elevados comparecem às paradas do próprio Dia da Pátria! Que diferença!...

O apreço pela verdade é tal, entre nós, que consideramos desonrosa uma punição disciplinar por faltar com a verdade. Nem pense o ilustre leitor que nossos políticos, sejam governantes, ocupantes amadores de cargos nos sucessivos escalões da administração, executivos e legisladores tributam igual valor à verdade. Trate-os bem, receba-os bem nos quartéis, com a reconhecida cortesia militar, mas desconfie dos bajuladores, dos que disseminam elogios fáceis e fartos, dos que nos dizem, enfaticamente, o que gostamos de ouvir. Não esqueça, somos ingênuos!

A lealdade e a honestidade manifestam-se no dia-a-dia da caserna. Um exemplo? Não "colamos"! Ao contrário, repudiamos aqueles que, exceção raríssima à regra, ousam fazer uso destas artimanhas desleais e desonestas em nossas escolas. Repudiamos a tal ponto que o ambiente se torna irrespirável para o pária, logo desligado. Que vá em paz, não nos faz falta. Que orgulho temos quando proclamamos que fazemos provas sem qualquer tipo de fiscalização, a não ser a da disciplina consciente. A conduta dos nossos interlocutores políticos pode ter sido bem diversa, em seus tempos escolares. Muitos admitem que dela se valeram e riem das ocasiões em que, graças à "cola", obtiveram proveitos acadêmicos. Um deles confessou tal prática em aula inaugural para os alunos das Escolas de Estado-Maior das três Forças. Não teve qualquer

pejo em relatar que "colara"! Imagine, meu irmão de armas, o constrangimento porque todos passaram, já que o conferencista completou o pensamento com estas palavras: "eu colei, vocês também colaram!". É com eles que precisamos nos relacionar institucionalmente, mas, alerta, "sem ingenuidade", desconfiando sempre! Um pé atrás? É pouco!

O respeito aos superiores, pares e subordinados manifesta-se, também, no tratamento diário, em particular nos ambientes escolares, como salas de aula, auditórios e locais de instrução. Senhor é o tratamento de intimidade indicado, praticado e permitido, na relação instrutor-instruendo. Fui testemunha do momento histórico em que um general-de-exército deixou sua cadeira, à mesa do Alto Comando do Exército, e tomou assento à cabeceira, por ter sido escolhido para comandar a Força. Todos nós, seus pares de Alto Comando, começamos a tratá-lo com o respeito que sua nova posição nos impunha, isto é "Senhor!" e "Comandante, o Senhor...!". Quanto de dignidade, quanto de apreço, que demonstração espontânea de disciplina consciente aquele ato encerrou! Bem, mas não é isto que se vê entre aqueles políticos que nos dirigem a palavra em auditórios. Pasme, na mais alta escola de nossa Força, oficiais superiores assistiram, abismados, constrangidos e chocados, um deles tratar o Comandante do Exército, na presença de seus comandados, pelo primeiro nome! Pode isto? Veja só, leitor amigo, como são diferentes os valores!

As iniciativas, mesmo as assinadas, transformam-se, celeremente, em meras cartas de intenção! Mas, nós acreditávamos nelas quando foram chanceladas e lançadas de público. Afinal, segundo a cultura militar, trata-se de solene compromisso, de palavra empenhada! Mas não é bem assim que eles fazem. Como somos ingênuos! E, bem a propósito, quais os recursos que foram consignados para as Forças Armadas na, assim chamada, Estratégia Militar de Defesa? Desconheço o montante alocado quando do lançamento daquele documento. E no orçamento de 2009? Ah, sim, ele já estava pronto antes da assinatura da Estratégia? Que pena! Bem, e no orçamento de 2010? Nada específico? Então, tenho que concordar com aqueles mais experientes que me diziam, quando em serviço ativo: "cuidado, somos ingênuos!". O General Rupert Smith afirma: "sem dinheiro não há estratégia!".[1]

1. *The Utility of Force. A.Knopf, 2006.*

O homem de armas adere, voluntariamente, a princípios de vida, a valores, a normas de conduta e a práticas profissionais codificadas em códigos de ética, respeitados pelos guerreiros do Brasil, durante toda a vida militar, na ativa e na reserva. Eles aprendem a conviver e a viver em diferentes rincões do País, nos quais encontram, infalivelmente, sua família a recebê-los e ampará-los, a Família Militar. Esta família nasce do nosso modo de viver cumprindo as palavras do juramento comum que nos amalgama: "respeitar os superiores hierárquicos, tratar com afeição os irmãos de armas e com bondade os subordinados". Eis a síntese dos valores que nos unem e constroem a querida e fidelíssima Família Militar.

No passado recente, um político que ocupa cargo de relevo na administração pública e com o qual nos cabe manter sadio relacionamento institucional, referiu-se a palavras e opiniões de chefes militares, hoje na reserva, diminuindo-as como irrelevantes.

Reflita, leitor soldado, sobre a diferença de acolhida e valorização, por nós e pelo político, da experiência e do pensamento de nossos antigos comandantes, com os quais tanto aprendemos, os quais tanto admiramos, eles que nos lideraram e, ainda hoje, nos guiam pelo caminho do dever! Não é bem diferente? Não são eles carne da nossa carne, membros da nossa Família Militar?

E qual o comandante que não preza os seus comandados e por eles tudo faz? E move montanhas para que todos retornem do combate triunfantes e com vida? Qual o chefe militar que não trata e ama sua tropa como a seus próprios filhos? Constatamos muito bem a aplicação do "tratar com afeição os irmãos de armas e com bondade os subordinados" em recente episódio, o do terremoto no Haiti, no qual vários dos nossos boinas azuis perderam a vida, no cumprimento do dever. Na ânsia de encontrá-los com vida, tudo se fez. Literalmente, removeram-se montanhas. Lamentavelmente, dezoito combatentes do Exército não foram localizados com vida, imediata e simultaneamente. Perdemos todos. Alguns deles, durante poucos dias, eram tidos como desaparecidos, seja porque de fato estavam nesta situação, seja porque a esperança e os esforços estavam todos orientados para resgatá-los, se possível, com vida. Durante sua procura, vários haitianos foram

localizados e salvos de iminente desenlace. A esperança é a última que morre, diz a sabedoria popular. O Exército procurou e tudo fez para que nossos irmãos de armas também fossem salvos, o que, infelizmente, não foi possível. Mas, no momento em que a Família Militar mais precisava de uma palavra de conforto e de esperança, o político disse-lhe que dá-los como desaparecidos era eufemismo. Eis mais um exemplo do comportamento baseado nos valores castrenses e nos de um político insensível e amador nas lides da caserna. O crédito que políticos assim merecem não deve chegar à nossa ingenuidade. Para muitos que lhe creditam fé absoluta, a frase "somos ingênuos" cabe como uma luva,... calçada sob os acordes de um canto de sereia, cuidado!

"Este senhor é militar! Aposto que esse 'cara' é militar!". Quantas vezes já fizemos observações semelhantes ao cruzar com pessoas à paisana, em lugares públicos? Basta olhar e constatar. O porte, o comportamento, o aprumo, o modo de vestir-se, o comportamento, o linguajar e o corte de cabelo indicam claramente que aquele desconhecido é militar. Um soldado é facilmente reconhecido como tal sem sua farda, até porque o hábito não faz o monge. O uniforme é nossa segunda pele, cujo direito ao uso conquistamos. Os soldados não se vestem com roupas de trabalho, os soldados se fardam. E com que orgulho cuidam de seus uniformes, verificando-lhes, diariamente, os vincos, a limpeza, o brilho dos calçados e dos metais, o ajuste do equipamento, o caimento, a posição da cobertura na cabeça, a colocação dos distintivos e tudo o mais que caracteriza o garbo militar. Há os que compram e os que ganham peças de nossos uniformes, mas usam-nas ao seu modo, vestem-nas como as vestem os paisanos, mas jamais, não se pode ser ingênuo, jamais se fardam, jamais se uniformizam, até porque jamais alcançam o que bem proclamou o Ministro Leônidas: "Ser soldado é mais que profissão é missão de grandeza!". Nós somos os homens de armas, os políticos, temporariamente, estão. Veja, leitor, como é certo que o hábito não faz o monge, repito.

E quantos políticos já foram levados nas asas da Força Aérea Brasileira aos Pelotões Especiais de Fronteira? Choraram de emoção? Proferiram juras de amor ao Exército? Ganharam lembranças de nossas tropas? Usaram nossas camisetas e coberturas camufladas? Sim! Que bom!

São dos nossos, pensamos de imediato. Ajudaram-nos? Nossos orçamentos cresceram substancialmente? De certo, há que continuar a convidá-los e transportá-los com lhaneza, mas, atenção, sem ingenuidade!

Aos meus comandantes do passado, aos meus camaradas mais experientes, aos meus irmãos de armas, rendo-me! Em verdade, "somos ingênuos!".

O autor é General-de-Exército, membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil

Europa em declínio

Paulo Nogueira Batista Júnior

Em fevereiro passado, uma notícia chocou os europeus: Barack Obama não compareceria à cúpula anual Estados Unidos-União Européia, programada para maio do corrente ano, na Espanha.

Ao que parece, o presidente dos EUA não está disposto a atravessar o Atlântico para participar de cúpulas EUA-UE com pouca substância, como a que ocorreu em Praga no ano passado.

A decisão de Obama é um sintoma de algo mais amplo: o persistente declínio relativo da Europa. O brasileiro nem sempre percebe esse fenômeno e deposita, às vezes, esperanças provavelmente infundadas no papel que a Europa poderia desempenhar como contrapeso aos EUA em um mundo crescentemente multipolar. Os europeus têm bom "marketing" e fazem belos discursos progressistas.

Eu mesmo sofria dessas ilusões quando morava no Brasil. Estou agora há quase três anos no exterior, em contato quase diário com representantes europeus no FMI. Participei, também, de muitos encontros do G20, nos quais a presença européia é expressiva. Depois disso, a minha avaliação da Europa — ou, pelo menos, da sua atuação internacional — se modificou totalmente.

Com algumas exceções, que se devem em geral a qualidades individuais de alguns representantes europeus, a Europa atua de maneira medíocre e conservadora.

A maioria das idéias infelizes, no FMI e no G20, tem origem na Europa. Os britânicos têm se destacado nesse particular. Posso dizer sem medo de errar: a Europa é hoje a principal força retrógrada nas instituições financeiras internacionais.

Os sinais do declínio relativo da Europa estão em toda parte. Por exemplo: embora os EUA (especificamente o mercado financeiro americano) tenham sido o epicentro da crise internacional de 2007-2009, a Europa parece ter sofrido um impacto maior. A recessão foi mais profunda na Europa do que nos EUA em 2009.

Segundo dados preliminares, o PIB americano caiu 2,5%. O da área do euro diminuiu 3,9%. Alemanha, Itália e Reino Unido registraram quedas de quase 5%. Só a França teve desempenho ligeiramente melhor, com queda estimada em 2.3%.

A recuperação europeia também está sendo mais lenta. Para 2010, as projeções do FMI indicam que a área do euro deve crescer apenas 1% e o Reino Unido, 1,3% — menos do que os EUA (crescimento esperado de 2,7%) e até abaixo do Japão (1,7%).

Na periferia européia, o quadro e ainda pior. Muitos países entraram ou estão prestes a entrar em colapso financeiro. Vários tiveram que recorrer ao FMI no passado recente. Foi o caso da Ucrânia, da Sérvia e da Islândia, por exemplo. Mas também de membros da União Européia: Hungria, Letônia e Romênia.

Nas últimas semanas — suprema humilhação — especula-se que, pela primeira vez, um país integrante da área do euro teria que recorrer ao FMI: a Grécia. As autoridades européias, temendo a perda de prestígio, procuram evitar esse desfecho.

0 pior é que a crise grega já contamina outros países do Sul da Europa, que também fazem parte da área do euro, notadamente Portugal e Espanha. Os mercados financeiros já se referem com desprezo aos "PIGS" (Portugal, Italy, Greece and Spain)...

A grande realidade é que a Europa é um continente envelhecido, que vive das glórias do passado e procura se agarrar a privilégios e posições que já não refletem o seu peso atual no mundo. É o que ocorre aqui no FMI, onde a super-representação européia é simplesmente escandalosa.

Tudo isso me fez pensar em Charles de Gaulle que, em 1969, pouco antes de morrer, comentou, com tristeza: "Eu tentei fortalecer a França em face do fim de um mundo. Fracassei? Outros o saberão, mais tarde. Sem dúvida, o fim da Europa está diante de nós."

O autor é economista e diretor-executivo pelo Brasil e mais oito países no Fundo Monetário Internacional.

A Atividade de Inteligência, em nível estratégico: Uma proposta para o Brasil

Márcio Bonifácio Moraes

Dedicatória

O presente trabalho é dedicado ao General-de-Exército Pedro Luís de Araújo Braga, ao Capitão-de-Mar-e-Guerra João Adolpho Beranger de Almeida, e aos Professores Raimundo Teixeira de Araujo, Lúcio Sérgio Porto de Oliveira (in memoriam) e Carlos Alberto Del Menezzi (in memoriam), verdadeiros profissionais da Atividade de Inteligência, com quem tive a honra e o privilégio de muito aprender e trabalhar.

1. INTRODUÇÃO

"O Serviço de Inteligência é o escudo invisível da Pátria e da Nação".
Professor Raimundo Teixeira de Araújo

O propósito da presente trabalho é o de mostrar a importância da Atividade de Inteligência, em nível estratégico, como instrumento de assessoria e apoio às decisões de Estado e o de apresentar algumas sugestões para o incremento dessa Atividade no Brasil.

Realizando uma breve retrospectiva histórica pode-se afirmar que essa Atividade é tão antiga quanto à própria humanidade, isto porque a busca pelo conhecimento é inerente ao ser humano.

Inicialmente, seu campo de ação restringia-se tão-somente ao ambiente militar. Os líderes guerreiros dos povos em luta lançavam mão de pessoas que, infiltradas nas hostes inimigas, enviavam informes aos seus chefes. Aquele que obtivesse os melhores conhecimentos sobre o adversário, entrava em combate com nítida vantagem.

No início do século XX, alguns países já possuíam Serviços de Inteligência estruturados, sendo que na Primeira Guerra Mundial ela teve papel destacado. Entretanto, foi durante a Segunda Guerra

Mundial que a Inteligência se consolidou de forma ampla e decisiva, com a criação e aperfeiçoamento de vários Serviços e o desenvolvimento de novas técnicas.

Mas, foi ao final da Segunda Guerra, no período que se convencionou chamar de "Guerra Fria", onde os países do Ocidente se uniram para fazer frente ao expansionismo da União Soviética que, mais uma vez, a Atividade de Inteligência teve papel destacado trabalhando em termos de ameaça a um eventual conflito. Sua concepção passou a ser predominantemente voltada para os aspectos político-ideológicos e militares.

O colapso da União Soviética ocorrido em 1991 e o consequente fim da bipolaridade, ambiente onde predominava a estratégia da contenção, cederam lugar a um panorama difuso com indefinições dos polos de poder absoluto. Dentro dessa nova concepção, a Inteligência foi redirecionada, passando a acompanhar áreas específicas das quais se destacam:

- o Terrorismo Internacional;
- o Narcotráfico e outros crimes estruturados;
- a Fabricação e controle de armas de destruição massiva;
- a Espionagem, com ênfase às áreas de ciência e tecnologia; e
- o Desenvolvimento de tecnologias de uso dual.

Nos dias de hoje, é tal a complexidade das decisões a serem tomadas, que nenhuma nação pode prescindir de conhecimentos oportunos e exatos.

O Brasil, por sua extensão territorial e potencialidades, vem se destacando, cada vez mais, no cenário internacional. Assim, necessita de um sistema de Inteligência capaz de assessorar corretamente todas as ações de Estado no âmbito internacional e detetar os eventuais óbices que se contraponham à consecução dos seus objetivos maiores.

2 – FUNDAMENTOS DA ATIVIDADE DE INTELIGÊNCIA

"Não se deve confundir doutrina com doutrinação.
A doutrinação ganhou sentido pejorativo,
como contrafação da própria doutrina".

Escola Superior de Guerra (ESG)

Para que seja mais fácil ao leitor uma melhor compreensão de como atuam os Serviços de Inteligência, torna-se necessária uma breve abordagem dos fundamentos doutrinários que norteiam essa Atividade.

A Atividade de Inteligência é definida como o exercício sistemático de ações especializadas, orientadas para a produção e difusão de conhecimentos, tendo em vista assessorar as autoridades governamentais, nos respectivos níveis e áreas de atribuição, para o planejamento, execução e acompanhamento das políticas de Estado. Ela engloba, também, a salvaguarda de dados, conhecimentos, áreas, pessoas e meios de interesse da sociedade e do Estado[1].

A partir desta definição, verifica-se que a Atividade de Inteligência caracteriza-se por ser de natureza permanente, pois se configura como um instrumento do Estado à disposição de sucessivos governos para executar a tarefa de assessoramento dos seus atos decisórios, especificamente nos assuntos relacionados à defesa das instituições e interesses nacionais. A Atividade de Inteligência está vinculada à existência do próprio Estado e de suas instituições permanentes, transcendendo, assim, no tempo, aos governos que se sucedem.

Para a consecução de seus objetivos, a Atividade desmembra-se em dois segmentos ou ramos, que podem ser definidos como:

Segmento de Inteligência

Aquele voltado, especificamente, para a produção do conhecimento, utilizando-se de uma metodologia própria e de técnicas acessórias, permitindo, assim, o afastamento de práticas meramente intuitivas ou adoção de procedimentos sem uma orientação racional.

1. *Definição adotada pela Agência Brasileira de Inteligência (ABIN).*

Segmento de Contra-Inteligência

Aquele que objetiva prevenir, detetar, obstruir e neutralizar a Inteligência adversa e as ações de qualquer natureza que ameacem à salvaguarda de dados, conhecimentos, áreas, pessoas e meios de interesse da segurança da sociedade e do Estado.

É, também, importante definir o que é um **Sistema de Inteligência** e quais as suas principais características. Ele é conceituado como um conjunto de órgãos em contínua interação, compondo uma estrutura organizada, que tem por finalidade exercitar a Atividade de Inteligência [2].

Um sistema de Inteligência deve possuir as seguintes características:

- Legitimidade, legalidade e controles (interno e externo);

- Coordenação centralizada no mais alto nível;

- Existência de uma doutrina única;

- Ampla capacidade de busca de conhecimentos, abrangendo os campos Interno e Externo; e

- Capacidade de proteção dos conhecimentos produzidos pelo sistema.

Finalmente, apresentamos duas definições sobre o que se entende por **Inteligência Estratégica**. Ela foi definida por Sherman Kent[3] como: ***"A busca de conhecimentos sobre os quais as relações exteriores do nosso país devem basear-se na paz e na guerra"***.

Washington Platt[4] também definiu Inteligência Estratégica como: ***"O conhecimento referente às possibilidades, vulnerabilidades e linhas de ação prováveis das nações estrangeiras"***.

Assim, podemos concluir que a Atividade de Inteligência, em nível estratégico, é voltada, primordialmente, para o Campo Externo.

---

2. *Conceituação adotada pela Escola Superior de Guerra (ESG).*

3. *Sherman Kent serviu no setor de análise do Office of Strategic Services (OSS), durante a Segunda Guerra Mundial e, posteriormente, trabalhou na CIA como chefe do Office of National Estimates (ONE), setor responsável por elaboração de documentos conhecidos como Estimativas. O seu livro mais famoso é Strategic Intelligence for American World Policy editado pela Princeton, University Press. 1949.*

4. *O General Washington Platt foi o autor do livro Strategic Intelligence Production. New York: Frederick A. Praeger. 1957.*

3 - A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ATIVIDADE DE INTELIGÊNCIA NO BRASIL

"A história é a testemunha do passado, luz da verdade,
vida da memória, mestra da vida, anunciadora dos tempos antigos".

Cícero

a) Os Primórdios

b) ***"Voar com o pensamento a toda a parte. Adivinhar perigos e evitá-los. Entender os inimigos e enganá-los"*** [5]. Estas frases parece haver sido extraídas de um livro do estrategista Sun Tzu, ou até mesmo de um compêndio de Inteligência. Entretanto, elas foram escritas por Luís Vaz de Camões em seu épico, Os Lusíadas. Isso mostra que nossos descobridores possuíam uma excelente percepção estratégica, preocupando-se com os levantamentos de área, as ações de espionagem, a proteção dos conhecimentos sensíveis e outros procedimentos típicos da Atividade de Inteligência.

Como exemplo, destacamos a figura de um dos mais famosos espiões da corte portuguesa, o escudeiro Pêro de Covilhã[6] – "o espião intrépido". Nascido em uma vila da Beira, ele tinha uma característica singular: a facilidade em assimilar idiomas estrangeiros, especialmente o árabe. Em 1487, por ordem do Rei D. João II, Covilhã realizou uma longa expedição passando pelo Oriente Médio, pela Ásia e Norte da África, finalizando no Egito em 1491. De lá, por intermédio de um emissário da corte, ele enviou um extenso e detalhado relato ao Rei. Esse documento era um levantamento pormenorizado e iria servir, decisivamente, sobre a rota a ser adotada pelo navegador Vasco da Gama que descobriu o caminho marítimo para as Índias (1497-1499). Assim, Vasco da Gama não perdeu tempo em passar por pontos inúteis nas costas da África e da Ásia.

Naquela época, alguns temas ligados às grandes navegações eram revestidos de absoluto sigilo na corte portuguesa. Eram considerados

5. *Lusíadas, Canto XVIII número 89, publicado, pela primeira vez, em 1572.*
6. *Pêro de Covilhã se fazia acompanhar de outro explorador de nome Afonso Paiva. Viajaram juntos até o Aden onde se separaram. Afonso Paiva teria desaparecido, pois nunca mais se soube qualquer notícia dele.*

estratégicos e patrimônio secreto do Estado: os roteiros de viagem, os mapas e cartas de navegação, os livros de bordo, as relações de escrivães e até as plantas de construção de caravelas.

No Brasil, existem registros sobre o emprego de atividades secretas e emprego de espiões desde o tempo do Brasil Colônia, quando Alexandre Gusmão[7] tomou parte na negociação da questão das fronteiras estabelecidas pelo Tratado de Tordesilhas, oficialmente demarcador das fronteiras entre Espanha e Portugal e que nunca conseguiu ser totalmente respeitado, tendo sido substituído pelo Tratado de Madrid.[8]

A primeira referência normativa sobre a proteção de material sigiloso é datado de 1859 e foi elaborada por ordem de José Maria da Silva Paranhos, o Visconde do Rio Branco[9], que editou o denominado Regulamento Paranhos[10] , que reorganizava e dava novas atribuições à Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros.

Todavia, a concepção formal para o emprego integrado da Atividade de Inteligência só teve início na República, durante o governo do presidente Washington Luis com a criação do Conselho de Defesa Nacional[11]. Esse Conselho conduzia o estudo e coordenação da produção de conhecimentos nas áreas econômica, militar e moral, relativas à defesa da Pátria, assuntos esses voltados para o Campo Interno.

---

7. *Diplomata luso-brasileiro que representou Portugal na discussão de vários Tratados.*

8. *O tratado de Madrid foi assinado na capital espanhola a 13 de janeiro de 1750, entre os reis de Portugal e de Espanha. Ele foi preparado cuidadosamente a partir de informações sigilosas, favorecendo as colônias portuguesas em prejuízo aos direitos dos espanhóis. O Tratado de Madrid foi importante para o Brasil, pois definiu, aproximadamente, o contorno geográfico do Brasil de hoje.*

9. *José Maria da Silva Paranhos, - Visconde do Rio Branco (16/03/1819 — 01/11/ 1880) teve grande atuação na política e na diplomacia. Exerceu as funções de secretário na missão especial no Rio da Prata, sob as ordens do Marquês do Paraná (1851) e, depois, ministro residente, chefe de legação e enviado especial em missões nas repúblicas da Argentina, do Uruguai e do Paraguai. Na política interna do Império foi deputado provincial pelo Rio de Janeiro, deputado geral em várias legislaturas, presidente de província, ministro dos Negócios Estrangeiros, da Marinha, da Guerra e da Fazenda.*

10. *Decreto Imperial n° 2.358, de 19 de fevereiro de 1859.*

11. *Decreto n° 17.999, de 29 de novembro de 1927.*

Sua primeira reestruturação ocorreu em 1934[12], quando foram criadas a Comissão de Estudos da Defesa Nacional, a Secretaria-Geral da Defesa Nacional e uma Seção de Defesa Nacional em cada ministério. No mesmo ano, já no governo de Getúlio Vargas o Conselho teve o seu nome alterado para Conselho Superior de Segurança Nacional, nome que seria novamente alterado em 1937, passando a se denominar, simplesmente, Conselho de Segurança Nacional. Durante todo esse período de existência a Atividade de Inteligência, sempre esteve voltada, primordialmente, para questões de segurança e defesa interna.

Ao término da Segunda Guerra Mundial o País passou por profundas transformações tendo como resultado uma reestruturação na política da Segurança Nacional. Isso de certa forma ocorreu em razão das novas ideias trazidas pelos oficiais brasileiros que tomaram parte na Força Expedicionária Brasileira (FEB).

Assim, o Conselho de Segurança Nacional foi reformulado, tendo sido criado o Serviço Federal de Informações e Contra-Informações (SFICI) que passou a coordenar a atividade de Inteligência no Brasil[13]. Todavia, ele só foi realmente implantado em 1958, 12 anos depois de sua criação[14]. No mesmo ato foi, também, criada a Junta Coordenadora de Informações (JCI)[15]. O SFICI tinha quatro subseções: Exterior, Interior, Operações e Segurança Interna.

Para suprir a falta de pessoal especializado, para trabalhar no SFICI, a Escola Superior de Guerra (ESG) realizou, em caráter experimental e nos mesmos moldes dos cursos regulares já existentes[16], o seu primeiro Curso de Informações tornando-se, assim, o primeiro estabelecimento de ensino no Brasil a ministrar cursos na área de Inteligência.

---

12. Decreto n° 23.873, de 15 de fevereiro de 1934.

13. Decretos Lei n° 9.775 e n° 9.775 A, de 06 de setembro de 1946.

14. Decreto n° 44.489 – A, de 15 de setembro de 1958.

15. A JCI tinha a tarefa de coordenar toda a Comunidade de Informações.

16. Curso Superior de Guerra (CSG) e Curso de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas (CEMCFA).

c) O Serviço Nacional de Informações (SNI)

"O serviço de Inteligência é o apanágio dos nobres;
se confiado a outros, desmorona".

Coronel Walter Nicolai
Chefe do Serviço Secreto da Prússia.

A criação do Serviço Nacional de informações (SNI)[17] ocorreu em 1964, durante o governo do presidente Humberto de Alencar Castello Branco, em um contexto conjuntural de grave conturbação da ordem pública e social com seus reflexos nas diversas expressões do Poder Nacional. Esse novo Serviço iria substituir o SFICI. O SNI passou a ser o órgão máximo de um sistema que se denominava Sistema Nacional de Informações (SISNI). Era formado pelos seguintes subsistemas:

- Subsistema Setorial de Informações dos Ministérios Militares – SSIMM, composto pelos Serviços de Inteligência Militares: Centro de Informações da Marinha (CIM)[18], Centro de Informações do Exército (CIE)[19] e Centro de Informações e Segurança da Aeronáutica (CISA)[20] ;

- Subsistema Setorial de Informações dos Ministérios Civis – SSIMC, composto pelas Divisões de Segurança e Informações (DSI) dos ministérios civis e pelas Assessorias de Segurança e Informações (ASI) dos organismos do segundo escalão da administração pública federal[21];

- Subsistema Setorial de Informações Estratégico-Militares (SUSIEM) coordenado pelo Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), por intermédio de sua Subchefia de Informações Estratégicas (SC-2) e composto pela Subchefia de Informações do Estado-Maior da Armada (M-20), a 2ª Seção do Estado-Maior do Exército (2ª/EME), a Seção de Informações do Estado-Maior da Aeronáutica (2ª/EMAer);

- Serviço de Informações do Exterior do Ministério das Relações Exteriores; e

17. Lei n° 4.341, de 13 de junho de 1964.

18. Criado pelo aviso Ministerial n° 2.868, de 05 de dezembro de 1955.

19. Criado pelo Decreto n° 60.664, de 02 de maio de 1967.

20. Criado pelo Decreto n° 63.006, de 17 de julho de 1968.

21. A integração dos ministérios civis ao SISNI foi efetivamente regulamentada pelos Decretos n° 75.524 e 75.640, de 24 de março de 1975 e 22 de abril de 1975, respectivamente.

- Serviço de Informações do Ministério da Justiça representado pelo Centro de Informações do Departamento de Polícia Federal (CI/DPF).

Além dos integrantes do SISNI, existiam as Comunidades de Informações que eram compostas por todos os órgãos de Informações que trabalhavam em uma mesma área geográfica. A comunidade tinha uma composição variável e, normalmente, era formada pelas Segundas Seções dos comandos regionais das Forças Armadas, Polícia Federal, Polícia Militar, Polícia Civil e Corpo de Bombeiros.

Em 1967, com o propósito de ajustar a política de sigilo das questões de Estado à nova realidade nacional, foi aprovado o Regulamento para Salvaguarda de Assuntos Sigilosos (RSAS)[22] que viria substituir o Regulamento anterior que era de 1949[23].

Em termos de pessoal o SNI contava em seu efetivo com militares da ativa e da reserva, por servidores civis do próprio quadro do órgão e por requisitados de outros órgãos governamentais.

Logo foi sentida a necessidade de se melhor preparar recursos humanos para desempenhar essa tarefa que exigia muita técnica e especialização, bem como criar uma doutrina única para a Atividade. Assim, em 1971, foi criada a Escola Nacional de Informações (EsNI)[24] com diversos cursos nas áreas de análise e operacional (Curso A - analista - nível superior; Curso B – analista nível-médio; e Curso C – Operações de Informações). Esses cursos anteriormente eram realizados na Escola Superior de Guerra (ESG) – Curso de Informações, nível superior, e no Centro de Estudos de Pessoal (CEP), no Leme – para analistas - nível médio e área operacional.

Cabe ser ressaltado que no período de 1982-1989, também, funcionou na EsNI um curso de formação de Analista de Inteligência para o Campo Externo (CICE).

Além dos cursos, a EsNI, também, oferecia vários estágios de duração variável, nas áreas de operações, de análise, de Contra-Inteligência e

22. *Decreto n° 60.417, de 11 de março de 1967.*

23. *Regulamento para a Salvaguarda das Informações que interessam à Segurança Nacional (RSISN) – Decreto n° 27.583, de 14 de dezembro de 1949.*

24. *Decreto n° 68.448, de 31 de março de 1971.*

na preparação de funcionários designados para missões no exterior, esse essencialmente voltado para a proteção dos conhecimentos sensíveis.

Os primeiros cursos e estágios só foram iniciados no ano de 1972.

Para o atendimento das necessidades da Atividade de Inteligência, além da EsNI, foram criadas no SNI outras estruturas de apoio, destacando-se a Secretaria Administrativa (SAD) e o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento para a Segurança das Comunicações (CEPESC).

Ainda, dentro desse contexto, também, foi colocado em vigor, em 1971, o primeiro Plano Nacional de Informações (PNI)[25]. Ele era o documento normativo da Atividade, distribuído a todos os organismos de cúpula dos subsistemas já mencionados, regulava a produção, fluxo de informações, periodicidade e responsabilidades das agências envolvidas. Em âmbito setorial, cada ministério produzia um plano decorrente. Assim, fechava-se o ciclo de produção de conhecimentos. Alguns criticavam o PNI, pois o consideravam extenso e complexo. Mas o fato era que ele, mesmo com todas as imperfeições, propiciava um permanente fluxo de conhecimentos para o SNI e para seu usuário maior que era o Presidente da República.

Paulatinamente, a qualidade dos cursos e estágios ministrados pela EsNI foi melhorando, havendo recebido um grande impulso no período do General Otávio Aguiar de Medeiros[26]. O fato é que ele havia sido Adido Militar em Israel (1973-1974) período em que ocorreu a "Guerra do Yon Kippur", havendo colhido muitos ensinamentos sobre como a Inteligência de Israel atuou, tendo um papel fundamental na vitória. A ideia corrente era a de estruturar o SNI nos moldes dos serviços de Inteligência israelense e britânico (pequeno efetivo, pessoal altamente capacitado e treinado e com forte destaque para a área operacional). Isso de certa forma tinha sentido, uma vez que o Brasil vivia um quadro de subversão e terrorismo.

A EsNI era, também, responsável pela formulação, difusão e atualização da doutrina de Inteligência. Era considerada de grande

---

25. O PNI foi criado pelo Decreto n° 66.732, de 16 de junho de 1970 e reeditado pelo Decreto n° 73.284, de 10 de dezembro de 1973.

26. O General Medeiros foi Ministro-Chefe do SNI no período de junho de 1978 até março de1985.

importância a existência de uma consistente unidade doutrinária entre os membros do SISNI. O primeiro manual de Informações denominado de M-07[27] era composto de dois volumes. O primeiro tratava dos conceitos doutrinários básicos da Atividade, enquanto o segundo dedicava-se à metodologia para a produção de conhecimentos (análise) e demais procedimentos. Essa doutrina, também, era adotada por todos os integrantes do SISNI.

Com o passar dos anos, a Escola foi mudando a sua concepção inicial e passou a dar mais ênfase à parte referente à análise dos conhecimentos, colocando questão da busca sigilosa de conhecimentos (parte operacional) em um segundo plano. Doutrinariamente, isso foi uma falha, uma vez que esses dois segmentos são igualmente importantes, pois se interligam e se complementam.

Desde a sua criação, o SNI realizava um rigoroso processo para admissão em seus quadros, nos curso e estágios ministrados pela EsNI. Posteriormente, (na metade da década de oitenta) esses critérios foram abrandados. Surgiram, tanto na Escola quanto nas Agências Regionais, pessoas sem a necessária qualificação para o serviço, resultado de um recrutamento e de uma seleção deficiente.

Entretanto, em nosso entendimento, ocorreram três falhas que foram fulcrais para o desgaste do Serviço, e que contribuíram para a sua extinção.

- A primeira foi a de que, durante a década de oitenta, o SNI afastou-se da tarefa de assessoramento, passando a participar, também, do processo decisório do governo. Isso desvirtuou a principal característica de um Serviço de Inteligência;

- A segunda foi a de que, devido às condições conjunturais do País, o Serviço se fortaleceu muito no Campo Interno, ficando praticamente ausente no Campo Externo e na produção de conhecimentos estratégicos. Quando as questões internas foram resolvidas ou estavam sob controle, o Serviço não foi redirecionado para novas tarefas, dentre as quais uma maior projeção no exterior, deixando as questões domésticas a cargo da Polícia Federal e de outros órgãos competentes; e

27. Criado pela Portaria n° 626 de 10 de dezembro de 1976.

- A terceira foi a de não haver preparado, de forma oportuna, os seus quadros civis para assumir funções de direção e chefia dentro do Serviço. Essas eram, na maioria das vezes, privativas de militares (ativa ou reserva). Além de criar um sentimento de frustração e falta de um maior estímulo e responsabilidade pelos funcionários civis, contribuiu para criar rivalidades internas. Esses funcionários civis eram orgânicos do Serviço, em sua maioria, excelentes profissionais, quase todos ex-oficiais temporários do Exército (oficiais R/2) bastante dedicados e conhecedores da Atividade e que, mais tarde, após a extinção do Serviço iriam manter, a duras penas, todo acervo material até a criação de um substituto do SNI.

Um mito que se instalou na sociedade e que contribuiu, também, para denegrir o nome do SNI foi o de que ele teria a tarefa de vetar candidatos a cargos públicos ou funções de confiança. O Serviço nunca vetou ninguém, até por que não tinha capacidade ou autoridade para fazê-lo. O fato é que quando eram feitos levantamentos sobre pessoas candidatos a cargos públicos (um Levantamento de Dados Biográficos – LDB), muitas vezes eram encontrados dados comprometedores sobre os mesmos. Isso era encaminhado à autoridade que desejava admitir essa pessoa. Por medo, fraqueza moral ou para evitar um "desnecessário desgaste", essa autoridade informava que o SNI havia vetado o nome do candidato. Havia, também, o caso de muitas autoridades e políticos que quando não desejavam atender a pedidos de emprego ou de cargos, diziam que o nome do candidato havia sido vetado pelo SNI. Isso, de certa forma, desgastou muito o nome da Instituição.

Finalmente, outro aspecto que, também, contribuiu para debilitar o Sistema de Inteligência foi o fato dos chefes das DSI/ASI, via de regra, não se reportarem diretamente aos seus ministros ou chefes dos órgãos a quem estavam subordinados[28]. O material produzido era encaminhado diretamente para o SNI, sem que essas autoridades tomassem conhecimento do assunto. Assim, os ministros ou chefes se sentiam desprestigiados e até desconfiados com a atuação de um setor dentro do seu próprio ministério que não trabalhava integrado.

---

28. Essas ligações eram conhecidas como canal hierárquico (chefe imediato) e canal técnico (SNI - SISNI).

A partir de 1985, com a transição para o regime civil (governo do presidente José Sarney) ocorreu o primeiro declínio da Atividade. Foi extinto o Plano Nacional de Informações e, em consequência desse fato, o SISNI foi se desagregando. Em 1988, a Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional (SG-CSN) foi transformada em Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional (SADEN)[29], mantendo-a com a mesma finalidade do extinto Conselho, o assessoramento do Presidente da República. O Ministro-Chefe do Serviço General Ivan de Souza Mendes, ainda, tentou reestruturar o Serviço, para atender a nova situação brasileira[30], mas era tarde. Em razão de um desentendimento[31] entre o candidato Fernando Collor de Mello e o General Ivan de Souza Mendes, fato que teria desagradado o candidato Collor que formulou uma promessa de campanha para extinguir o SNI. Fato que realmente ocorreu logo após a sua posse, em 01/01/1990 no bojo de uma reforma administrativa[32] .

d) A Inteligência do Brasil após a extinção do SNI

"Se alguém quiser reduzir o homem a nada, basta dar ao seu trabalho o caráter de inutilidade".

Fiodor Mikhailovitch Dostoievski

Com o fim do SNI, seu espólio material e pessoal passou por várias mãos. Primeiramente transformou-se em Departamento de Inteligência (DI) da Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE)[33] que foi,

29. *Decreto n° 96.814, de 28 de setembro de 1988.*

30. *Conhecido como Projeto SNI e que previa um novo Regulamento para o Serviço – Decreto n° 96.876/1988.*

31. *A razão teria sido o cancelamento de uma audiência solicitada, pelo candidato Collor, após esse haver feito um forte pronunciamento contra o Presidente José Sarney de quem o General Ivan era ministro.*

32. *MP n° 150 de 15 de março de 1990, regulamentada por meio da Lei n° 8.028, de 12 de abril de 1990.*

33. *Criada no governo do presidente José Sarney com o propósito de substituir a Secretaria de Assuntos de Defesa Nacional (SADEN).*

inicialmente, dirigida por um civil de nome Pedro Paulo Leone Ramos, amigo de Fernando Collor, sem a menor experiência no setor e a necessária qualificação para o sensível e importante cargo. Diante dos fatos, os Serviços de Inteligência militares se afastaram, passando a atuar sozinhos ou em fraca cooperação. Embora fizesse parte da recém-criada SAE, a Atividade de Inteligência foi relegada a um segundo plano, deixando seus servidores sem uma orientação de trabalho, devido à falta de compreensão do que é a Atividade e da importância dessa ferramenta de assessoramento na defesa do País e, especialmente, nas questões ligadas à política externa.

Não tardou para que o Poder Executivo se ressentisse da falta de um assessoramento especializado e oportuno, no que se refere à produção de conhecimentos indispensáveis aos interesses da Nação.

Nas Forças Armadas, também, ocorreu uma retração, seguida de uma reavaliação de objetivos. Entretanto, os serviços de Inteligência militares foram imediatamente levados a cobrir a lacuna deixada pelo SNI, na produção de conhecimentos necessários ao processo decisório nacional contribuindo, dessa maneira, para minimizar as carências do Estado.

Nesse período, a Atividade de Inteligência governamental resignou-se a um papel de mera coadjuvante do processo decisório nacional, em vista da deliberada dilapidação do patrimônio do extinto SNI. Daí a necessidade de ressaltar-se, nessa fase, a importância relevante do desempenho dos órgãos de Inteligência da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, no assessoramento às autoridades do mais alto nível de decisão do Estado.

Em maio de 1994[34], nas dependências da Câmara dos Deputados, foi realizado um seminário cujo nome era "As Atividades de Inteligência em um Estado Democrático – Atualidade e Perspectivas". Essa seria a primeira iniciativa concreta de se discutir a necessidade do País em possuir um serviço de Inteligência. Ele contou com a participação de políticos, membros do executivo, estudiosos do assunto e até de representantes diplomáticos de outros países. Foi quase unânime a opinião dos participantes de que o Brasil possuía uma grande deficiência na área de Inteligência referente ao Campo Externo. Ela se devia à falta de projeção da Atividade e uma fraca atuação do setor diplomático na obtenção desses conhecimentos. O pouco que era obtido no Campo

34. Esse seminário foi realizado entre os dias 18 e 26 de maio de 1994 e foi uma iniciativa da Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados.

Externo era por intermédio das Forças Armadas. A única voz destoante foi exatamente a do representante do Ministério das Relações Exteriores (MRE)[35]. O seu representante, durante pronunciamento realizado, mencionou que não era reconhecida como legítima e nem aceita a Atividade de Inteligência no Campo Externo, especialmente atuando dentro de suas embaixadas, sob risco da perda da relação de confiança entre os Estados.

Embora pouco de concreto tenha sido decidido nesse Seminário, ele foi extremamente importante, pois pela primeira vez, ficou patente que o Brasil deveria direcionar as ações de Inteligência para o Campo Externo, embora não tivesse sido definido de que modo isso iria ocorrer.

Dentro da conjuntura vigente e sendo sentida a necessidade de formar quadros para a Atividade de Inteligência foi criado, em 1996, pela Escola Superior de Guerra (ESG), o Curso Superior de Inteligência Estratégica (CSIE). Esse Curso possuía, dentre outros, os objetivos de: habilitar civis e militares para o exercício de funções de direção e assessoria superior, em Inteligência Estratégica, nos órgãos responsáveis pela formulação da política nacional e contribuir para o aprimoramento da doutrina de Inteligência.

No governo do presidente Itamar Franco, os destinos da Atividade de Inteligência permaneceram incertos. Foi durante o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso que ela foi colocada sob a subordinação da Casa Militar (hoje Gabinete de Segurança Institucional – GSI), cujo chefe era o General Alberto Mendes Cardoso. Depois de muito esforço pessoal do General Cardoso, finalmente em dezembro de 1999, foi sancionada a Lei que criou a Agência Brasileira de Inteligência (ABIN)[36] e instituiu o Sistema Brasileiro de Inteligência (SISBIN). Ainda, nesse mesmo ano foi criado o Ministério da Defesa[37], alterando a estrutura de comando das Forças Armadas e criando, também, um novo sistema de Inteligência[38] congregando os serviços de Inteligência militares.

---

35. Embaixador José Vicente de Sá Pimentel.

36. A ABIN foi criada em janeiro de 1995 pela Medida Provisória n° 813, que reestruturava a Presidência da República e, finalmente, transformada na Lei n° 9.883 de 07 de dezembro de 1999.

37. Lei Complementar n° 97, em 10 de junho de 1999.

38. Sistema de Inteligência de Defesa (SINDE).

Apesar de esforços pessoais do General Cardoso em dar um impulso à Atividade, os danos irreparáveis sofridos ao longo de quase dez anos não permitiram que, até os dias de hoje, Atividade tenha se reestruturado de maneira a atender o Estado em todas as suas necessidades de conhecimentos de Inteligência, especialmente em nível estratégico.

4 – UMA PROPOSTA PARA O BRASIL

"É perdoável ser derrotado, mas nunca ser surpreendido".
Frederico II Rei da Prússia

Dentro do contexto do presente trabalho serão, em seguida, apresentadas algumas propostas para dar à Inteligência do Brasil uma maior sinergia e amplitude em suas ações, fazendo com que ela se transforme em um verdadeiro instrumento de assessoria do Estado.

Assim, é sugerido, inicialmente, que seja criada uma Política Nacional de Inteligência[39] que dê os parâmetros básicos para a Atividade e possibilite aos demais membros do Sistema elaborar suas políticas ou diretrizes específicas. Após a definição da Política de Inteligência deveriam ser definidos os Objetivos de Inteligência que, em última análise, seriam metas ou alvos a ser atingidos por todo o Sistema.

Ao fim desse processo, seria elaborado um Plano Nacional de Inteligência[40] que desse uma dinâmica ao Sistema e permitisse um fluxo contínuo de conhecimentos[41].

---

39. *Política de Inteligência, em seu sentido mais amplo, define o que se pretende com a Atividade de Inteligência, aí incluídas diretrizes gerais para a sua consecução. Pode, também, ser entendida como um conjunto de Objetivos de Inteligência, visto como orientação ou referência para a estruturação e o funcionamento de um Serviço de Inteligência.*

40. *Plano Nacional de Inteligência é o documento de execução, do mais alto nível e que, dentre outros aspectos, deve listar os Objetivos de Inteligência, previamente determinados na Política de Inteligência e desdobrá-los em Conhecimentos Necessários, bem como atribuí-los aos diversos órgãos que ficarão encarregados de sua obtenção.*

41. *Conselho Nacional de Defesa aprovou em setembro de 2009 o novo Plano Nacional de Inteligência elaborado pelo Gabinete de Segurança Institucional (GSI). O plano prevê que todas as ações do setor passam a ser coordenados pelo GSI e não mais pela Agência Brasileira de Inteligência (ABIN). Nessa ocasião foi aprovada, também, a nova Política Nacional de Inteligência. A Política e o Plano devem ser encaminhados ao Congresso até o final do ano de 2009, para aprovação.*

Outro aspecto que deverá ser decidido é a forma como o serviço de Inteligência deverá ser estruturado. Um sistema único (uma só agência – ABIN - responsável pelo acompanhamento dos campos Interno, Externo e Contra-Inteligência, como atualmente ocorre[42]) ou duas ou mais agências para atender as necessidades do País (uma agência voltada para o Campo Interno e Contra-Inteligência, outra para o Campo Externo e, finalmente, uma terceira para a Inteligência Militar). Países como a Inglaterra, França, Israel e Alemanha possuem essa estrutura, com pequenas variações.

Os Estados Unidos da América, país de características sui generis, possui um dos maiores e mais complexos sistemas de Inteligência do mundo. Criado logo após a Segunda Guerra Mundial[43] foi reformulado recentemente, fruto do ataque terrorista de 11 de setembro de 2001. Possui um total de dezesseis agências, sendo que oito são ligadas ao Departamento de Defesa[44], sete ligadas a outros Departamentos[45] e uma agência independente[46]. Todo esse sistema é coordenado pelo Diretor Central de Inteligência (DCI), que se reporta diretamente ao Presidente da República.

---

42. *O Ministério da Defesa embora faça parte do SISBIN, coordena um sistema próprio que é o Sistema de Inteligência de Defesa (SINDE), composto pelos serviços de Inteligência da Marinha, Exército e Aeronáutica.*

43. *National Security Act, de 1947, que organizou de forma sistêmica as diversas agências de Inteligência que haviam atuado durante a Segunda Guerra Mundial.*

44. *São agências do Departamento de Defesa: Defense Intelligence Agency (DIA), Army Miltary Intelligence (MI), Air Force Intelligence, Surveillance and Reconnaissence Agency (AIA), Marine Corps Intelligence Agency (MCIA), National Geoespatial Intelligence Agency (NGA), National Reconnaissence Office (NRO), National Security Agency (NSA) e Office of Naval Intelligence (ONI).*

45. *Ligadas ao Departamento de Energia – Office of Intelligence and Counterintelligence (OICI); Departamento de Segurança Interna – Office of Intelligence,and Analisys (I&A) e Coast Guard Intelligence (CGI); Departamento de Justiça – Federal Bureau of Intelligence (FBI) e Drug Enforcement Administration (DEA); Departamento de Estado – Bureau of Intelligence and Research (INR); Departamento do Tesouro – Office of Terrorism and Financial Intelligence (TFI). Departamento do Tesouro – Office of Terrorism and Financial Intelligence (TFI).*

46. *Agência Independente – Central Intelligence Agency (CIA).*

O Sistema Brasileiro de Inteligência (SISBIN) existe desde 1999. Entretanto, sua própria regulamentação não é clara quanto à coordenação desse Sistema. É necessário que se defina objetivamente quem vai coordenar a atividade de Inteligência no País.

Assim, para gerenciar o Sistema deveria ser criada uma Junta Coordenadora de Inteligência (JCI), que seria presidida pelo diretor-geral da ABIN. Ela se reuniria periodicamente com os chefes das demais agências do Sistema e teria como atribuições: a revisão e atualização da Política Nacional de Inteligência, do Plano Nacional de Inteligência e da doutrina de Inteligência em vigor. Realizaria, também, a ligação entre os demais integrantes do SISBIN de forma a manter uma sinergia e uma constante troca de dados e conhecimentos entre seus componentes.

O Diretor-Geral da ABIN deveria ter o seu status modificado, para que ele fique em condições de ter um acesso direto ao principal usuário da Atividade que é o Presidente da República. Atualmente, todos os contatos do Diretor da ABIN são feitos por intermédio do Chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI) o que é doutrinariamente incorreto.

Outro aspecto importante é o trabalho de se restaurar a unidade doutrinária. Nas Forças Armadas, cada força singular possui a sua própria doutrina de Inteligência. A ABIN, o Departamento de Polícia Federal e as polícias (civis e militares dos Estados) possuem, também, suas próprias doutrinas e procedimentos. A falta de uma doutrina única torna praticamente impossível uma boa comunicação e coordenação entre os diversos integrantes do SISBIN. Essa uniformização da doutrina poderá ser obtida com a elaboração de manuais de uso comum e o retorno dos cursos de Inteligência para a Escola de Inteligência da ABIN – EsINT, que voltaria a ser o organismo de pesquisa, atualização e difusão da doutrina de Inteligência no País.

A reativação plena da EsINT serviria, ainda, para melhorar o entendimento e diminuir o clima de desconfiança permanente existente entre os Serviços de Inteligência Militares, os integrantes da ABIN e demais componentes do SISBIN.

No que concerne à parte de recrutamento de recursos humanos para a ABIN, sugere-se modificar o atual sistema de admissão feito por

intermédio de concurso público, com o nome dos aprovados divulgado no Diário Oficial da União. Ora, isso praticamente incapacita o novo funcionário da ABIN a atuar de forma sigilosa, antes que ele inicie a sua carreira, especialmente no Campo Externo. Torna, também, o Serviço vulnerável às infiltrações e impede o rápido afastamento de servidores que não preencham mais os requisitos de lealdade e confiança. Penso que o melhor meio de se admitir pessoal no sistema ainda seja por intermédio de requisições.

O Brasil, País de dimensões continentais, surge como uma potência emergente, cada vez mais atuante no cenário internacional. Assim sendo, necessita de uma estrutura de Inteligência, em nível Estratégico, que seja capaz de detetar, de forma proativa, as ameaças e oportunidades que se descortinam.

A despeito das reações contrárias do Ministério das Relações Exteriores, sobre o trabalho da Inteligência no Campo Externo, não existe outra forma de buscar de maneira oportuna e qualitativa os conhecimentos de interesse para o País. Vale lembrar que a Atividade de Inteligência trabalha na busca de dados negados ou que estejam sob proteção, o que diverge, totalmente, dos conhecimentos obtidos por intermédio do canal diplomático. Todos os países se utilizam da Atividade de Inteligência para esse fim. Nós não poderemos fazê-lo de forma diferente, sob o risco de ser ultrapassados e/ou surpreendidos.

Ao invés de divergirem, a Inteligência e a diplomacia deveriam caminhar juntas. A política Externa de uma Nação é constituída por uma complexa combinação de fatores externos e internos, que são os elementos essenciais para que o Estado elabore suas políticas e estratégias para o Campo Externo. Para que a diplomacia possa se projetar, ela necessita do suporte de quatro componentes: o econômico, o militar, o político e o legal. A Atividade de Inteligência permeia todo o processo.

A Inteligência brasileira deve projetar-se estrategicamente no exterior, especialmente nas áreas onde os interesses do Brasil encontram-se presentes, seja de forma real ou potencial. Isso serviria para melhor orientar as ações do governo em sua política externa e evitar surpresas como, por exemplo, a invasão e nacionalização de uma refinaria de gás na Bolívia ou ações de política externa, consideradas desastradas ou inoportunas.

5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

"Todos os profetas armados venceram.
Os desarmados foram destruídos".

Nicolau Maquiavel

Segundo Sir Francis Bacon[47] , **"conhecimento também é poder"**. Dessa forma, um Estado bem informado é um Estado poderoso, capaz de identificar e neutralizar as suas ameaças reais e potenciais e de atingir, de forma oportuna, os seus objetivos estratégicos.

Contudo, alguns governantes menos esclarecidos e pouco criteriosos encaram o serviço de Inteligência como um poder paralelo e, portanto, uma ameaça ao seu próprio governo. Outros preferem desconhecer o que acontece para que não sejam obrigados a tomar decisões de responsabilidade, com os seus eventuais desgastes. Dentro desse quadro, a Atividade de Inteligência se apresenta como um fator incômodo, pois a sua principal tarefa é a busca do conhecimento e da verdade. O seu trabalho não é meramente intuitivo, mas realizado por pessoal especializado e baseado em técnicas e numa metodologia próprias.

No caso do Brasil, existe uma grande aversão à Atividade de Inteligência, fruto de uma atitude orquestrada pela mídia e estimulada por pessoas que, de certa forma, alguma vez sentiram-se prejudicadas ou tiveram algum interesse contrariado. Eles atribuem essa responsabilidade a algum organismo supostamente ligado à Atividade de Inteligência. É preciso que seja desfeito o mito de que a Inteligência tem o propósito repressivo.

Por outro lado, existe uma displicência dos nossos governantes em relação ao trabalho realizado pela Inteligência. Ela é fruto da falta de compreensão da importância dessa Atividade como elemento de assessoria na condução de várias questões políticas para a defesa do País, em sua maioria, relacionadas à política externa.

---

47. Francis Bacon, Primeiro Visconde de St. Alban (22/01/1561 – 9/04/1626). Filósofo inglês, cientista, legislador, jurista e escritor. Citação contida em Religeous Meditations, of Heresies, 11.

Como vimos ao longo do presente trabalho, algumas das maiores democracias do mundo possuem seus sistemas de Inteligência, e esses atuam em defesa do Estado e não contra os nacionais do país. O trabalho de seus profissionais é sempre considerado e prestigiado. São os combatentes das sombras, heróis anônimos que lutam, na maioria das vezes em terreno hostil, e onde as qualidades predominantes são: a argúcia, a ousadia e a coragem.

Assim, o Sistema de Inteligência do Brasil devia ser moldado de forma a servir à Nação, sempre alicerçado nos princípios de legalidade e da legitimidade, assessorando o Estado, de forma permanente, na consecução dos seus Objetivos Nacionais.

No que se refere à produção de conhecimentos, a Atividade deverá estar direcionada para os campos Interno e Externo visando à segurança e ao desenvolvimento da nação, e abrangendo de forma harmônica os campos de expressão do Poder Nacional.

É importante ressaltar que o crescimento acentuado da difusão de dados, oferece imensas possibilidades a todos aqueles que decidem. Estas fontes de conhecimentos, sem precedentes, não obstante, poderão dificultar ou até confundir o usuário em suas decisões. Os profissionais de Inteligência poderão assessorar nesse processo, agregando valores, utilizando sua competência profissional, técnicas assessórias, contatos e conhecimentos adquiridos sigilosamente, uma vez que é característica da Atividade a busca de dados negados ou sob proteção.

A Contra-Inteligência deverá estar capacitada e treinada para fazer frente à sofisticação tecnológica. Por sua natureza imanente, assumirá importância preponderante perante toda a sociedade, especificamente no que tange à proteção dos conhecimentos, com ênfase aos científicos, industriais e comerciais. Ela deverá se projetar externamente na busca de conhecimentos úteis à Nação, e se contrapor às ações adversas na detecção e neutralização dos antagonismos reais e potenciais, que possam se configurar em ameaças aos Interesses maiores da Nação.

A exemplo do que já vem ocorrendo com os serviços de Inteligência mais desenvolvidos, as Ações Especializadas tendem a sofrer um processo de sofisticação. A Inteligência de Sinais (SIGINT) e a de Imagens (IMINT) vêm substituindo o emprego de agentes na obtenção de conhecimentos protegidos, muitas vezes com altos riscos

operacionais. Entretanto, a Atividade de Inteligência deverá estar atenta no que concerne à preparação, treinamento e reciclagem de profissionais, permitindo um perfeito entrosamento com esses sistemas e visando, mais do que tudo, promover a integração desses dados.

A utilização de agentes especializados permanece como assunto de alta importância, onde as técnicas operacionais terão de ser utilizadas na obtenção de conhecimentos em áreas específicas. Como exemplo, pode ser citado o emprego da infiltração e do recrutamento operacional no terrorismo, no narcotráfico e no acompanhamento das organizações transnacionais do crime organizado.

Concluindo, pode-se afirmar que toda nação, independente de regime político, necessita de um eficiente Serviço de Inteligência. Esse serviço deverá estar vinculado à existência do próprio Estado, sendo parte de suas instituições permanentes.

O Serviço de Inteligência se sucederá aos vários governos, devendo possuir apoio irrestrito de toda sociedade, que deverá entender a Atividade como legal e necessária a toda nação democrática.

O autor é Capitão-de-Mar-e-Guerra, membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, conferencista convidado da Escola Superior de Guerra e do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAUJO, Raimundo Teixeira de. História Secreta dos Serviços de Inteligência. São Luís: CEADEMA, 2004.204p.

_____. A História Ilustrada dos Serviços de Inteligência. São Luís: s.n. 1998.

BRAGA, Pedro Luis de Araujo. O Papel da Atividade de Inteligência em uma Sociedade Democrática. Rio de Janeiro: Divisão de Assuntos de Inteligência/ESG — 1998.

BRASIL, Escola Superior de Guerra. Fundamentos doutrinários Básicos. Rio de Janeiro: ESG, 2000. 257 p.

KENT, Sherman. Informações Estratégicas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1967. 216 p.

OLIVEIRA, Lúcio Sérgio Porto. A História da Atividade de Inteligência no Brasil. Agência Brasileira de Inteligência (ABIN), 1999, 130p.

PLATT, Washington. Strategic Intelligence Production. New York: Frederick A. Praeger Inc. 1962. 301 p.

SHULSKY, Abram N. Silent Warfare. Understanding the World of Intelligence. Washington: Brassey's, 1993. 285 p.

Programa irresponsável

Carlos Alberto Marques Soares

Tem-se falado muito acerca da revogação da Lei da Anistia como ponto de destaque do Programa Nacional dos Direitos Humanos.

Acontece que o que seria um grande Programa restou maculado de um equívoco jurídico imensurável, uma inconstitucionalidade que desconhecemos casos similares, quer na história jurídica pátria, quer na política.

Assim vejo dentre os grandes erros gravíssimos e que serão irreparáveis, o jurídico e o político.

O equívoco jurídico macula princípios constitucionais, em especial, da segurança jurídica em que uma Lei aprovada pelo Congresso Nacional e sancionada pelo Presidente da República seria revista retroagindo a 30 anos para mudar todos os objetivos políticos que envolveram a Nação em 1979.

Poderíamos afirmar que a Lei da Anistia foi a lei da pacificação nacional, anseio de todo o povo brasileiro quer da situação ou governo, quer da oposição, dos chamados subversivos, dos terroristas, dos assaltantes de bancos e de quartéis.

Conseguiu-se a muito custo e discussão que o governo da época soube, com firmeza, acolher o clamor popular em detrimento de alguns, dentro e fora da caserna que discordavam da edição da Lei da Anistia nos termos propostos. O país soube trazer a conciliação e a paz nacional.

Aplicou-se a Lei da Anistia sem qualquer inconformismo até a casos ocorridos após sua promulgação.

A Anistia está incluída entre as causas de extinção da punibilidade, como se verifica nos Artigos 107, inciso II, do Código Penal Brasileiro, e 123, inciso II, do Código Penal Militar.

Destaque-se que a Lei da Anistia ao entrar em vigor precisou, em casos concretos e em cada processo em curso, de uma decisão do juiz ou tribunal, declarando extinta a punibilidade do agente, a qual resultou em trânsito em julgado.

De igual forma, como se poderia abrir um Inquérito Policial ou Inquérito Policial-Militar para apurar um fato que estaria protegido pela

referida causa de extinção de punibilidade? Onde estariam resguardados a coisa julgada e o princípio da irretroatividade da Lei, só admitido em benefício do réu? A própria Constituição, em seu Artigo 5º, inciso XLIII, prevê como inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes, o terrorismo e os crimes definidos como hediondos. Destarte, esses delitos, após a promulgação da Carta Magna, passaram, independentemente de tratado ou convenção, a ter um tratamento penal excepcional.

O Programa é polêmico não só na parte referente à revogação da Lei de Anistia, mas, também, em inúmeros outros itens já destacados pela mídia.

O equívoco político é evidente e não menos relevante. Vejam bem, o presidente Luiz Inácio em seus dois períodos de governo soube superar inúmeras crises políticas de repercussão nacional tais como o mensalão, a crise na aviação brasileira (com a greve dos controladores), a CPI dos Correios e outras mais.

Tendo como seu braço-direito o vice-presidente José de Alencar, grande chancelador da idoneidade dos atos do governo pelo seu espírito cívico, exemplo de homem público e de bem, o presidente Luiz Inácio chega ao fim de seu governo com aceitação popular de 80%.

Teve durante o seu governo a tranquilidade nos quartéis federais, a união de todos em prol do crescimento do país e da paz social.

Agora, ao fim dos seus oito anos de governo, acobertado por um título que a todos sensibiliza (Programa Nacional de Direitos Humanos) por sermos intransigentes defensores dos direitos humanos, apresenta esse "Programa" que, mantidos os atuais termos, certamente irá trazer sequelas irremediáveis, como símbolo do retrocesso político. Será um desastre.

O presidente Luiz Inácio e os brasileiros não merecem tamanha irresponsabilidade.

O autor é presidente do Superior Tribunal Militar

O debate sobre a Defesa Nacional

Gustavo Alberto Trompowsky Heck

Ao apresentar a nova Estratégia Nacional de Defesa, em fins do ano passado, o governo convocou a sociedade brasileira para uma ampla discussão sobre os temas ligados à Defesa Nacional.

De fato, após um longo período em que as questões da segurança e defesa estiveram relegadas a um plano secundário, período esse em que os orçamentos militares foram reduzidos a níveis insuportáveis, o Ministério da Defesa, agora, destaca a importância de modernizar e reequipar as nossas forças armadas, diante da projeção do País no contexto internacional como novo ator global.

Junto com as diretrizes emanadas para o segmento militar, e o desejo de estimular nossa indústria de material de defesa, na tentativa de recuperar um passado em que o Brasil produzia grande parte das suas necessidades em termos de material militar, a Estratégia Nacional de Defesa enfatiza a necessidade de promover uma maior integração e participação dos setores civis nas discussões dos temas ligados à defesa.

Assim, junto o projeto de reformulação da Escola Superior de Guerra (ESG), o Ministério da Defesa e a Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República pretendem promover uma série de Encontros, Simpósios e Seminários que levem à formatação de uma consciência estratégica no País em matéria de segurança e defesa.

Como está no documento em referência, a intenção em tela objetiva, ainda, ampliar a divulgação das atividades de defesa, de modo a aumentar sua viabilidade junto à sociedade, através de ações e programas voltados à promoção e disseminação de pesquisas e à formação de recursos humanos qualificados na área, como é o caso do Programa de Apoio ao Ensino e à Pesquisa Científica e Tecnológica em Defesa Nacional (Pró-Defesa).

Com isso, cresce de importância a participação dos setores educacionais nesse processo. Gerar uma consciência nacional em prol da

segurança e defesa da nação passa, em primeiro lugar, pela superação da visão deturpada do passado que vinculava, de forma exclusiva, defesa ao setor militar. No segundo momento, será preciso pensar na inserção nos currículos escolares, em todos os níveis, de matérias que tratem de temas como valores, soberania, defesa, cidadania e outros mais.

No campo universitário, urge ampliar a oferta de cursos de especialização, mestrados e doutorados voltados para a defesa, diante da necessidade crescente de formação de quadros civis para atuar na área da segurança e defesa, como, aliás, acontece nos países do chamado primeiro mundo.

O autor é MS.C em Segurança e Defesa Hemisférica USAL/CID e Membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra.

Além do FX2: o FXX...

Lauro Ney Menezes

INTRODUÇÃO: A RESENHA HISTÓRICA

Desde o primeiro voo autossustentado praticado pelo homem, os projetistas aeronáuticos ficaram restritos, em seu progresso profissional, em função da necessidade de elementar compreensão do que era "a aerodinâmica, materiais aeronáuticos, propulsão aérea, estruturas, resistências, controles de voo, industrialização e... fatores humanos (?)". Além dessas amplas categorias do conhecimento técnico mínimo indispensável, foram acrescentadas, com o correr dos tempos, a "aviônica, a computação e os sistemas de armas". Era o adentrar do universo das aeronaves de emprego militar...

Entretanto, esses não eram os únicos desafios a enfrentar. E a sobrepassar... A "imaginação humana" também teve que ser acrescentada à equação... Os projetistas agraciados com a "visão do futuro" incorriam em "riscos" ao incorporar as tecnologias de ponta, elevando o estado-da-arte a um nível superior. Assim foi presenteado o mundo aeronáutico com o surgimento de aeronaves do tipo P38 ou Me 262, que romperam o "status quo" da época: "desempenho superior" era o prêmio obtido...

Com a eclosão da guerra aérea, algumas novas imposições foram percebidas a respeito do "caminho a tomar pelos projetistas"...

Na Guerra do Vietnam, a frustração tomou conta dos projetistas (e operadores) ao ser verificado que a quantidade de "bombas burras" lançadas no RED RIVER, o foram de forma inócua. Isso induziu os projetistas a desenvolver e implementar sistemas de armas ar-terra utilizando "bombas inteligentes", agora sendo empregadas eficientemente na Guerra do Golfo Pérsico, em 1991.

A Guerra do Yom Kippur, em 1973, assistiu Israel tateando para bem estabelecer-se no combate aéreo contra seu primeiro adversário, o Egito. Diferentemente da estonteante vitória seis anos antes, quando a IAF rapidamente assumiu a supremacia aérea. Nessa data,

os Phantoms F4 da IAF foram dizimados pelos SAM de fabricação soviética e que eram guiados por radar. Alguns projetistas, com base nesse cenário, concluíram que uma nova "ferramenta" devia vir para o TO: a furtividade...

Talvez, o maior divisor de águas da história do combate aéreo contemporâneo, seja o "tiroteio" de 1982 no Vale do Bekaa, quando FAI se contrapôs à FAe Síria e obteve a surpreendente razão de "ganhos/perdas" de 85/0! Essa batalha desequilibrada demonstrou que a tecnologia permitia meios de superar a ameaça SAM e, ainda, que o controle do "ambiente eletrônico" na moderna guerra aérea era a chave da vitória. Os frutos dessa doutrina se materializaram em grande escala, em menos de dez anos, com o estonteante sucesso da campanha aérea das Forças de Coalização no Golfo Pérsico.

Conquistar a superioridade aérea sempre foi reconhecido como objetivo primário na batalha no ar. E muito da responsabilidade dessa tarefa cabe à força de aviões de Caça. Até recentemente, o combate ar-ar permaneceu fundamentalmente sem mudanças, desde os dias da I Guerra Mundial: "dogfigting", onde duelos **um** versus **um**, com manobras tão mirabolantes que até pareciam estar separados do cenário geral da batalha aérea. Neste caso, o sucesso estava na dependência da acuidade visual do Piloto, reflexos pessoais, experiência, treinamento e (habilidade) pilotagem...

Um fator menos fácil de definir – conhecido como "percepção situacional" – continua a estar inserido, com elevado valor, na determinação do resultado do combate aéreo.

Naturalmente, a aeronave e seus sistemas de armas podem fazer o "prato da balança se mover": velocidade linear, razão de subida, desempenho aerodinâmico e (talvez, mais importante) agilidade são as características buscadas por qualquer Piloto de Caça. A capacidade de "superar manobras e velocidades" faz a diferença entre a "vida e morte" nessa batalha (antes cavalheiresca) que se transmutou em um "tiroteio sangrento"...

A blindagem, também, teve sua época, embora quase inexistente hoje. As pinturas para camuflar garantiram alguma furtividade (?). Os engenhos para abandono do avião (paraquedas e assuntos de ejeção), em alguns tempos e em algumas Forças Aéreas, eram vistos como "instrumentos de covardia"...

A capacidade de usar o armamento de cano atirando para frente (e sincronizadas com a hélice) ofereceu aos alemães (I Guerra Mundial) uma significativa vantagem. Até que os aliados passaram a desfrutar da mesma tecnologia...

Frotas com **grandes números**, também, foi um fator positivo. Entretanto, impunha um exacerbado desempenho produtivo industrial, com o objetivo de sufocar o inimigo pela **massa** colocada disponível para a Guerra...

O AVIÃO DE CAÇA FUTURO

O grande objetivo dos projetistas, na data de hoje, é desenvolver uma aeronave que possa se contrapor ao inimigo o mais distante possível no TO. Isso significa: desenvolver uma aeronave que seja "invisível" para o inimigo, mas que seja capaz de destruí-lo "além do horizonte" (BVR). A redução da visibilidade da aeronave é extremamente importante quanto ao espectro radar, pois o radar é o sensor que "vê mais longe"... Ao mesmo tempo, as assinaturas infravermelhas, visuais e acústicas, também, devem ser reduzidas ao mínimo. O primeiro avião furtivo (o FII7A) usando tecnologia de primeira geração obrigou o uso de estruturas multifacetadas até então inexistentes, trazendo a aparência de "caixotes voadores".

As aeronaves furtivas atuais (B2) são "asas voadoras" sem empenagens e que usa formas arredondadas', têm sua estrutura RAM (radar absorbing materiais) em fibra de carbono e fibra de vidro, substituindo os metais.

O avião de Caça futuro será furtivo, imune à deteção do ar ou do solo. Os motores devem ser "enterrados" e compondo a fuselagem. As entradas de ar devem ser especialmente desenhadas ou escondidas nas estruturas, e a torrente de exaustão dos motores deve ser, de alguma forma, blindada e obscurecida...

Não devem existir fumaça ou rastros de vapor. Todo o combustível ou cargas externas transportadas devem ser internas ou conformais. Os ruídos serão abafados.

Os probes de reabastecimento serão retráteis e os receptáculos cobertos.

Equipadas com sensores sofisticados, as aeronaves deverão ser capazes de detetar seus oponentes "além do horizonte". Antenas eletrônicas substituirão as antenas mecânicas e serão instalados internamente e não em "pods" fixados nas asas ou fuselagem.

Os sensores infravermelhos terão seus alcances enormemente aumentados e oferecerão imagens de alta qualidade. A tecnologia laser será empregada como parte do sistema de visada e pontaria. Conectado a um sistema "data link" com estações aéreas e terrestres, a aeronave de Caça será capaz de receber valiosos "inputs" sobre alvos inimigos e sobre tropas posicionadas no terreno.

Quando um interceptador tentar localizar o avião de Caça futuro, a interferência ativa de bordo deflexionará os sinais de busca do radar inimigo. Assim não ficará dependente de aeronaves ou sistemas ECM. O avião de Caça futuro será uma "caixinha de surpresas" e dispensará "chaffs" e "flares" para sobreviver...

Para eliminar a hipótese de não poder retornar à Base, mercê da destruição da pista, o avião de Caça futuro será provido de alguma capacidade de vetoração do empuxo para operar STOL.

Uma variação excitante será o Caça ASTOVL (*advanced short take off and vertical landing*), Caça avançado de decolagem curta e pouso vertical que, guarnecido com carga máxima de combustível e armamento, terá dificuldades para uma decolagem vertical, porém, com um sistema avançado de vetoração do empuxo da motorização poderá fazê-lo com uma corrida extremamente curta. O pouso poderá ser executado verticalmente. O ASTOVL poderá manter a velocidade e a manobrabilidade, preservando combustível e armamento, apesar do peso extra oriundo do volume e peso do sistema de vetoração do empuxo.

O Caça futuro terá escapamentos bidimensionais vetorados. Ensaios estão sendo feitos com vetoração assimétrica de empuxo, o que poderá criar condições de manobrar nos três eixos. Assim sendo, a capacidade e habilidade de manobrar no espaço serão aumentadas.

O avião de Caça futuro será capaz de atingir elevados ângulos de ataque (AOA) como resultado da vetoração do empuxo. Durante o combate aéreo aproximado, essa capacidade é uma vantagem imensa, pois, ser capaz de vetorar o empuxo através de um envelope expandido realmente transforma a vetoração em controles de voo complementares (aumentados em atuação).

Esta conquista pode transicionar para o avião de caça "sem empenagem", configuração que favorecerá a furtividade pela redução do volume do Caça.

Adicionando ainda mais à capacidade de voar com elevados ângulos de ataque (AOA), pode vir do acréscimo de reforçadores de empuxo montados no nariz e que permitirão levar o avião além da sua atitude de perda e, ainda, garantir razoável controle em atitudes de elevado ângulo ALPHA. Ensaios em voo desse conceito foram bem sucedidos com os voos do X29, Caça com enflexamento de angulação dianteira (para frente).

Voar supersônico sem o uso da pós-combustão (*supercruise*) é o sonho de todo e qualquer Piloto de Caça e projetista: mais economia (alcance) e menor assinatura infravermelha. A pós-combustão será, então, somente usada quando uma aceleração rápida for imposta. Melhoria de peso X potência será um "must" e o FADEC (*full authority digital electronic control*) assegurará respostas surpreendentes, assim como o acompanhamento da "saúde" do propulsor evita qualquer situação de criticidade...

Materiais para a construção de aeronaves evoluíram rapidamente das ligas metálicas para os materiais exóticos e compostos do tipo das fibras (carbono,vidro): todas possuem melhor resistência e menor peso. E, consequentemente, maior durabilidade frente aos danos provenientes da batalha (impactos destrutivos, resistência balística). Sem falar na tolerância à corrosão. Aeronaves de combate foram feitas para sobreviver em atmosfera inóspita: para isso, as fibras são excelentes...

A redução do peso estrutural dá espaço a mais combustível a bordo, o que resulta em alcance e autonomia. E mais carga bélica. Além do fato que, sendo mais leve será mais manobrável...

Além de tudo, o futuro avião de Caça deve possuir "pele inteligente" onde – ao invés de adicionar sensores à estrutura – a própria pele seria o(s) sensor(es), e as antenas, em suma, compondo a nova tessitura...

A tripulação terá um "habitáculo de painéis planos", que farão convergir – através de microprocessadores - para os referidos painéis (MFD) multifuncionais.

A apresentação dos painéis tomará a forma de gráficos compreensivos e autoelucidativos, de forma a não sobrecarregar o piloto: somente dados relevantes (ou solicitados) serão apresentados. Um simples toque

de botão "puxa" modos: decolagem, cruzeiro, armas, panes, aproximação IFR, pousos, etc. No caso de panes, a ação corretiva já é oferecida ao Piloto... Completamentando (ou substituindo) o HUD: um HMD portátil repetidor (projetado no seu *crash helmet*) oferecerá, no próprio visor do capacete, a imagem desejada. E, por mais que seus olhos (e o pescoço) se movam, a imagem ali permanece disponível...

A simbologia (nova linguagem?) será padronizada (HUD-HMD) e algumas apresentações serão tridimensionais e serão compatíveis com o sistema de visão noturna. Quando sensores detectarem um alvo inimigo, uma informação completa sobre esse alvo é captada do banco de dados de Caça do futuro e uma figura (acompanhada com visão estereoscópica, tridimensional e sonorização) indicará quem é o inimigo e a localização da ameaça. Essa combinação de figuras e sons facilita a análise situacional por parte do Piloto.

À medida que o Caça futuro manobra em busca da melhor posição de combate e as forças G aumentam, (tornando os esforços de pilotagem e uso das mãos e pés mais laborioso), o computador de bordo pode ser programado para receber "ordens de voz" para ativar e lançar seu armamento.

Informações com base em imagens recentemente obtidas pelos voos das aeronaves de reconhecimento poderão ser sobrepostas a mapas em movimento e indicarão "corridas de lançamento" simuladas, com as defesas inimigas assinaladas sugerindo a rota menos defendida a ser adotada.

Sistemas "fly by wire" redundantes passarão a ser uma exigência e poderão ser programados para impedir que a aeronave nunca entre em atitudes sem controle.

A aviônica embarcada terá superado todas as tecnologias em uso na aviação de combate e, assim, o avião de Caça futuro poderá processar e integrar uma infinita quantidade de impulsos. O foco desejado é o do "circuito integrado de alta velocidade" e que permitirá o uso de computadores menores, mais leves, mais confiáveis e mais rápidos.

A sílica (material conhecido e em uso nos chips dos computadores), vindo a ser substituída pelo arseniureto de gálio, oferecerá desempenho aumentado, porém, a real revolução virá do uso da fibra ótica: da fotônica. Eventualmente, muito do "arsenal eletrônico" de bordo

poderá ser substituído por dispositivos fotônicos que, usando lasers, transmitirão incomensuráveis volumes de informações, agora na velocidade da luz... Com o processamento ótico, não mais será necessário adotar procedimentos intermediários para reduzir as informações captadas pelos sensores em código digital e, após, rearrumá-las em peças compreensíveis para a transmissão. A tecnologia fotônica promete fomentar os sistemas "fly by light" (FBL) que serão mais leves e têm menor apetite de energia.

A maior vantagem do sistema FBL é que é imune às perturbações ocasionadas por interferências eletrônicas, assim como à radiação e efeitos eletromagnéticos provenientes da explosão nuclear.

Qualquer avião de caça futuro, por mais sofisticado que venha a ser, não terá maior vantagem no combate aéreo a não ser que seu sistema de armas tenha acompanhado a tecnologia incorporada à própria máquina. Sendo uma aeronave furtiva, capaz de voar em supercruzeiro, vetorar o empuxo-motor, será desnecessário compelir o piloto a ter que fazer contato visual com o inimigo para lançar ou usar suas armas: o armamento BVR (além do horizonte visual) passa a ser compulsório, assim como a capacidade de "lançar e esquecer" (fire and forget)...

Outra capacidade que lhe será atribuída é a de "escolha de alvos múltiplos" para lançamentos/tiros simultâneos, maximizando o número de alvos atacados **por passe**. Entretanto – e a despeito de alguns desvios doutrinários – o avião de caça futuro manterá os seus armamentos prosaicos (míssil de curta distância e os canhões) e será um erro eliminar do currículo de formação do Piloto de Caça o treinamento desse tipo de tarefa.

Para tanto, os simuladores avançados com movimento são extremamente úteis e aplicáveis. O treinamento para uso da aeronave no ataque e alvos de superfície deve acompanhar as conquistas obtidas com os sistemas de pontaria de precisão, já que o armamento inteligente só exigirá menos surtidas por alvo, mas elas serão praticadas...

Os avanços na tecnologia de visada infravermelhos, onda milimétrica, laser e radar trarão melhoria da deteção, identificação, rastreamento e guiagem. Ao mesmo tempo, um novo tipo de arma está em desenvolvimento. São as armas não-destrutivas capazes de danificar segmentos vitais da infraestrutura do inimigo sem causar destruição irreversível.

Exemplos dessa atividade é a incapacitação dos sistemas de geração/ transmissão de energia com indução de campos eletromagnéticos e a inutilização dos aeródromos por meios de agentes de interferência na operacionalidade das superfícies pavimentadas (adesivos?).

AS GRANDES "QUESTÕES RESISTENTES"

Neste ponto – e em função dos parâmetros econômicos – surge novamente à tese da "qualidade versus quantidade".

Como enfrentar a realidade de adquirir apenas **um** F22 ao invés de **muitos** F16? Com os orçamentos militares minguando em todo o mundo, há uma tendência de produzir aeronaves de combate multimissão ao invés de aeronaves "dedicadas". O resultado dessa tentativa, fez surgir o "avião de combate que faz de tudo um pouco: e mal feito..."

Outra consequência dessa situação econômica é a voracidade dos programas de modernização que, em certos casos como o AMX brasileiro, custa mais do que o de uma **nova** máquina (por exagero...). No mesmo diapasão, seguem os programas de padronização das máquinas de combate para **todos** os serviços aéreos (Força Aérea, Marinha, Fuzileiros): vide F18 (USAF/NAVY/MARINES), RAFALE (**Armée de l'Air, Marine**). Por outro lado, no universo produtivo, há um movimento de expansão de "grupos industriais associados" em que o **mesmo** fabricante comercial tem possibilidade de participar em **diferentes** competições ampliando a sua possibilidade de sucesso.

A busca de contratos lucrativos, como sempre, criou um estímulo que permitiu que um mesmo fabricante componha diversos consócios à cata de oportunidades. Esse tipo de arranjo ultrapassou as fronteiras dos países e o Programa EUROFIGHTER (Alemanha, Itália, UK, Espanha) é um bom exemplo.

Essa tônica corporativa trouxe à baila o processo de "projetos por comissão", altamente individualizados com elevada criatividade e liberdade de soluções. Talvez o melhor exemplo seja o LOCKHEED SKUNK WORKS, um "think tank" /laboratório semi-independente, com uma capacidade de "pensar e fazer", que poderia ser copiado alhures (EMBRAER?), principalmente para os projetos militares.

Esse caminho deu bons resultados à LOCKHEED... Por que Não à EMBRAER?

Ainda no campo da indústria, surgiu um fato novo que envolve o "negócio da indústria aeronáutica": nenhum fabricante produz mais **toda** a aeronave. Além de todas as considerações daqui originadas, o "timing" para desenvolvimento de novos projetos foram multiplicados geometricamente: há cinquenta anos atrás, o projeto F80, entre a carta de intenção e o primeiro voo consumiu **6** meses! O F22 consumiu dez anos entre a definição da configuração até o primeiro voo... Tudo isso a despeito da tecnologia de ponta que está sendo aplicada para projetar e manufaturar (CAD/CAM): "Saudades das mesas de projetos e da régua de calcular"...

Por outro lado, os Serviços Aéreos Militares esperam que suas máquinas durem muito mais anos em serviço do que no passado. Além do fato de que a manufatura deve atender a limites de tolerância extremamente mais exigente hoje, do que dantes...

Há uma aceitação universal de que o futuro Teatro de Operações, em todas as suas dimensões, seja cada vez mais letal. E que o exercício do Comando das Forças nesse ambiente exigirá "tempo real" de inteligência disseminada **diretamente** aos seus usuários. Ou seja, acompanhamento em **tempo real** do andamento das missões e a **avaliação imediata** e com precisão dos resultados dos ataques. Essa imposição trará uma desproporcional necessidade de aeronaves especializadas já que somente aquelas não-tripuladas darão essas respostas **imediatas**, voando sobre o campo de conflito e oferecendo o quadro situacional da batalha...

Os VANT, aeronaves especializadas não-tripuladas e de visão imediata do TO, com essa atitude de aceitação generalizada, trouxe – imediatamente – a questionabilidade do uso e da exposição de Pilotos nas missões de combate. Entretanto, dizem os ideólogos e pensadores, é muito precipitado partir daí para a premissa de eliminação do homem do combate no ar. Ao contrário, dizem outros: com a enormidade do pacote tecnológico e informativo à sua disposição, somente o **ser humano** será capaz de processá-lo e transformá-lo em sucesso no combate. Mais ainda: mesmo que o homem não esteja na nacele do avião, ele estará "voando" de uma estação remota sem eliminar, portanto, o "man in the loop" que os cientistas (e não os militares) pretendem eliminar...

Além disso, vêm os psicólogos em nosso socorro: somente as reações humanas voltadas para "decidir o combate" impõem "vivenciar o cenário", de tal modo que as razões do julgamento humano lhes permitam atingir o sucesso. O homem na nacele de comando ainda é um "must"...

Ainda somatoriamente, não surgiu cientista que se contrapusesse à tese de "nada substitui a experiência, o treinamento, a habilidade e – principalmente – o coração do combatente que acredita na sua **causa**. Ou melhor, dizendo:

- A alta tecnologia – afinal – somente é boa e útil em função de **quem** e **como** a manipula: o HOMEM! O SOLDADO DO AR!

CONCLUSÃO: O FXX

A FAB se defronta com a problemática da escolha e implantação do FX2. Porém, não pode perder de vista o fato de que o mesmo pavimentará o caminho para o FXX: em dois mil e quando?

O autor é Major-Brigadeiro-do-Ar, presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

The machine guns takes wings "de Arch Witehouse – 1959.

"A fighter pilot's life" de Francis Gabreski, 1991.

"Over the beach: the Air War in Vietnam" de Zalin Grant, 1986.

"The six day war" de Eliezer Cohen, 1993.

"Across the line of death" de Brian Skul e W. Watson Jr, 1993.

"Wich technologics worked" de Thomas A. Keaney e Eliot Cohen, 1993.

"Air power in the Gulf" de James P. Coyne, 1992.

"Fighter combat tactics and maneuvering" de Robert L. Shaw, 1985.

"Air campaign: planning for combat" de John A. Warden, 1989.

"The future of air combat technology" de P. Handleman, 1994.

Alberto Santos-Dumont y la Fundación del Aero Club Argentino

Oscar Fernández Brital

En varios ocasiones, diversos investigadores brasileños de la historia aeronáutica, me han preguntado el porque de la gran difusión – casi devoción diría – de los argentinos por la figura de Alberto Santos-Dumont, que lamentablemente no se da en otros países de Sudamérica.

Se debe ello, a que su persona y su obra fueron siempre difundidos en la Argentina y a su vinculación con el origen de nuestra actividad aeronáutica. Que muchos de ellos conocen.

El 13 de enero de 1908, un grupo de visionarios argentinos, fundaba en Buenos Aires el "Aero Club Argentino", cuna de la aeronáutica civil y militar en mi país.

Se convertía así en la cuarta institución de este tipo en el mundo y primera en América del Sur, habiendo cumplido ya su primer centenario.

Este tipo de organizaciones civiles para la difusión de la aeronavegación, habían comenzado a aparecer en 1898, cuando el 20 de octubre, otro grupo de adelantados franceses, entre los que se encontraban figuras destacadas de diversas actividades, como el Conde de la Vaulx , Deustch de la Meurthe , Albert de Dion, Ernest Archedeacon, fundan el " Aero Club de France ".

Le seguirá el 20 de octubre el de Inglaterra y el 30 de noviembre de 1905, el de Estados Unidos.

La primera vinculación de Alberto Santos-Dumont, con nuestro futuro club, la podemos encontrar el día en que un joven argentino audaz, Alberto Mascías , futuro integrante del grupo fundador del mismo y gran colaborador del Ing. Jorge Newbery en la creación de la aeronáutica civil y militar argentina- , se trepara a su coche mientras paseaba por las calles de París.

Su sobrino nieto, Alberto Mendez Mascías que fuera vicepresidente del Instituto Nacional Newberiano, recrea el encuentro, en el magnífico libro en que nos cuenta su vida y aportes..

"Una tarde Alberto (Mascías) estaba parado en la vereda, atento al señor que iba en su coupé saludando al gentío con su sombrero en alto en retribución a los vítores y aplausos que recibía. El carruaje se alejaba ya, pero Alberto hecho a correr, lo alcanzó y se paró en el estribo. Rápidamente improvisó unas palabras. Le aseguró al hombre famoso que él podía llegar a ser un colaborador muy útil, que lo fascinaba la aerostación…

¿Como se llama usted, jovencito ?

No empleo la entonación francesa para enunciar su nombre y apellido: Alberto Mascías.

El hombre sonrió. No sería un compatriota el que tenía enfrente pero le andaría cerca.

¡Ah! ¡De la América Latina! ¿De que país? La Argentina , claro…

Pero vamos, ¡Suba usted! ¡No se quede allí parado! Caerse desde un aerostato tiene cierta dignidad. Pero del estribo de un coche resulta humillante. Esta bien. Veremos si tiene la garra y el coraje necesarios.

Lo enviaré al señor Jaques Faure. El lo probará a usted en el campo de Saint-Cloud.

Nerviosamente, anotó algo en una tarjeta. Chiquito, casi insignificante, no parecía ser el autor de tamañas proezas.

Tome dígale a Faure que va enviado por Santos-Dumont."[1]

Ninguno de los dos podían suponer, que luego los uniría una gran amistad, cultivada en París y en cada una de las visitas de Santos-Dumont a la Argentina.

Se desconoce la fecha exacta de este encuentro, por ello de común acuerdo con Mendez Mascías´y utilizando inferencias que la dan como muy probable, usando las licencias que permite la literatura, la situé el 20 de diciembre de 1899, al recrear dicho encuentro.[2]

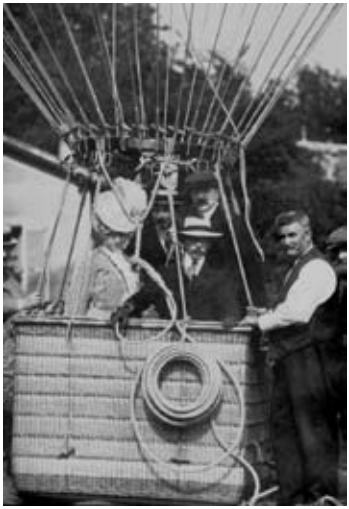
1. *Mendez Mascías, Alberto " El viejo tallo – Vida del aviador Alberto Mascías", Ed. Dunken, Bs. As. 1998, pag.23;*
2. *Fernández Brital, Oscar " Yo, Santos Dumont, páginas sueltas de un diario apócrifo", Bs. As. 2006, Ed. Del Candil, pag. 44.*

El segundo hecho, este sí concreto, tuvo como intervinientes a Santos Dumont y al argentino Aaron de Anchorena.

Según informa L`Aerophile de de junio de 1906, pag. 111, ese día se produjo el bautismo del globo "Pampero", mandado construir por Anchorena y que se convertiría en el primer aeróstato base de dicho club y vehículo de diversas hazañas.

Tuve oportunidad de referir, que gracias a la gentileza del Brigadier Araguaryno Cabrero dos Reis, que como Consejero del INCAER ocupa el sillón cuyo patrono es Bartolome Lorenzo de Gusmán, obtuve dicha importante información, para los estudios histórico aeronáuticos de ambos países.[3]

Según consta en la nota titulada "Inauguration d'un ballon", el día 18 de junio de 1906, Alberto Santos-Dumont como piloto, acompañado por Aaron de Anchorena y Henri Lettelier y su Señora, parten del Parque a bordo del "Pampero" globo del argentino, aterrizando luego de 4:20 horas de vuelo en Orangis, en las proximidades del aeróstato "L'Aero Club III", que había transportado a los señores Maison, Bangel y De Avellar-Lemgruber.



3. *Fernández Brital, Oscar " Alberto Santos Dumont "2ª. Ed. ampliada, INCAER, 1998, pag. 112.*

En 1916, durante la visita que realiza a Buens Aires, es invitado a la cena en homenaje a Bradley y Zuloaga, que han cruzado por primera vez la Cordillera de los Andes en globo.

A los postres, luego de la magnífica oratoria del argentino Belisario Roldán, Santos-Dumont recordó aquel acontecimiento de diez años atrás: " Señores es para mi un gran orgullo, hoy que se glorifica a la Aeronaútica Argentina , deciros que yo también fui uno de sus fundadores.

El "Pampero", fue el primer globo argentino.

En su primer viaje yo era su piloto y ese día en el cielo de París Aarón de Anchorena ofreciéndolo a su patria fundó el Aero Club Argentino"[4]

De regreso Aaron de Anchorena a nuestro país, el 25 de diciembre de de 1907, invita al hasta entonces gran deportista Ingeniero Jorge Newbery, a volar en su globo "Pampero".

Se elevan desde el campo que entonces ocupaba la Sociedad Sportiva Argentina , en la actualidad campo de polo, frente al hipódromo de Buenos Aires, aterrizando en el Uruguay.

Fue el primer viaje aéreo efectuado por argentinos, en la primera aeronave nacional, que además unió dos países de vieja raigambre conjunta, en vuelo inusual para la época.

De allí en mas el contacto siguió en forma permanente, debiéndose recordar por ejemplo, que Jorge Newbery encontrándose en París cuando la inauguración del monumento en su honor en Saint Cloud, estuvo presente apareciendo en las fotografías de la época en la primera fila de los asistentes.[5]

El Aero Club Argentino, consideró de tanta importancia esta presencia, que le dedicó la tapa de su Boletín, con una ecreación de la estatua de Colin, que corona el monolito, conocido desde entonces, como el " Dedalo de Saint Cloud".[6]

---

4. *Fernández Brital, Oscar " Alberto Santos Dumont " 2ª. Ed. ampliada, INCAER, 1998, pags. 114/115;*
5. *L'Aerophile 1 de noviembre de 1913, pag.489.*
6. *Boletín del Aero Club Argentino, Año III, N. 14, pag. 474, información esta última suministrada por MN Inst. Nacional Newberiano, Comodoro Gabriel Pavlosic.*

474 BOLETIN DEL AERO-CLUB ARGENTINO

SANTOS DUMONT

CUANTOS de la generación nos acompañan, sabemos lo que ese nombre significa entre los propulsores del progreso en esta rama de la actividad humana. Su constancia y ensayo desinteresado, al servicio de entusiasmos nuevos, se revelé durante varios años, lo mismo en el terreno de la Urbana como en el de lo pasado. La construcción y ensayo por el número de numerosos dirigibles, atrajeron sobre él la admiración del mundo entero. Y sus grandiosos resultados de ciertas en un aspecto relativo: demostraron la convicción de que el vuelo humano era escogible y fácil, indicando a su ejemplo la era gloriosa de que somos testigos.

Desde su inicialmente en la vida por los aires en un esférico propio de solo 113 m. cúb. de volumen y de la construcción del dirigible "Brasil" de 161 m. cúb., hasta su primer triunfo con el dirigible N° 6, con el que conquistó el premio Deutsch de la Meurthe, de 100.000 fr. ofrecido al primer globo que diese la vuelta completa alrededor de la Torre Eiffel, su actividad incansable en pulso de su tesón, invencible a todas las contrariedades, pérdidas y caídas. E igualmente a su decisión, pues si pues compensar sus enormes gastos hasta para sí el beneficio de su triunfo, que, entonces, pasó a manos de los pobres de París y de su personal demente.

Grandes y pequeños, dirigibles de todas formas, aeroplanos mixtos, esféricos de hélices y a turbomotor, helicópteros, aeroplanos de gran envergadura y monoplanos pequeñísimos: todo quien caballero Santos Dumont, constructor y ensayista. Al impulso de su ejemplo, se fundaron los estímulos que, en forma de premios importantes, hasta de pensador a la era actual. Y es por esto por lo que por sobre los trabajos sintieron del coronel Renard y del ingeniero Adar, Santos Dumont será cada el público francés como el primero que tuvo la fortuna de dirigir un aeroestato y el primero que consiguió elevarse en aeroplano.

Ello explica el entusiasmo despertado a la idea de perdurar su nombre en la historia, celebrando la aparición de este modo de la aeronáutica moderna. Y mientras en Saint Cloud se conmemoraban esa hazaña, en París el Aero Club de Francia homenajeaba en nombre el número 19 de Octubre, inaugurando en el Parque Aeroestático el monumento que popularizan las tapas de nuestra Boletín; y vinculando en su bloque de granito, de donde ya a emprender su vuelo el [illegible] ciado, un medallón con la efigie del festejado.

Acto inaugural del monumento

A las ceremonias de la ceremonia, asistió por el Presidente del Aero Club, por el alcalde de Saint Cloud, por el banquero Jorge Newbery, y entre otras autoridades, por Mr. L. Barthes, en nombre del Gobierno, recibiendo la medalla del inventor honrado con la cinta de Comendador de la Legión de Honor, recibiendo el homenaje "como recuerdo permanente de la obra de un hombre, ejemplo como símbolo del espíritu de aliento que irradia del pueblo francés".

Tapa del Boletín del Aero Club Argentino

Con el correr de los años, salvo durante sus visitas a nuestro país, la vinculación con el Aero Club como institución se diluyó, continuando empero con sus miembros, en especial con el Ingeniero Alberto Mascías continuó muy afianzada, durante los viajes de este a Europa.

O autor é escritor e intelectual argentino; Presidente de Honra do Instituto Nacional Newberiano e biógrafo de Santos-Dumont

O binômio "Guerra" e "Sociedade" e a produção da História Militar recente

Marcello José Gomes Loureiro

Nenhuma sociedade deixou de experimentar a guerra, seja ela pautada em conflitos internos ou externos. Por vezes, espaços prolongados de paz podem até trazer a sensação de que a guerra se trata de uma realidade remota. Mas, ainda assim, neste caso, instituições vivas ou recordações coletivas lembram os homens do perigo da guerra.

Buscamos, nessas páginas, refletir sinteticamente acerca das transformações da produção da história militar contemporânea. Atualmente, a história militar se afastou muito de uma história cuja preocupação central era a descrição densa de batalhas, sem a procura de uma problematização central, ou de uma história que buscava no passado grandes heróis que deveriam ser exemplos incontestes para as gerações futuras. Rompeu, desse modo, um dos grandes paradigmas da historiografia, prevalente, sobretudo, nas narrativas produzidas durante o século XIX.

Muito embora o estudo da guerra tenha longa tradição, iniciando-se com Heródoto e Tulcídides, há alguns anos é possível verificar um grande incremento nas pesquisas relativas à História Militar no Brasil. Por exemplo, importantes pesquisadores têm direcionado seus enfoques para a produção acadêmica nesse sentido, bem como centros de referência acadêmica têm produzido dissertações e teses nesse campo do saber. O próprio mercado editorial indica o crescimento do interesse acerca da área.

Em razão das aproximações que a história estabeleceu, principalmente, com a teoria social e com a antropologia, novas abordagens temáticas têm sido aplicadas à historiografia militar. Por exemplo, no que se refere ao estudo da guerra, é possível reter atenção nos espaços de conflito, nas opções geoestratégicas, na logística,

nos recursos tecnológicos, nas relações entre líderes e liderados, nas culturas políticas, imaginários, identidades e sentimentos dos combatentes, etc. Enfim, multifacetados enfoques temáticos refinam a produção textual e o debate decorrente. Além disso, muitos aportes teóricos têm sido importados de outras ciências humanas, possibilitando assim reflexões efetivamente mais diversificadas para os historiadores.

Consenso no meio acadêmico é que se torna inviável pensar fenômenos sociais, como a guerra, sem o estabelecimento prévio de estreitos vínculos com estruturas maiores, sujeitas a uma dinâmica específica e histórica, como a sociedade e a cultura.

Nesse contexto, o historiador francês André Corvisier, especialista em história moderna, concentrou esforços para produzir um livro que foi intitulado "A Guerra – Ensaios Históricos", publicado no Brasil em 1999, pela BIBLIEX. Um dos capítulos procura abordar exatamente as relações recíprocas entre guerra e sociedade, orientando sua escrita em torno de duas questões fundamentais.

A primeira trata da sociedade como inspiradora das formas de guerra. Nesta parte de seu texto, Corvisier cria nexos entre as formas de organização social e as formas de guerra. Assim, analisa as vinculações entre a organização social e a composição dos exércitos, bem como a distribuição e a distinção dos homens envolvidos na infantaria ou na cavalaria de um determinado exército.

Além da composição dos exércitos, Corvisier analisa as formas de condução da guerra. Defende que as formas de uma sociedade influenciam em alguma medida não apenas a organização do comando e a condução da guerra, mas, também, a tática e a estratégia utilizadas.

O comando e a liderança também eram condicionados pela organização social. Por exemplo, nas sociedades de Antigo Regime, em que uma das características marcantes era a prestação de serviços para a monarquia, muitos postos militares eram vendidos, a exemplo do que ocorria na França. A meritocracia não era critério único para se chegar aos altos postos do oficialato. Em Portugal, frequentemente era analisada a linhagem do pretendente ao posto, observando-se a antiguidade e o valor dos serviços prestados por seus ascendentes, bem

como as redes sociais em que o pretendente estava inserido e que era capaz de movimentar para o bom governo do rei.

A segunda questão levantada no trabalho de Corvisier é, em grande medida, o caminho de volta da primeira. Desta vez, o autor analisa como a guerra traz impactos para a sociedade. De antemão, evidencia guerras como divisores de águas, já que elas revelam o transtorno sofrido pelas pessoas e pela ordem social. Assim, afetam a pirâmide das idades, a distribuição da riqueza, a escala de valores sociais, etc. De forma geral, pode-se dizer que as guerras afetam as sociedades tanto em suas estruturas como nos destinos individuais.

No primeiro caso, pode haver explícita mortandade, destruição de cidades, promoção social e redistribuição de riquezas ou, ainda, alterações impostas pela dominação de uma civilização a outra, como ocorreu com a expansão islâmica ou com a ocupação europeia na América.

No segundo, as situações são diversas. A morte ou a mutilação de um chefe de família poderá comprometê-la totalmente. Também, se pode verificar a perda de bens familiares em razão de operações de guerra, a exemplo de perdas de imóveis localizados em teatros de operações. Por outro lado, como ocorreu no exército francês da Revolução Francesa de 1789, a guerra pode permitir avanços mais rápidos nas carreiras individuais de militares.

Em suma, ao estabelecer finas conexões entre as guerras e as sociedades, o livro de Corvisier ilustra muito bem as preocupações que permeiam o que atualmente tem sido chamado por alguns historiadores de uma "nova história militar". Sem dúvida, nas palavras do Professor Paulo André Parente, as contribuições da história social para a história militar transformam este encontro em "um dos campos mais fecundos da historiografia atual". Ao incorporar conceitos, métodos, temas e questões da história social, a história militar tem ampliado os seus objetos de investigação, renovando as suas análises de modo a conquistar mais espaço na historiografia nacional.

Por fim, contudo, resta apenas fazer uma breve advertência: é preciso não assumir uma posição inerte diante desse encontro da história militar com a teoria social. Muitas vezes se percebe que a historiografia brasileira, na ânsia de fazer uso de determinadas categorias analíticas, importadas de outros campos do saber, acaba por ignorar o modo

como os indivíduos pertencentes à época estudada viveram esses mesmos conceitos. Assim, é preciso ter cautela no momento de se apropriar de determinados conceitos teóricos, verificando-se, antes, se eles são adequados à pesquisa que se pretende desenvolver.

O autor é 1º Tenente da Marinha do Brasil, licenciado em História pela Universidade do Rio de Janeiro (UERJ), possui o Curso de Especialização em História do Brasil pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e é Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Forças Armadas e PNDH-3

Ives Gandra Martins

Tenho-me debruçado sobre o PNDH-3, nos seus seis eixos diretores, 25 diretrizes com inúmeros objetivos estratégicos e 521 proposições.

Conheço alguns de seus inspiradores que, no passado, participaram comigo de debates em televisão e movimentos cívicos. Apesar de divergir de suas ideias – divergência, de rigor, sem possibilidade de conciliação imediata – respeito-os profundamente, pois, em toda a minha vida, sempre combati ideias e nunca pessoas.

Hoje, colocarei questão que me preocupa, na pretendida reformulação do sistema constitucional sobre as Forças Armadas e de segurança. Pelo sistema atual, as Forças Armadas têm, nas polícias militares e estaduais, forças auxiliares, que poderão, em momento de crise, ser por elas comandadas, na manutenção da ordem.

Não sem razão, o artigo 142 da Constituição federal permite, se a lei e a ordem forem tisnadas por qualquer um dos três poderes, que as Forças Armadas sejam chamadas a restabelecê-las pelos poderes atingidos . E a Constituição é clara ao referir-se à atuação para "garantia dos poderes constitucionais, e, por iniciativa de qualquer deles, da lei e da ordem", como hipótese em que podem ser acionadas as forças militares.

Pelo novo PNDH-3 – apenas um plano programático, como o é o Decreto nº 7.037/09, que o veiculou –, as polícias deixam de ser forças auxiliares das Forças Armadas, passando a ser forças da reserva, mas não diretamente a elas subordinadas e sim a um Sistema Nacional de Segurança Pública orientada pela União.

Em outras palavras, criam-se dois regimes diferentes, autônomos e independentes, no máximo podendo as forças policiais ser forças de reserva das Forças Armadas, em caso de conflito externo. Deixam de ser forças auxiliares, e sua direção ficará a cargo de um sistema centralizado, o que fere a autonomia federativa dos estados, ao subordiná-los a um controle superior da União.

Teríamos, pois, de rigor – a não ser que os projetos de emenda constitucional a serem enviados apresentem outro modelo – dois sistemas armados distintos, ficando as Forças Armadas reduzidas ao

combate de eventual inimigo externo, pois, nas crises internas, o Sistema Nacional de Segurança Pública – aliás, com um contingente de pessoas muito maior que o das Forças Armadas – terminará por agir, sob a direção da União. Calcula-se, hoje, que as forças policiais estaduais ultrapassem em três vezes os efetivos das Forças Armadas.

Não creio seja a melhor solução o enfraquecimento das Forças Armadas. A centralização fere, a meu ver, o pacto federativo das polícias estaduais, e a eliminação do papel de forças auxiliares das Forças Armadas, nos termos hoje colocados na lei suprema, é preocupante.

Acresce-se à mudança o fato de que o desarmamento – que foi derrotado em plebiscito – será imposto à população brasileira, com o que os riscos da hipervalorização do Sistema de Segurança Nacional, centralizado em mãos do poder central, poderá gerar intranquilidade institucional, mormente – não é o quadro atual, tenho certeza – se um presidente da República mais inclinado a seguir o modelo criado pela figura histriônica do semiditador Chávez, no futuro, fizer uso, pro domo sua, de seu poder sobre o Sistema Controlador das Unidades Federativas, neutralizando as Forças Armadas. De rigor, os membros das Forças Armadas têm uma preparação profissional acadêmica e militar mais demorada e abrangente do que as forças policiais.

A questão do PNDH-3 merece, pois, amplo debate, antes que venha a ser implantado pelo governo, com a edição de projetos de emenda constitucional e de lei. E um dos pontos a serem debatidos é o que acabo de apresentar.

O autor é professor de Direito e escritor;
membro da Academia Paulista de Letras

O caça à jato Messerschmitt Me 262: Oportunidade Perdida ou Sonho Impossível?

INTRODUÇÃO

O caça à jato alemão, Messerschmitt Me 262, colocado em serviço no final da 2ª Guerra Mundial, possuía uma substancial vantagem de velocidade sobre todos os caças aliados da guerra, inclusive sobre o Gloster Meteor da *Royal Air Force*. Mesmo assim, existiu um enorme vácuo entre o que se esperava do Me 262 e o que ele realmente alcançou. Alguns críticos atribuem esse desempenho, em parte, aos líderes alemães. Dizem que a Alemanha não conseguiu produzir aeronaves em número suficiente, e que erraram ao empregá-la como bombardeiro. Outros declaram que se o Me 262 tivesse sido empregado corretamente, a 2ª Guerra Mundial teria tido um diferente final. Todas são assertivas corretas, mas qual é a verdade?

O INÍCIO

A vida do Me 262 começou em 1938, quando a Messerschmitt começou o projeto de uma aeronave equipada com um novo motor à jato, desenvolvido pela BMW. Em março de 1940, a *Luftwaffe* solicitou um contrato para produzir três protótipos, de um caça de interceptação, a ser equipado com dois desses novos motores, com a designação oficial de Messerschmitt 262. Estimava-se que tal aeronave atingiria uma velocidade de 458 nós.

Os trabalhos da aeronave em si, andaram relativamente rápido, mas o desenvolvimento do motor à jato, de fluxo axial BMW 003, estava

sendo muito difícil. O motor atingia altíssimas temperaturas, além de trabalhar a rotações nunca antes alcançadas pelos motores convencionais, e por isso os engenheiros estavam encontrando novos e fundamentais problemas a resolver.

Na primavera de 1941 o motor BMW ainda não estava disponível para ser utilizado, e assim sendo o protótipo do Me 262 iniciou seus vôos de teste equipado com um motor à pistão, colocado no nariz da aeronave. No final daquele ano, os primeiros motores BMW 003 ficaram disponíveis, e cada um desenvolvia 1.015 libras de empuxo. O motor à pistão foi mantido como reserva e em 25 de março de 1942, o piloto de teste Fritz Wendel decolou pela primeira vez com a aeronave equipada com motores à jato, mas logo que decolou, as novas turbinas apagaram, e utilizando apenas o motor à pistão, Fritz conseguiu completar o circuito de pouso e pousar em segurança. Exames nos motores revelaram que as pás do compressor haviam se partido, devido à turbulência do fluxo de ar. O compressor teve que ser reprojetado e esses atrasos praticamente eliminaram a chance da utilização dos motores BMW pela nova aeronave.

Ao mesmo tempo, a Junkers ofereceu o motor a jato Jumo 004, que desenvolvia 1.850 libras de empuxo. Dois deles foram instalados em um Me 262, e no dia 18 de julho de 1942, Fritz Wendel decolou com um desses caças, utilizando apenas os motores à jato, a partir do aeroporto de Leiphein na Bavária, sede da Messerschmitt. Nenhum problema foi encontrado durante os 12 minutos de duração do vôo. Naquela mesma tarde, um outro vôo foi realizado.

Durante os meses seguintes, os progressos de desenvolvimento do Me 262 foram lentos. Em 1942, os comandantes da *Luftwaffe*, embora tivessem muito interesse na aeronave, não vislumbravam aplicação imediata para ela. As principais frentes de batalha da época eram o Norte da África ou a União Soviética. A Alemanha não era ameaçada por ataques aéreos diurnos. Os resistentes e confiáveis caças Focker Wulf 109 e Messerschmitt 109 podiam operam de pistas toscas e seus desempenhos eram igual ou superior aos dos caças aliados. E mais, a indústria aeronáutica alemã estava pressionada em produzir uma quantidade suficiente de aeronaves, de modo a repor as perdas sofridas normalmente pelas unidades de combate. Um caça à jato, com raio de ação pequeno, que necessitava de uma pista de pouso longa e asfaltada e de constante manutenção, tinha pouco uso no tipo de guerra que se travava naquele momento. Mas mesmo assim, de modo a se desenvolver tecnologicamente, a *Luftwaffe* encomendou 15 aeronaves. Em outubro de 1942, essa encomenda aumentou para 30 unidades.

OS PROBLEMÁTICOS MOTORES

No final do ano de 1943, haviam três Me 262 voando, e essas aeronaves excediam regularmente a velocidade de 430 nós em vôo nivelado, número fantástico para a época. Quando o motor Jumo 004 funcionava corretamente, a aeronave também operava bem, ou seja, o motor era o Calcanhar de Aquiles do caça, sendo muito temperamentais, com freqüentes apagamentos ou incêndio, dependendo do modo que o piloto tratava as manetes.

A par dos problemas encontrados por qualquer nova tecnologia, os projetistas alemães não possuíam liberdade para utilizar qualquer tipo de material. O bloqueio econômico causado pelos Aliados deixara a Alemanha carente de diversos metais, notadamente o Níquel e o Cromo, que eram componentes essenciais para a confecção de ligas metálicas resistentes a altas temperaturas.

As pás das turbinas do Jumo 004 eram constituídas de uma liga de aço com cobertura de alumínio, de modo a prevenir oxidação. Essa composição, entretanto, não sobrevivia à longas exposições de temperatura geradas pelo motor. O escapamento do motor também deformava com o uso.

Limitado por todos esses problemas, o motor não funcionava corretamente por mais de 10 horas, obrigando a substituição do mesmo.

A SITUAÇÃO DA GUERRA MODIFICA-SE

Durante a primeira metade de 1943, a situação militar alemã deteriora-se dramaticamente. Em todas as frentes de batalha, a *Luftwaffe* passou a operar na defensiva. A Força Aérea do Exército dos Estados Unidos (*US Army Air Force* – USAAF) começara a montar uma ofensiva de ataques aéreos diurnos contra alvos na Alemanha, e seus bombardeiros pesados eram escoltados em boa parte da missão por caças P-47, P-51 e P-38. O Me 262, com seus poderosos quatro canhões de 30 mm, era a arma adequada para combater os bombardeiros pesados americanos.

A *Luftwaffe*, passou a não medir esforços, para resolver todos os problemas do motor Jumo 004, ficando otimista quanto a solução dos mesmos, fato este que permitiria a entrada em operação do Me 262. A previsão era de que no início de 1944, as primeiras aeronaves estariam disponíveis nos esquadrões, e que em maio, o nível de produção alcançaria as 60 unidades por mês.

Na primavera de 1944 os primeiros aviões de pré-produção foram entregues a uma unidade de adaptação, formada em Lechfeld, na Bavária, de modo a se testar a aeronave em serviço. O motor Jumo 004, já alcançava as 20 horas de uso, mas ainda requeria muita manutenção. Um de seus grandes problemas era que, uma vez reduzido para o pouso, não respondia mais a necessidade do piloto, e se algo fosse tentado de diferente, um acidente era quase certo. Novos aperfeiçoamentos foram introduzidos no motor, mas a resposta nunca foi satisfatória, e por isso, a produção em massa não era iniciada.

A DECISÃO DE HITLER

O Me 262 estava ainda no estágio de testes, em maio de 1944, quando Adolf Hitler emitiu seu desejo de que a aeronave deveria ser adaptada para emprego como bombardeiro de alta velocidade. Mas vejamos o que na realidade ocorreu.

Desde o outono do ano anterior, Hitler tinha aumentado sua preocupação de que uma invasão Anglo-Americana ocorreria no noroeste da Europa durante o ano de 1944. Se o desembarque realmente ocor-

resse, o exército alemão teria que enfrentar duas frentes de combate, contra forças inimigas numericamente superiores (os russos a leste e os anglo-americanos a oeste). Hitler acreditava, corretamente, que tal invasão para ser derrotada, deveria ser nos primeiros dias, antes que os Aliados pudessem estabelecer uma posição defensiva forte em terra firma. Se a *Luftwaffe* possuísse 50 ou mais desses aviões, que atacariam repetitivamente as tropas aliadas com bombas e com seus canhões, uma inevitável confusão seria causada, atrasando o processo de consolidação da cabeça de ponte. E se ao mesmo tempo, as divisões *Panzer* pudessem montar um contra-ataque, antes que os Aliados estivessem prontos para a defesa, seria possível expulsar os invasores em direção ao mar.

Um Me 262 caça-bombardeiro. Observe a posição das bombas bem próximas ao nariz da aeronave.

Tomando por base a cobertura aérea Aliada a ser empregada no desembarque, somente uma aeronave à jato, com o desempenho do Me 262, conseguiria alcançar a zona de desembarque e atacar as tropas. O Fuher fora informado anteriormente, de que o Me 262, poderia carregar um par de bombas de 250 libras cada, se necessário, fato este que completava perfeitamente seus planos de anti-invasão. Com sua alta velocidade, o Me 262 seria muito difícil de ser interceptado e conseguiria cumprir a missão sem problemas. Sabemos, por exemplo, que em algumas das praias, como Omaha, as operações de desembarque encontraram diversas dificuldades. Essa dificuldade teria sido muito maior se aeronaves à jato tivessem atacado-as, talvez chegando a impedir o desembarque.

Um outro emprego do Me 262 durante o Dia-D, seria na busca da superioridade aérea sobre as praias, mas apenas 50 desses caças não conseguiriam alcançar tal objetivo, com toda certeza.

O *Generalfeldmarschall* Erhard Milch, responsável pela produção industrial, sabia da importância do Me 262 como caça-bombardeio, entretanto, havia concentrado seus esforços em introduzir a versão de caça nas unidades operacionais, o mais rápido possível, deixando a versão caça-bombardeio para mais tarde.

Em 23 de maio de 1944, Milch e outros generais da *Luftwaffe* compareceram a uma reunião no quartel-general de Hitler, em Berchtesgaden, para discutirem sobre a produção de aviões. Quando o Me 262 foi mencionado, o Fuher perguntou: *Mas eu pensei que o 262 estava sendo produzido como caça-bombardeio? Quantos dos 262 já produzidos podem carregar bombas?* Milch respondeu que até aquela data, nenhum havia sido modificado para carregar bombas, e que a aeronave estava sendo produzida somente na versão de caça. Um silêncio se fez presente, mas Milch de modo firme continuou, dizendo que a aeronave não havia sido projetada para transportar bombas, e que modificações de projeto deveriam ser feitas para isso.

Ao escutar a resposta, Hitler perdeu sua compostura e excitado interrompeu o *Generalfeldmarschall*: *De jeito nenhum. Eu só quero que este avião carregue uma bomba de 500 kg*. Hitler havia realmente sido informado que a aeronave poderia carregar bombas, mas as que já haviam sido produzidas até aquele momento, não podiam. A invasão Aliada aconteceria duas semanas depois, e a arma que Hitler havia imaginado utilizar na defesa da Europa não pode ser utilizada. Ele, selvagemente, responsabilizou todos os oficiais da *Luftwaffe* presentes aquela reunião, designando pessoalmente Goering como responsável por introduzir o Me 262 em serviço, o mais rápido possível.

Nesta época, é bom que se saiba, que o motor Jumo 004 ainda não estava pronto para produção em massa e que nenhum Me 262 poderia ser utilizado nas unidades de combate.

No dia 6 de junho, as Aliados lançaram o desembarque ao longo da costa da Normandia. No meio daquele mesmo dia, quatro firmes cabeças-de-praia já estavam estabelecidas. A oportunidade do caça-bombardeio Me 262 de participar da defesa da praia, se alguma vez existiu, já era passada.

O ME 262 ENTRA EM AÇÃO

Hitler ainda acreditava que a principal invasão Aliada aconteceria na área do Pas de Calais, e por isso, ordenou que todos os Me 262 capazes de carregar bombas disponíveis, fossem colocados em combate. No final de junho, uma *Staffel* com nove aeronaves, foi formada em Lechfeld. No dia 20, foi declarada operacional e transferida para Chateaudun na França. Esses Me 262 tiveram dois canhões de 30 mm removidos, e podiam carregar duas bombas de 500 libras, sob o nariz, sendo equipados com motores de pré-produção, e por isso a unidade possuía baixa disponibilidade. De modo a reduzir o risco de uma dessas aeronaves ser abatida sobre território Aliado, e ter seus motores capturados, os pilotos foram ordenados a não voarem a menos de 4 mil metros (13 mil pés), quando sobre território inimigo. Atacariam em um mergulho raso, procedimento este que não permitia precisão contra alvos terrestres como posição de tropas, pontes ou veículos.

Nesta época, o Major Walter Nowotny, um ás da caça, assumiu o comando da unidade de teste em Lechfeld. Renomeada *Kommando Nowotny*, era equipada com 15 aeronaves de pré-produção, incapazes de serem modificadas para caça-bombardeio. Mesmo nessa unidade de elite, a disponibilidade operacional era baixa, nunca mais do que quatro aeronaves. O *Kommando Nowotny* passou a ser empregado em interceptações contra os bombardeiros americanos e aeronaves de reconhecimento. Em agosto, a unidade obteve suas primeiras vitórias: dois Mosquitos, um Spitfire, um P-38 Lightning e uma B-17.

Em junho de 1944, seguindo uma série de melhorias tecnológicas e operacionais, a vida útil dos motores Jumo 004 já alcançava as 25 horas. Embora ainda muito curta, mas devida a desesperada situação alemã, foi considerada suficiente para permitir o início da produção em série do caça.

Em setembro de 1944, as tropas alemães praticamente haviam sido varridas do solo francês, e ficou claro que não haveria uma segunda invasão. Hitler então cancelou sua antiga ordem de que todos os Me 262 deveriam ser caça-bombardeiros. Mesmo com o início da produção em série dos motores, haviam mais de cem aeronaves esperando serem equipadas com eles.

Por causa desta nova postura, o *Kommando Nowotny* foi re-equipado com Me 262 com motores de série, tendo alcançado o número de 23 aeronaves ao final de setembro. A unidade foi então declarada pronta para operação e transferida para Achmer e Hesepe no noroeste da Alemanha, para operar em missões de interceptação.

As missões iniciais do *Kommando Nowotny* foram um fiasco, mas Hitler não teve nada a ver com isso. A versão de série do Jumo 004, embora mais confiável, ainda apresentava muitos problemas. O avião em si, também apresentava outros, sendo um deles a utilização de borracha sintética nos pneus da aeronave. Como o jato pousava a uma velocidade de pelo menos 100 nós, muito mais elevada do que a dos aviões convencionais, era muito comum que o pneu estourasse, causando estrago não só ao avião como também na pista de pouso.

Os pilotos de caça aliados logo descobriram o ponto fraco do Me 262: sua vulnerabilidade enquanto voando a baixa velocidade, logo após a decolagem ou quando se preparando para pousar. Os aliados montaram um esquema de patrulha aérea sobre os aeródromos em que os Me 262 operavam, causando enormes problemas aos caças alemães. E mais, quando os jatos subiam para alcançarem os bombardeiros, eram vulneráveis ao ataque dos caças à pistão dos aliados, que mergulhavam sobre eles. A solução alemã foi a de deslocar caças convencionais para escoltarem os Me 262 durante essas fases do vôo.

No dia 7 de outubro de 1944, o *Kommando Nowotny* fez decolar cinco Me 262 – o maior número jamais enviado ao combate – para interceptar uma formação de bombardeiros americanos que se dirigiam à Alemanha Central. Sobre Achmer, voando a 15 mil pés em seu P-51 Mustang, o Tenente Urban Drew do Grupo de Caça 361 observava um par de jatos começando sua decolagem. Ele aguardou que estivessem no ar, e dirigiu seu caça num mergulho veloz. Seu ala o seguiu, e Drew rapidamente alcançou os caças, abatendo-os, antes que eles alcançassem sua velocidade de combate. Um outro Me 262 foi abatido pela escolta. Deste modo, a primeira operação multi-aeronaves do *Kommando Nowotny* foi um fiasco, pois perderam três aeronaves, tiveram um piloto morto e só abateram três bombardeiros americanos.

Após um mês de operação, o *Kommando Nowotny* abateu quatro bombardeiros, doze caças e três aeronaves de reconhecimento. Por seu

turno, perdeu seis Me 262 em combate. Teve ainda sete destruídos e nove danificados por acidentes ou falhas técnicas. Não foi um brilhante começo para a unidade.

Mas o pior seguiria. No dia 8 de novembro, Walter Nowotny se envolveu em um combate a baixa altura com um P-51 Mustang, e por razões desconhecidas, o caça alemão mergulhou em direção ao solo. O famoso piloto morreu. Por coincidência, neste dia o *Generalmajor* Adolf Galland, estava em visita à unidade, para analisar porque o caça à jato não estava obtendo o sucesso esperado. O comandante da caça alemã viu o suficiente para concluir que a Nowotny havia sido dada uma missão impossível. Era uma aeronave nova e revolucionaria, operando numa área onde a superioridade aérea aliada era total. O nível de treinamento era muito baixo, a disponibilidade das aeronaves quase nula e raramente podiam realizar cinco decolagens por dia.

Um Me 262, ostentando as cores de defesa do espaço aéreo Alemão, as faixas na fuselagem em azul, amarelo e vermelho

Galland ordenou que o *Kommando Nowotny* fosse removido para Lechfeld, objetivando um treinamento e que a aeronave fosse modificada de modo a se resolver seus defeitos e problemas. Viu também que fora um erro introduzir o novo caça prematuramente no combate, ainda mais em número tão pequeno. Para alcançar algum resultado, uma força muito maior de aeronaves se fazia necessário. A primeira totalmente equipada *Geschwader*, com noventa aeronaves, começou a ser montada, mas estava longe de se tornar operacional.

E enquanto isso, onde andavam as unidades de Me 262 caça-bombardeiros? No final de 1944, dois *Gruppen*, com um total de 50 aeronaves, estavam operacionais. A limitação de não descerem abaixo dos

4 mil metros havia sido retirada, e ataques solitários ou em duplas eram realizados com freqüência, levando certo terror às tropas e aeródromos aliados na França, Holanda e Bélgica. Devido ao baixo número de aeronaves disponíveis e a pequena carga transportada, os resultados pouco contribuíam para uma reversão do quadro da guerra.

ATRASOS NO EMPREGO

No início do ano de 1945, haviam Me 262 suficientes, pois as entregas já alcançavam as 500 unidades, a maioria delas de caças, enquanto novas aeronaves saiam da linha de produção, a uma taxa de 36 por semana. Entretanto, os registros oficiais da *Luftwaffe* mostram que apenas 61 Me 262 estavam nas unidades operacionais: 52 caças-bombardeiros, quatro caças noturno e cinco como aeronaves de reconhecimento. Nenhum Me 262 estava alocado às unidades de caça diurna. O que havia acontecido, mesmo com a mudança de rumo ditada por Hitler, quatro meses antes?

Na realidade, três *Gruppen*, cada um com 30 aeronaves, estavam sendo preparados para ação. O clima de inverno atrapalhava muito o treinamento, que era também prejudicado pelas incursões dos bombardeiros americanos. Como resultado, o treinamento dos pilotos levou muito mais tempo do que o planejado. Mas um dos *Gruppe* havia terminado seu treinamento, sendo alocado nos aeródromos ao redor de Berlim.

O Tenente Walther Hagenah, que acabara o curso de Me 262 no início de 1945, descreve o parco treinamento recebido: *O curso teórico da aeronave foi feito numa tarde. Recebemos informações básicas sobre os motores à jato, sobre o perigo deles apagarem à grandes altitudes, e sobre sua pobre retomada de aceleração a baixa velocidade. Fomos também informados sobre a sensibilidade das manetes e como o mal uso delas poderia ocasionar incêndio nas turbinas. Esse era o curso. Não sabíamos mais nada sobre a aeronave, seus sistemas, enfim, tudo mais era secreto.*

Durante o mês de fevereiro de 1945, Me 262 caça-bombardeiros realizaram diversas incursões contra tropas aliadas que avançavam sobre a Alemanha. A maior delas aconteceu contra tropas britânicas próximo a Cleve, no dia 14, e envolveu 55 sortidas ao longo do dia. Três aeronaves foram abatidas pelos caças da RAF, e um total de 27 toneladas de bombas foi lançada, infligindo poucos danos militares.

No início de 1945, pilotos de uma unidade de bombardeio, a *Kampfgeswader 54* iniciaram a conversão para o Me 262, de modo a utilizá-lo como caça. A unidade foi renomeada *Kampfgeswader (Jaeger) 54*, cuja missão principal seria a interceptação em qualquer tempo. Mas o pouco treinamento básico dos pilotos, inclusive em vôo por instrumento e os parcos recursos disponíveis não iriam permitir que a unidade alcançasse seus objetivos. Como os ex-pilotos de bombardeio receberam pouco treinamento em combate aéreo, sofreriam muito.

As belas linhas do Me 262

No dia 9 de fevereiro, a KG(J) 54 fez decolar diversos Me 262 para interceptarem uma formação de bombardeiros pesados americanos que iriam atacar alvo na Alemanha Central. Os P-51 Mustang de escolta, derrubaram seis jatos, matando cinco dos pilotos, incluindo o Comandante da Geschwader. Os caças alemães abateram apenas um B-17. Duas semanas mais tarde, no dia 25, a KG(J) 54 teve outro dia ruim, perdendo 12 aeronaves: seis em combate, quatro atingidas no solo quando de um ataque e duas por acidente em vôo. Logo em seguida, a unidade foi retirada das operações e seus pilotos designados para receber treinamento.

Somente no final daquele mês de fevereiro é que a primeira unidade de Me 262 completamente treinada foi posta em atividade. No dia 21 de fevereiro, cerca de 15 Me 262, combateram os Mustangs sobre Berlim, sem perdas de ambos os lados.

AS ÚLTIMAS BATALHAS

Apenas no final de março de 1944 é que uma unidade de caça com Me 262 lançou ataques em larga escala contra as formações de bombardeiros pesados americanos. No dia 3, os Me 262 executaram 26 missões em resposta a ataques contra Magdeburg, Brunswick, Hannover e Chemntiz, destruindo nove bombardeiros e oito caças, contra a perda de apenas um jato.

Durante as semanas seguintes os bombardeiros pesados americanos concentraram seus ataques contra alvos no oeste da Alemanha, longe do alcance dos Me 262, cujas bases ficavam ao redor de Berlim. Havia, entretanto, escassez de peças de reposição e principalmente de combustível J-2. O sistema logístico alemão era caótico. A qualidade da maioria dos pilotos também deixava a desejar. Haviam pilotos com pouco mais de 100 horas de vôo, que apenas sabiam decolar e pousar com um avião, sem nenhuma experiência de combate aéreo. Era um crime enviá-los para o combate.

No dia 18 de março, os Me 262 entraram novamente em ação contra uma grande formação de bombardeiros americanos que atacava Berlim. Trinta e sete jatos decolaram, e 28 entraram em combate. Um total de doze bombardeiros e um caça foram abatidos contra a perda de dois jatos. Nos sete dias seguintes, diversos encontros entre os Me 262 e os bombardeiros americanos acontecerem, com resultados semelhantes.

Os bombardeiros pesados americanos eram os principais alvos dos Me 262, mas não os únicos. Nessa fase da guerra, a RAF executava também ataques diurnos contra a Alemanha. No dia 31 de março, 460 Lancasters e Halifaxes foram enviados contra os estaleiros de Hamburgo, onde eram construídos os U-Boats (submarinos). Logo que a formação inglesa se aproximou do alvo, os Me 262 atacaram , destruindo três Halifaxes e quatro Lancasters, antes que a escolta britânica pudesse reagir. Nesse mesmo dia, os Me 262 realizaram 58 saídas contra bombardeiros americanos que atacavam Zeitz, Brandenburg, Brunswick e Halle, derrubando 14 bombardeiros e dois caças, com a perda de quatro jatos. Os resultados obtidos pelos caças Me 262 eram muito bons, mas não afetavam em nada o poderio aéreo aliado.

Durante este mesmo período, alguns Me 262 foram utilizados como caça noturno. Baseados próximos a Madgerburg, o principal alvo eram

os até então invulneráveis Mosquitos, que atacavam diariamente, à noite, a capital alemã. Inicialmente, monopostos Me 262, eram direcionados utilizando holofotes. Mais tarde, alguns bipostos equipados com radar, tornaram-se disponíveis. A maioria, talvez todos os 13 Mosquitos abatidos nos primeiros três meses de 1945, à noite sobre Berlim, o foram por Me 262.

Um Me 262 biplace, equipado com radar para a caça noturna

No início de abril uma nova unidade de caças Me 262 tornou-se operacional. Era a Jagdverband 44, comandada pelo próprio Generalmajor Adolf Galland, operando de base próxima a Munich. Como a maior parte dos caças a pistão estavam sem poder voar por falta de combustível, Galland pode transferir para sua unidade os melhores e mais experientes pilotos de caça da Luftwaffe, que restavam.

No dia 5 de abril, a JV 44 realizou sua primeira missão de interceptação, quando cinco caças decolaram, abatendo dois bombardeiros. Entretanto, as tropas terrestres aliadas avançavam pela Alemanha, e o controle da caça alemã já não mais existia. A unidade vivia um caos, desde a decolagem até o pouso, e mesmo com experientes e talentosos pilotos, nada podia mais fazer. No máximo, a unidade conseguia realizar doze missões diárias, abatendo dois ou três bombardeiros por dia, causando nenhum impacto na rápida deteriorização da situação da guerra.

O dia 9 de abril apresenta o último registro oficial da Luftwaffe na 2ª Guerra Mundial, sendo que estavam disponíveis 180 Me 262. Destas aeronaves, 143 eram caças diurnos operando em quatro Gruppen, 21 eram caça-bombardeiros operando em dois Gruppen, 9 eram caças noturnos operando em um Staffel e 7 eram aeronaves de reconhecimento.

A última ação em larga escala envolvendo o Me 262 aconteceu no dia 10 de abril de 1945, quando 55 jatos decolaram para interceptar dois mil bombardeiros pesados e escolta americanos que atacavam Berlim. Os jatos abateram dez bombardeiros e sete caças, mas perderam 27 aviões, tiveram 19 pilotos mortos e cinco feridos, sendo que a maioria dos Me 262 foram abatidos durante o procedimento de pouso. Foi um dia negro para as unidades de caça à jato alemãs.

Conforme as tropas aliadas avançavam rapidamente pela Alemanha, uma a uma, as bases dos caças à jato iam sendo abandonadas. As operações com o Me 262 declinavam rapidamente, e ao final do mês virtualmente cessaram.

O RESUMO FINAL

Até o final de abril de 1945, mais de 1.200 Me 262 haviam sido entregues á Luftwaffe, mas a maioria foi destruída no solo. A seguinte estatística fria mostra o esforço industrial alemão com relação ao Me 262:

- Maior número de Me 262 em unidades operacionais (9 Abr 45): 180
- Maior número de vitórias do Me 262 em um só dia (31 Mar 45): 16
- Maior número de missões em um só dia como caça (31 Mar 45): 58
- Maior número de missões em um só dia como bombardeiro (14 Fev 45): 55

Os números não são particularmente impressionantes, mas o poder de combate de uma força aérea é medido não apenas pelo número de aeronaves, mas principalmente, pelo número de aeronaves que podem ser mantidas em ação continuamente. Esse sempre foi o grande ponto fraco da Luftwaffe, em especial do Me 262.

O fator mais crítico no desenvolvimento e no emprego do Me 262 foi sem sombra de dúvida a curta vida útil do motor Jumo 004. Mesmo com todo o esforço dos engenheiros e técnicos da Junkers, não foi possível torná-lo confiável, e com uma vida útil mais longa.

Muitos escritores e historiadores de pós-guerra criticam os líderes da Luftwaffe por terem falhado em conseguir colocar o Me 262 em produção mais cedo. Na realidade, o avião em si estava pronto desde o início de 1944, mas o motor não.

Abaixo apresentamos um resumo cronológico do Me 262:

- 1º Vôo usando apenas motor à jato (sem sucesso): Março 1942
- 1º Vôo com sucesso: Julho 1942
- Colocação do pedido de fabricação: Agosto 1943
- 1º Unidade Operacional: Julho 1944
- 1ª Missão em larga escala do Me 262: Fevereiro 1945
- Milésimo Me 262 entregue: Março 1945

Mesmo para os padrões atuais de desenvolvimento de uma aeronave, foi um cronograma muitíssimo apertado.

Como arma de guerra que mudaria o curso de uma guerra, o Messerschmitt 262 não foi uma oportunidade perdida, mas sim um sonho impossível.

Uma triste imagem: carcaças de Me 262 inacabados.

Pesquisa de Internet

Decisões políticas relativas à Defesa

Carlos Alberto Pinto Silva

Segundo Jomini, no livro "Arte da Guerra": "Uma potência pode transbordar-se em ouro e ainda assim defender-se pessimamente. Na realidade, a história prova que a nação mais rica não é nem a mais forte nem a mais feliz. Ainda assim, devemos admitir que uma feliz combinação de sábias instituições militares, de patriotismo, de finanças bem reguladas, e de riqueza interna e crédito público, dá a uma nação a maior força e a torna capaz de sustentar uma longa guerra. Há na verdade, formas de governo, quando o controle dos fundos públicos está nas mãos daqueles que são dominados por interesses locais ou partidários, que nem sempre permitem ao executivo a possibilidade de adotar os melhores sistemas".

É muito importante reconhecer os níveis de responsabilidade que aparecem quando o Estado toma decisões relativas à Defesa, ou quando planeja o preparo e o emprego do Poder Militar de que é dotado.

No planejamento e na execução da Defesa, normalmente, numerosos tomadores de decisão intervêm. É preciso que cada um deles tenha a noção correta do tipo de ação que lhes compete resolver, podendo assim, de um lado serem tomadas decisões políticas e estratégicas sem ingerência na estratégia militar, operacional ou na tática, e de outro lado assessorar oportunamente a autoridade superior sem que cada nível deixe a perder nada que é de sua competência. Isto demanda pensamento flexível, especialmente na chegada de conclusões lógicas ao testar qualquer experiência de algo novo.

O nível político deve escolher seus objetivos com cautela e cuidado e ordenar com precisão ao Poder Militar suas modalidades de emprego. Um sucesso militar sobre um objetivo mal selecionado ou onde haja um Poder Militar empregado erroneamente é capaz de acarretar uma derrota final, pois ele pode ser suscetível de gerar novos inimigos e, então, inverter o balanço de potencial. Uma estratégia de defesa deverá ter efeitos psicológicos convenientes sobre os dirigentes de outros

Estados, que concentram a vontade e a inteligência das nações que representam, é preciso prever as possíveis reações contrárias e assegurar-se a possibilidade de reação a cada uma delas, sejam políticas, econômicas ou militares, e, deste modo, manter a Estabilidade Estratégica ou a Estabilidade de Crise no espaço geoestratégico.

O Poder Militar deve ser ouvido antes das decisões políticas e estratégicas, pois sendo apenas uma ferramenta quando a decisão política for tomada, deve como qualquer ferramenta, ser manejado por artesões competentes e conhecedores dos objetivos políticos a serem alcançados.

"Somente por meio de uma completa compreensão da política nacional pode-se levar a guerra (Ação política e estratégica), como um todo, ou qualquer de suas campanhas, a um final bem sucedido. A este nível, política e estratégia se confundem: o comandante-em-chefe é simultaneamente um estadista". (Clausewitz).

A ação do político e do militar deve ser perfeitamente delimitada. Este é subordinado ao primeiro, bem evidentemente, e é seu conselheiro. Porém os dois permanecem autônomos, posto que as suas responsabilidades não são da mesma natureza. Assim, como escrevia Alfred de Musset citado por De Gaulle em "O fio da Espada": "Eles irão dois a dois, enquanto que o mundo irá passo a passo, lado a lado".

O argumento, defendido por alguns, que, em uma democracia, somente os políticos podem tratar de políticas e de planejamentos, em nível estratégico, significa confundir o assunto, pois, na maioria dos casos, os políticos não participam desse processo no campo da Defesa, mas, sim, decidem sobre políticas ou estratégias que lhes são propostas pelos assessores militares ou civis especialistas no assunto, como em qualquer democracia no mundo.

Ainda de acordo com Clausewitz, "... da mesma forma que um homem que não domina completamente um idioma estrangeiro pode, às vezes, deixar de se expressar corretamente, os estadistas frequentemente emitem ordens que entram em choque com o objetivo a que devem servir. Repetidas vezes isso aconteceu, o que demonstra que certo domínio de assuntos militares é vital para os que são responsáveis pela política geral".

Na obra "Marketing da Guerra", o autor AL Reis destaca que "... entre outras coisas, Clausewitz sugere que os líderes políticos

mantenham consultas diligentes com chefes militares.", enfatizando, também, que "... Na Estratégia Militar, o estudante sério de estratégia começa estudando a baioneta. Não é por acidente que Clausewitz, o melhor estrategista que o mundo conheceu, começou sua carreira no exército prussiano com doze anos de idade, e, como alferes, recebeu seu batismo de fogo nas Guerras Revolucionárias e Napoleônicas".

Dessa forma, unicamente por meio de uma completa compreensão da política nacional e da integração entre civis e militares, poder-se-á estabelecer os melhores parâmetros para o emprego bem sucedido do Poder Militar no contexto da execução da política do Estado brasileiro.

A inter-relação entre os assuntos políticos e militares é inevitável, particularmente no nível estratégico. Somente assim, poderá o País contar com instrumentos capazes de respaldar suas decisões soberanas no âmbito nacional e internacional.

Assim sendo, decisões políticas e estratégicas no Brasil poderão ser tomadas por civis ou militares, em cada nível, o que importa é que sejam homens inteligentes, éticos e com vontade de assumir o desafio cuja resposta é: Brasil Potência Emergente do Século XXI.

O autor é General-de-Exército; ex-comandante de Operações Terrestres (COTER), do Comando Militar do Sul, e do Comando Militar do Oeste.

As furtivas aeronaves negras

Renato Alonso Azevedo

OS ESPIÕES DA LOCKHEED

Nos EUA, no começo dos anos 1950, foram feitos pedidos para uma aeronave mais capaz que os aviões adaptados até então utilizados. O objetivo era voar a 21.000 m, tornando quase impossível a interceptação. A Lockheed Aircraft Corporation, na figura de seu legendário projetista Clarence "Kelly" Johnson, acabou convencendo a Força Aérea com um projeto intitulado internamente como CL-282. Era produto do departamento de projetos avançados da companhia, mais conhecido como Skunk Works. Johnson já havia desenvolvido o inovador P-38 Lightning e o primeiro caça operacional a jato americano, o P-80 Shooting Star. O termo Skunk Works fora emprestado de uma tira de quadrinhos muito popular nos anos 1940.

A nova aeronave possuía asas semelhantes a um planador e trem de pouso do tipo biciclo na fuselagem. Rodas auxiliares eram encaixadas nas pontas das asas, e caíam após a decolagem. O avião finalmente recebeu o nome U-2 (U de utilitário), e seu primeiro voo ocorreu em primeiro de agosto de 1955, em um local chamado Groom Lake, parte da Base da Força Aérea em Nellis, Nevada.

O U-2 exibiu um desempenho que todos consideravam impossível. Entretanto, também era uma das aeronaves mais difíceis de voar, e muitos se perderam em acidentes. Uma das razões é que, a mais de 21.000 m de altitude, sua velocidade de estol (perda de sustentação), era apenas 18 km/h inferior a sua velocidade máxima, resultando em um trabalho árduo para o piloto, que vestia uma roupa pressurizada similar a dos astronautas.

O U-2 era capaz de espionagem fotográfica com câmeras, e de sinais, usando sensores capazes de identificar as frequências utilizadas na área alvo e comunicações, podendo interceptar chamadas via rádio. Seu primeiro operador nessa função de espionagem foi a CIA. Os alvos eram todos os países da Cortina de Ferro, com os U-2 invadindo seu espaço aéreo. Vários foram derrubados, e o caso mais famoso ocorreu

em primeiro de maio de 1960, quando Francis Gary Powers teve seu avião derrubado em território soviético.

Os U-2 também tiveram importante papel durante a Crise dos Mísseis de Cuba, tendo sido um deles que obteve, em 14 de outubro de 1962, a prova fotográfica da instalação de mísseis nucleares soviéticos naquele país. O aparelho também desempenhou papel fundamental na Guerra do Vietnã.

Os U-2 e sua mais nova variante, os TR-1, continuam a voar até hoje na Força Aérea americana. Sua capacidade de ficar em missão por muitas horas seguidas, a elevadas altitudes, apenas agora foi igualada pelos mais modernos UAV, ou VANT como designados pela Força Aérea Brasileira. Um documento orçamentário do Pentágono datado de dezembro de 2005 determina que os U-2 devem permanecer na ativa até ao menos 2011.

Já no final dos anos 1950, com a evolução dos sistemas de defesa antiaérea soviéticos, um substituto para o modelo foi proposto. Esse novo avião deveria voar a velocidades muito maiores que os cerca de 800 km/h do U-2.

Novamente a divisão Skunk Works da Lockheed se lançou ao trabalho, sob o codinome Archangel, arcanjo. O objetivo era uma aeronave que superasse Mach 3, ou cerca de 3200 km/h e, como consequência, voasse a altitudes até maiores que as do U-2.

A CIA finalmente aceitou o projeto em 1959, quando já tinha a nomenclatura de A-12. A aeronave recebeu o codinome Oxcart e finalmente realizou seu primeiro voo em 26 de abril de 1962, também em Groom Lake. Um total de 12 aeronaves foram entregues, logo compondo uma unidade baseada na Base Aérea Kadena, em Okinawa, Japão, dedicada a espionar o Vietnã do Norte, a Coreia do Norte, a China e o extremo leste da União Soviética.

O A-12 era um monoposto de asas em delta e dois motores. Os grandes J-58 foram os primeiros motores a jato projetados para utilizar a pós-combustão a maior parte do tempo, e se destacavam por mudarem de ciclo a velocidades próximas de Mach 3. Esses motores foram projetados em torno de um complexo sistema de válvulas, do qual também faziam parte os imensos cones das entradas de ar. Com o aumento da velocidade, essas válvulas direcionavam cada vez mais ar

para o pós- combustor na traseira do motor, que passava a funcionar em regime de estatojato ou ramjet, um motor a jato sem partes móveis, proporcionando o incrível desempenho dessas aeronaves.

Entretanto, mesmo diante do ar rarefeito acerca de 24.000 m de altitude, a fricção fazia a temperatura da fuselagem aumentar a centenas de graus. O problema foi resolvido com a construção inteiramente em titânio, mas o uso desse metal necessitou de muitos estudos e um ferramental específico, só sendo possível a custa de muito esforço e inovações técnicas.

Os A-12 saíram de serviço em junho de 1968. Houve uma variante construída como interceptador, o YF-12, que foi utilizada tanto pela Força Aérea quanto pela NASA, esta última para pesquisa do voo a Mach 3. O YF-12 tinha dois tripulantes, e as saliências laterais, ao contrário do A-12, não atingiam o nariz do avião, que no interceptador tinha forma cônica e abrigava um grande radar de busca. O modelo não entrou em serviço devido a cortes orçamentários, do qual escapou a versão mais famosa da família, o SR-71 Blackbird.

O primeiro SR-71 voou em 22 de dezembro de 1964 em Palmdale, Califórnia, e uma unidade na mesma base de Kadena foi formada a partir de março de 1968. Em 21 de março, com os majores Jerome F. O´Malley e Edward D. Payne a bordo, o Blackbird com o número 61-7976 completou sua primeira missão de reconhecimento. Essa aeronave completou ao longo de sua carreira 2981 horas de voo, e encontra-se atualmente no Museu Nacional da Força Aérea dos Estados Unidos em Dayton, Ohio. Os Blackbird operavam, também, na base Beale, na Califórnia, e em Mildenhal, Inglaterra. Ao contrário do que ocorreu com as primeiras versões do U-2, não se tem notícia de que o SR-71 invadia o espaço aéreo de seus alvos. Mas mesmo voando sobre a fronteira, o Blackbird podia esquadrinhar centenas de quilômetros de território, pois possuía entre seus diversos sensores radares que focalizavam em direção oblíqua. Os equipamentos carregados ainda hoje são confidenciais.

Conforme seu predecessor, o U-2, o SR-71 exibia uma pintura preto-azulada, desenhada para dificultar sua visão desde o solo, quando em elevadas altitudes. A tinta também possui partículas metálicas que servem para absorver os impulsos de radares inimigos. O próprio

formato do Blackbird deveria tornar sua detecção difícil, mas na verdade o avião aparecia nitidamente nos radares, inclusive do controle aéreo civil dos Estados Unidos, em grande parte porque os jatos de gás incandescentes do escape de suas turbinas refletiam muito bem as ondas de radar.

Um total de 32 Blackbird foram construídos. Cerca de uma dezena foi perdida em acidentes, mas nunca um SR-71 foi abatido por fogo inimigo. Mas, da mesma forma que ocorreu com o A-12, a Lockheed recebeu ordens de destruir todo o ferramental da linha de montagem do SR-71, e nem sequer peças de reposição puderam mais ser produzidas. Desde os anos 1970, o elevado custo de operação do SR-71 o tornou alvo de disputas entre o Congresso americano e a Força Aérea. Argumentava-se que os satélites de reconhecimento poderiam fazer o mesmo trabalho com muito menor custo, e, finalmente, veio à decisão, em 1989, de retirar o aparelho de serviço.

Houve interesse em reativá-los nos anos 1990, mas por razões orçamentárias isso não foi feito. Chegava na verdade a ser anacrônico o U-2 e suas variantes continuarem em serviço, enquanto o avião que deveria substituí-lo já estava aposentado.

A questão que ninguém respondia na época era que as órbitas dos satélites podem ser previstas com precisão, e um potencial inimigo poderia fazer sua movimentação programando-se com base nessa informação. Uma aeronave não possui esse problema, mas as restrições orçamentárias da época tolhiam a produção de um avião com as mesmas capacidades do SR-71.

Ainda hoje os números exatos de desempenho do Blackbird são confidenciais. Entre as poucas informações liberadas, está a que aponta que o avião pode esquadrinhar 100.000 milhas quadradas de território por hora, a uma altitude de 24 km. Em 28 de julho de 1976, um SR-71 estabeleceu as marcas de 3.529,56 km/h de velocidade, e 25.929 m de altitude, ambas recordes mundiais até hoje. Quando o modelo foi aposentado em 1990, um deles voou da Califórnia até a Virgínia, estabelecendo o recorde em 68 minutos de viagem a 3.418 km/h, sendo captado momentaneamente pelos radares de St. Louis e Cincinnati a 3.608,15 km/h. Para atingir esse impressionante desempenho, e fazer frente à tremenda expansão da fuselagem diante do aquecimento pelo

atrito atmosférico, as placas de titânio do revestimento tinham vãos que fechavam quando a temperatura subia. Na verdade, ainda frio e no solo, o Blackbird deixava vazar imensas quantidades de combustível. Entretanto a mistura utilizada, chamada JP-7, tinha alto ponto de combustão exatamente para prevenir acidentes. Como mais um detalhe, o fluido hidráulico especial praticamente solidificava abaixo de 30 graus Celsius. Com certeza, o Blackbird ainda hoje representa um dos ápices da aviação mundial.

TECNOLOGIA STEALTH

Ser capaz de ocultar-se do inimigo sempre foi uma vantagem explorada no meio militar. A tecnologia stealth, ou furtiva, agora utilizada em um número crescente de aeronaves, destina-se não apenas a tornar os aparelhos pouco visíveis aos radares, mas, também, pouco detectáveis por quaisquer outras formas.

Desde o surgimento dos primeiros radares no final dos anos 1930, houve desenvolvimento de técnicas para iludi-los. A primeira foi o chaff, o lançamento de centenas de tiras metálicas para confundir as emissões. Foi descoberto, em 1964, pelo cientista russo Pyotr Ya. Ufimtsev, de que o retorno de um feixe de radar é proporcional ao formato e as bordas de um objeto, e não ao seu tamanho. O trabalho foi publicado inclusive no ocidente, pois os militares russos não acreditavam que tinha importância estratégica.

Analistas da Lockheed, em meados dos anos 1970, examinaram o trabalho de Ufimtsev e concluíram que o mesmo poderia ser aplicado a aeronaves. A questão era que um avião projetado para iludir o radar seria severamente instável. A solução, controles computadorizados, não seria possível com a tecnologia dos anos 1960, mas uma década após, os trabalhos poderiam começar.

O formato do veículo é fundamental para obter características furtivas. Por coincidência, o bombardeiro inglês Avro Vulcan (um deles foi interceptado por caças F-5 da FAB durante a Guerra das Malvinas, em 1982), frequentemente desaparecia dos radares devido a seu formato único, suas grandes asas delta suavemente integrando-se a fuselagem. Um método é fazer o modelo com a fuselagem o mais lisa possível, sem interrupções tais como tanques e bombas instalados sob as asas.

A cauda vertical, também, aparece muito no radar, bem como as palhetas de compressores de motores a jato. Até mesmo o cockpit do piloto deve ser mascarado por um filme, contendo minúsculas partículas de elementos metálicos que fazem as ondas de radar perderem energia.

Por baixo da fuselagem, pode-se criar estruturas de forma triangular, de forma que o reflexo das ondas de radar vá perdendo energia ao ser rebatido por elas, dificultando a detecção. O Blackbird tinha construções desse tipo. O primeiro avião construído dentro de conceitos stealth, o F-117, levava esse conceito ao extremo com seu formato cheio de ângulos.

Outra técnica é o alinhamento das estruturas das aeronaves. Se examinarmos o recente F-22, Raptor, percebemos que os ângulos das asas e dos estabilizadores são os mesmos. Essa construção reflete as ondas de radar em apenas uma direção específica, para longe do receptor inimigo. A antena dos radares de bordo igualmente é um poderoso refletor.

Usam-se, também, revestimentos da fuselagem dielétricos, e materiais absorventes de radar, estes últimos frequentemente compostos de tintas com partículas metálicas. Os primeiros F-117 eram cobertos de uma tinta formada por polímeros e esses grãos, aplicada por robôs devido a sua toxicidade e para garantir a espessura correta.

A detecção ótica, desde o começo, foi uma preocupação, dando origem aos variados padrões de camuflagem. É importante, também, que o nível de ruído seja limitado, como também as emissões infravermelhas. O escapamento dos gases do motor está nos novos projetos sendo refrigerados, às vezes pelo próprio combustível das aeronaves, para minimizar a detecção por infravermelho.

Contudo, radares de baixa frequência podem detectar aviões furtivos, mas o uso de tais frequências esbarra no problema de já serem usadas no mercado civil. Foi essa a técnica utilizada temporariamente pelos sérvios, que derrubaram um F-117 em 1999. Múltiplos transmissores, e até mesmo antenas de serviços de telefonia celular, estão sendo estudados para detectar aviões "invisíveis". Mas entre as táticas utilizadas, por exemplo, pelo F-117, está voar por "corredores" entre radares inimigos, minimizando ao máximo a possibilidade de ser detectado.

F-117, O PRIMEIRO AVIÃO INVISÍVEL

F-117 Stealth

Por muitos anos, a designação F-19 era dada ao "avião invisível", que os militares americanos alegavam não existir. O fato é que essa sigla nunca foi utilizada em qualquer aeronave conhecida. O número 117 parece ter sido dado de forma aleatória, para reforçar o segredo em que foi realizado todo o projeto. Já o F, para um avião destinado a ataque ao solo, com nenhuma capacidade de combate contra outras aeronaves, parece desproposital. Diz um dos rumores que os pilotos convidados para os testes do novo modelo eram mais facilmente atraídos se informados que seria um F (fighter ou caça), ao invés de um B (bomber, bombardeiro), ou A (atacker, ou atacante, que seria a melhor designação).

Os trabalhos começaram já nos anos 50 na Skunk Works, e algumas descobertas foram aplicadas a família Blackbird já comentada. Em 1975 começaram os trabalhos em uma aeronave que seria "invisível" ao radar, com um formato cheio de ângulos, facetas e vértices, projetado para espalhar um feixe de radar em todas as direções, dando muito pouco ou quase nenhum retorno ao radar inimigo. Para auxiliar, a fuselagem ainda seria recoberta com o RAM, material absorvente de radar (Radar Absorvent Material, em inglês).

Em 1977, a Lockheed recebeu um contrato para construir um avião com 60 por cento do tamanho do modelo definitivo, sob o nome de Have Blue. Dois exemplares foram construídos, usando componentes de outros aviões de forma a reduzir custos. O primeiro testaria as características de voo, e o segundo a assinatura da aeronave no radar.

O formato do Have Blue era muito similar ao do F-117, com exceção da cauda, que era inclinada para dentro em V invertido, ao contrário do modelo de produção. Os aviões foram montados em Palmdale, Califórnia, recebendo os números 1001 e 1002, e logo levados em total segredo a Groom Lake. Os procedimentos eram tão secretos que todo o pessoal não autorizado era chamado a uma sala sem janelas quando algum dos protótipos estava para decolar.

O Have Blue 1001 voou pela primeira vez em janeiro ou fevereiro de 1978 (a data exata ainda é confidencial). O modelo foi aprovado em voo, e devido ao *design* altamente instável, o sistema de controle era totalmente computadorizado. Entretanto, em maio de 1978 um problema no trem de pouso obrigou o piloto a ejetar-se, e o avião foi destruído na queda. Seus restos estão enterrados em algum lugar de Groom Lake.

Have Blue 1002 voou em junho de 1978, e mostrou-se quase indetectável pelo radar, com exceção do avião-radar E-3. Mas, a aplicação do RAM mostrou-se problemática, e todas as portas e painéis de acesso tinham que ser cuidadosamente vedados. Até mesmo parafusos que não estivessem ajustados poderiam tornar o avião visível ao radar. Os testes foram um completo sucesso, apesar de tudo, mas Have Blue 1002 foi perdido em outro acidente, quando um dos motores pegou fogo. Está igualmente enterrado em Groom Lake.

Nesse momento, a decisão de produzir o F-117 já fora tomada, em novembro de 1978, e seu primeiro voo aconteceu em junho de 1981. O primeiro exemplar de produção foi entregue um ano depois, e adquiriu capacidade operacional em 1983. O último dos 59 exemplares foi entregue em 1990, e a USAF negou a existência do F-117 até 1988, quando uma imagem não muito clara, em um ângulo que disfarçava o desenho e as proporções da aeronave, foi divulgado. Finalmente, apenas em 1990, o F-117 voou em público.

O F-117 foi o primeiro avião de combate especificamente projetado em torno de características furtivas, o que cobra um preço em velocidade e manobrabilidade. O avião é subsônico, e o já comentado design instável não permite as manobras radicais de outros caças. Em compensação, sua taxa de acerto no lançamento de bombas é altíssima, com a vantagem de conseguir penetrar em espaço aéreo altamente defendido.

De 1984 a 1992, o F-117 equipou o Esquadrão 4450th Tactical Group em Tonopah Test Range, Nevada. Como o avião era secreto, oficialmente esse esquadrão era baseado em Nellis, Nevada, e utilizado o A-7 Corsair II. A unidade foi absorvida por outros grupos, quando da transferência da frota para Holloman, Novo México, em 1992.

A primeira missão de combate aconteceu no Panamá, em 1989, mas foi na Guerra do Golfo de 1991 que o F-117 tornou-se famoso. Esses modelos eram apenas 2,5 % das aeronaves americanas no conflito, mas atingiram mais de 40 % dos alvos estratégicos, incluindo o coração de Bagdá.

Para reforçar as características stealth, o F-117 é uma das poucas aeronaves militares que não possuem radar. Mesmo desativada, a grande antena dentro do radome do nariz reflete as ondas emitidas pelo inimigo. O Nighthawk, nome do modelo, utiliza navegação inercial e GPS para se orientar, e laser para guiar suas armas, também carregadas em compartimentos internos a fim de preservar a invisibilidade.

Porém, o F-117 era um projeto dos anos 1970, que demanda intensa manutenção. Para poupar recursos a fim de adquirir os novos F-22 Raptor e F-35 Lightning II, foi tomada a decisão de aposentar a frota. Em agosto de 2008, o último F-117 voou de Palmdale, Califórnia, para Tonopah, Nevada, onde todos os exemplares encontram-se guardados.

B-2 SPIRIT

O bombardeiro teve início com o programa ATB (Advanced Technology Bomber), um "projeto negro" lançado em 1979, ao mesmo tempo em que Ronald Reagan fazia campanha para a presidência norte-americana, prometendo restaurar o poderio daquele país. A competição envolveu as fábricas Lockheed/Rockwell e Northrop/Boeing, ambas com projetos dentro do conceito de asa voadora. Mas o modelo da Lockheed/Rockwell era menor e utilizava uma pequena cauda. Em outubro de 1981, o projeto de Northrop/Boeing foi selecionado.

Até 1989, entre pesquisa e desenvolvimento foram gastos cerca de 23 bilhões de dólares, e o primeiro B-2 foi mostrado ao público em 22 de novembro de 1988, em Palmdale, Califórnia. O impressionante bombardeiro fez seu primeiro voo em 17 de julho de 1989. O B-2 era destinado a fazer frente ao poderio da União Soviética, mas os

planos para um total de 132 aeronaves não previram a queda do bloco comunista a partir de 1989. Diante da oposição no Congresso americano, em seu discurso de 1992 o presidente George H. W. Bush anunciou que a produção seria limitada a 20 aeronaves.

O programa teve inúmeros problemas, incluindo acusações contra a Northrop, vindas do Departamento de Defesa, de utilizar equipamentos de baixa qualidade no sistema de controle de voo. Outra dificuldade foi à decisão, por motivos de contra-espionagem, de espalhar as equipes de *design* em diversas localidades pelo país, o que se mostrou ineficiente e caro. E a ideia política de distribuir igualmente a produção dos componentes, a fim de criar empregos nas bases eleitorais de congressistas, igualmente fazia os custos dispararem.

O B-2 é uma aeronave extraordinariamente eficiente em sua função, tendo estreado em combate nos ataques na antiga Iugoslávia em 1999, e atualmente envolvido nas guerras do Afeganistão e Iraque. Operando a partir da base de Whiteman, Missouri, os bombardeiros chegaram a voar em missões de 30 horas, naturalmente sendo reabastecidos em voo durante essas jornadas. Com uma tripulação de dois, a elevada automação permite que um tripulante descanse enquanto o outro opera o avião. Além disso, os B-2 operam a partir da base de Diego Garcia, no Índico, e de outra base estrangeira não revelada.

Além das capacidades stealth já comentadas, o B-2 ainda foi projetado em torno de redução na assinatura de ruído, infravermelha e visual. Carrega equipamentos de guerra eletrônica, que como muitos dos aspectos furtivos, permanecem confidenciais. O próprio Pyotr Ufimtsev, já mencionado, foi por algum tempo funcionário da Northrop. E vale lembrar que essa empresa desenvolveu, logo após a Segunda Guerra Mundial, as impressionantes asas voadoras XB-35, com 4 motores a pistão R-4360, e uma versão com oito turbojatos, a YB-49. Computadores de bordo não estavam disponíveis na época, mas essas aeronaves foram extraordinárias realizações, mesmo que sofressem de severa instabilidade de voo. Nota-se que as superfícies de controle nas pontas das asas da YB-49 são idênticas as do B-2.

Entretanto, o preço para essas capacidades não é baixo. Com uma envergadura de pouco mais de 52 m, o hangar para o bombardeiro precisa ser amplo e climatizado, a fim de que as propriedades furtivas

do material secreto que recobre a fuselagem do B-2 se mantenham. E, enquanto os outros bombardeiros da USAF, como o veterano B-52 e o B-1B, necessitam respectivamente 52 e 60 horas de manutenção para cada hora de voo, o B-2 necessita de 119 horas. O modelo está sendo continuamente aperfeiçoado, e servindo para uma série de testes dentro da estratégia de defesa americana.

B-2 Spirit

Os Estados Unidos possuem mais dois jatos com capacidade stealth, os caças F-22 Raptor, já em serviço substituindo gradativamente o F-15, e F-35 Lightning II. O F-35 é um gigantesco programa que deve suprir as necessidades da USAF, Marinha e Fuzileiros Navais americanos, além de diversas forças aéreas europeias, incluindo Inglaterra, Alemanha, e outros países da OTAN.

Mesmo sem serem desenhados especificamente dentro das estritas condições para um verdadeiro desempenho stealth, aeronaves de combate que passaram a entrar em serviço a partir dos anos 80 incorporam certas características a fim de não serem facilmente percebidas no radar. É o caso do A-1 AMX, projeto conjunto da brasileira Embraer e das italianas Aermachi e Aeritalia. Moderno jato de ataque, que a Itália utilizou com sucesso na guerra da Iugoslávia, o AMX

confere a FAB capacidade de ataque estratégico em todo o continente sul-americano, o que foi comprovado em 2003, quando exemplares do 3°/10° Grupo de Aviação de Caça decolaram de Santa Maria, Rio Grande do Sul. Percorrendo mais de 6.700 km com reabastecimentos em voo sobre Cuiabá, Parintins e Macapá, realizaram um bombardeio simulado em Santarém e um sobrevoo em toda a fronteira norte, até pousar em Natal. E tudo isso aparecendo muito pouco aos radares de defesa aérea.

UM MUNDO DE SEGREDOS

O custo, tanto de desenvolvimento quanto de operação, é sem dúvida um impedimento no desenvolvimento de tais aeronaves. O que sem dúvida causa muitos debates e desavenças na arena política. Não se admira que sejam raras as notícias de "projetos negros" de outras nações.

Na antiga União Soviética, sempre existiu a cultura do segredo total, mas após sua dissolução algumas informações têm vindo à tona. Um projeto supostamente em desenvolvimento tem o codinome Ayaks ou Ajax. Trata-se de uma aeronave hipersônica, capaz de superar Mach 4 (algumas fontes falam até em Mach 15), dentro de um conceito desenvolvido por Vladimir Freishtadt, no final dos anos 80. O projeto deveria dar origem a três variantes da aeronave, uma capaz de lançar satélites em órbita, uma aeronave de transporte militar, e um modelo militar hipersônico de múltiplas finalidades.

O Ayaks deveria ser capaz de operar na mesosfera, camada da atmosfera terrestre entre 50 a 85 km de altitude. O problema de permanecer nesse local é que a atmosfera ainda é muito densa para satélites, mas rarefeita demais para aeronaves convencionais, e além de tudo o ar é altamente ionizado pela presença de partículas cósmicas. Para voar nessas altitudes, o Ayaks utilizaria geradores de magneto-hidrodinâmica, combinados a um novo formato de motores a jato. O gerador desaceleraria as partículas altamente ionizadas do ar, que seria então conduzido a um combustor e misturadas ao combustível da aeronave. Em adição, um sistema eletromagnético proveria empuxo adicional na forma de um funil de plasma. O conceito é chamado pelos russos de motor magneto-plasma-químico.

O Ayaks ainda utilizaria um gerador antifricção, para minimizar o problema das elevadíssimas temperaturas, resultantes da fricção com o ar em altas velocidades. Usando campos eletromagnéticos ou lasers, esse sistema procede à ionização do ar ao redor da aeronave, reduzindo consideravelmente o atrito. Há alguns anos o canal Discovery apresentou um documentário intitulado "Aeronaves Negras", em que representantes de forças aéreas de países nórdicos alegavam terem detectado por radar aeronaves, vindas de território russo, a velocidades entre Mach 12 e 14. O projeto Ayaks foi apresentado publicamente na edição 2001 do show aéreo MAKS, e atualmente há pouca informação quanto à escala de seu desenvolvimento.

Em janeiro de 1999, foi publicada uma entrevista com o cientista russo, Dr. Anatoliy Koroteyev, diretor do Keldysh Research Center, que alegou haver desenvolvido um dispositivo stealth utilizando plasma, que seria capaz de tornar qualquer aeronave em que fosse instalado invisível ao radar. Segundo outro artigo, de junho de 2002, um caça Sukhoi Su-27 foi testado com essa nova tecnologia. Pesquisas semelhantes estariam ocorrendo na Accurate Automation Corporation, do Tennessee, e Old Dominion University na Virgína, ambas nos EUA, e na França, na Dassault e Thales.

Plasmas normalmente são fluidos altamente ionizados, e os primeiros trabalhos relacionando-os a radares foram realizados com o Sputnik I, lançado em 1957. Rastreando o satélite, logo ficou claro que suas propriedades eletromagnéticas não eram as esperadas, devido ao fato de o satélite cruzar a ionosfera. O Sputnik, uma simples esfera metálica, ajudou cientistas do mundo todo a estudar as propriedades de reflexão de um objeto em meio ionizado.

Determinou-se, por exemplo, que a reflexão do radar pode ser maior ou menor, dependendo das condições do meio. A seção de radar, ou RCS em inglês, varia grandemente nesses casos. Os efeitos da reflexão do radar, tanto pela superfície do objeto quanto pelo plasma, podem se somar ou se subtrair, ou até mesmo anular-se, vindo daí uma quase total invisibilidade ao radar. Obviamente, não se pode comparar a superfície simples do Sputnik com um jato militar altamente complexo.

O próprio plasma pode ter reflexão pelo radar, além de emitir radiação eletromagnética e também um brilho bastante visível. Além disso, uma

aeronave que ionizasse o ar a seu redor igualmente deverá deixar um rastro ionizado atrás de si. Contudo, um dispositivo que fosse capaz de controlar o plasma, sua densidade, temperatura, composição e campo eletromagnético, levando em conta o formato particular da aeronave em que estivesse instalado, poderia sob determinadas condições inibir a detecção pelo radar. O plasma poderia absorver totalmente ou ao menos em parte a energia dos pulsos do radar, tornando a penetração em espaço aéreo altamente vigiado mais fácil. E mesmo diminuir a detecção pode aumentar a probabilidade de sobrevivência de uma aeronave, dificultando que os sistemas inimigos consigam uma solução de mira e disparo que representem uma ameaça.

Plasma ao redor de superfícies aerodinâmicas tem sido pesquisado há anos em diversos países, e como mencionado acima, pode não apenas facilitar o fluxo de ar e evitar o atrito atmosférico, como até mesmo ser utilizado para propulsão. Mas como toda pesquisa de ponta com possível aplicação militar, as informações mais recentes são frequentemente confidenciais.

AURORA E ALÉM

Na edição de março de 1990 da revista Aviation Week & Space Technology, foi revelado que um documento do orçamento americano de 1985 continha a previsão de 455 milhões de dólares para um "projeto negro" que resultaria na produção de uma aeronave chamada Aurora. Segundo a revista, essa quantia estava prevista para a produção (e não pesquisa e desenvolvimento, que então já teriam ocorrido), de um grupo de exóticas aeronaves hipersônicas secretas. Ainda segundo a Aviation, os fundos para o projeto teriam chegado a 2,3 bilhões de dólares no ano de 1987. Contudo Ben Rich, diretor da Skunk Works da Lockheed, alegou que Aurora era o codinome para o financiamento do B-2, e não existia qualquer avião hipersônico.

Segundo analistas financeiros da Kemper Securities, a Lockheed teve financiamentos para "programas negros" passando de 65 milhões de dólares em 1987 a 475 milhões em 1993. Entre esses anos, os únicos programas conhecidos da empresa eram atualizações no U-2R e no F-117. De acordo com os analistas, isso indicaria que um primeiro voo do Aurora teria ocorrido em 1989.

O Aurora tornou-se ainda mais famoso quando Chris Gibson, trabalhando como engenheiro no Mar do Norte, avistou ao lado de outras testemunhas um par de F-111 escoltando um avião de reabastecimento KC-135, e atrás do mesmo, uma aeronave desconhecida em forma de triângulo isósceles. O caso, também destaque do documentário Aeronaves Negras do Discovery, poderia ser descartado, não fosse Gibson um experimentado membro do Royal Observer Corps desde 1980, altamente treinado para reconhecer qualquer tipo de avião que, entretanto, não foi capaz de identificar a estranha aeronave negra.

A partir de 1991, os rumores sobre o Aurora se tornaram mais fortes quando uma série de estrondos foram ouvidos por testemunhas, acompanhados por estranhos rastros nos céus no meio-oeste americano. Sensores do registro geológico americano, que detectam sinais de terremotos, gravaram sinais de tais estrondos. Sismologistas estimaram que foram produzidos por uma aeronave voando entre Mach 5 e 6, a altitudes entre 8 a 10 km. O trajeto era norte-noroeste, consistente com voos sobre locais secretos em Nevada. Alguns alegaram que poderia ser o ônibus espacial, mas nenhum estava em operação nas datas das ocorrências.

Estranhos rastros de condensação também foram fotografados em 23 de março de 1992, perto de Amarillo, Texas, por Steven Douglas. Ele descreveu para a Aviation Week o som que acompanhou os rastros, uma série de detonações ou pulsações que faziam as janelas de sua casa vibrar. Isso levou os especialistas a afirmar que o Aurora poderia usar um novo tipo de motor, de pulso-detonação (PDE, pulse detonation engine), cuja primeira patente foi registrada nos anos 1950.

Um motor pulso-jato, como o da bomba voadora alemã V-1 utilizada na Segunda Guerra Mundial, é um simples tubo com válvulas, onde o combustível é queimado e expelido. As válvulas servem para que os gases saiam na direção correta. Como outros motores a combustão, esta ocorre a velocidades subsônicas. Já no motor de pulso-detonação, o combustível não é queimado, mas explode a velocidades supersônicas.

Enquanto no pulso-jato a frequência é limitada pelas válvulas mecânicas ao redor de 250 ciclos por segundo, no PDE busca-se a maior frequência possível, ao redor de milhares de pulsos por segundo. Alguns desenhos têm válvulas, mas nos mais modernos estas não

existem, e o fluxo é garantido apenas pela diferença de pressão no interior do motor. Isso torna o PDE muito mais eficiente, mesmo diante dos mais modernos motores turbofan da aviação comercial. Uma pequena aeronave experimental de nome Borealis criada pela empresa Scaled Composities, a mesma responsável pela Spaceship One, voou em janeiro de 2008. O voo, patrocinado pela USAF, aconteceu no deserto de Mojave, e o Borealis utilizava quatro motores PDE que funcionavam a uma frequência de 80 Hz. Embora bem sucedido, o voo demonstrou que esse tipo de motor é mais vantajoso a altas velocidades.

A NASA mantém pesquisas a fim de produzir um transporte civil com velocidade de Mach 6. Contudo, o maior interesse é militar, e como já mencionado, uma aeronave de reconhecimento tem certas vantagens sobre satélites.

A revista Popular Science, em outubro de 2006, publicou um artigo afirmando que havia um rombo de 9 bilhões de dólares no orçamento da USAF, sem qualquer explicação. Por essa época, muitos afirmavam que o Aurora havia sido cancelado em 1992. Certamente o uso de tão dispendioso avião não seria vantajoso quando se pode contar com aeronaves não tripuladas infinitamente mais baratas. Contudo, na época em que essa edição circulou alegadamente voltaram a ser ouvidos os estrondos supersônicos sobre a Califórnia.

Algumas fontes alegam que o Aurora ainda estaria em uso, ou até mesmo tenha dado origem a aeronaves derivadas, como um VANT capaz de Mach 8 ou 12, talvez relacionado a um projeto chamado Falcon. Outro seria uma versão atualizada do próprio Aurora, com a sigla SR-91. Mas informações mais detalhadas são obviamente escassas.

O autor é engenheiro eletrônico, jornalista e escritor.

A Logística de Recursos Humanos e o Poder Nacional

Antonio Celente Videira

1 - INTRODUÇÃO

O ser humano é ator principal de todo um contexto histórico da humanidade. O grande enredo da história do homem está repleto de ilustrações pedagógicas, em todos os sentidos, à autoperfeição da sua existência.

Nas guerras e nas atividades produtivas, esse Homem tem papel preponderante no traçado do desenho da sua existência, quando acertos e erros são praticados, formatando a sua agenda de vida, cujos reflexos impactam o processo global em vias de desenvolvimento nos dias de hoje.

Recentemente, no final da década de 70, estudiosos da Função de Recursos Humanos, em virtude da evolução da Psicologia do Trabalho, deram novas dimensões a mesma. Num primeiro estágio, chamaram-na de Gerência de Pessoal (GP) que, de certa forma, se confunde com a designação de Função Recursos Humanos, e, num segundo momento, é denominada Gestão Recursos Humanos (GRH).

A primeira, Gerência de Pessoal (GP), baseia-se no conceito de que as pessoas têm direito a um tratamento digno e que a performance no trabalho baseia-se no grau de coerência entre interesses individuais e organizacionais. Seu campo de atuação está ligado a atividades específicas como: selecionar, desenvolver, recompensar e direcionar pessoas, não só para satisfazê-las, mas, também, para extrair delas o máximo. Procura adequar e subordinar a força de trabalho aos objetivos organizacionais.

Já a Gerência de Recursos Humanos (GRH) vislumbra novas tendências voltadas para a performance do negócio e a visão dos empregados, como recurso similar à tecnologia ou matérias-primas. É conhecido como capital intelectual ou capital humano, havendo, desta forma, um super- comprometimento com os objetivos da instituição. A Gerência de Recursos Humanos tem seu foco no fator humano como

chave para o sucesso, o alinhamento das decisões do homem às estratégias empresariais, ligadas diretamente à performance e ao princípio da agregação da função de elementos da ação gerencial.

Neste particular, adentramos no conceito de Recursos Humanos interpretado pelos Fundamentos Doutrinários da Escola Superior de Guerra, na Expressão Militar do Poder Nacional, como sendo **o potencial humano da Nação.**

Quando se fala de potencial humano da Nação, temos que vislumbrar a Logística Nacional para fixarmo-nos na **"Função Logística Recursos Humanos" e dizer que é o "conjunto de atividades relacionadas com o levantamento e a aplicação do potencial humano em condições eficientes, objetivando apoiar o cumprimento das ações estratégicas planejadas".**

Dentro desse conceito e das suas novas perspectivas como elemento de produção no contexto globalizado, nas empresas e nos órgãos públicos, vamos analisar como a Função Logística Recursos Humanos se insere, atualmente, como fator de relevância diante dos desafios e óbices advindos do grande jogo produzido pelo concerto das nações.

2 – O NOVO DIMENSIONAMENTO DA FUNÇÃO LOGÍSTICA RECURSOS HUMANOS

A tecnologia e a psicologia estão levando os estudiosos de Recursos Humanos a reverem diversos conceitos, que outrora caracterizavam verdades num processo produtivo ou então num momento de defesa da Pátria, quanto ao aspecto das grandes massas de trabalhadores ou então dos imensos efetivos de um exército.

O respeito às condições de trabalho e à qualidade de vida no trabalho, assim como as aspirações profissionais e às necessidades sociais do homem são características da abordagem da Escola Sociotécnica, surgida nos anos 80 na Suécia, apesar deste pensamento ter iniciado, de forma ainda incipiente, desde a Escola da Administração Científica de Taylor, no início do século XX. Em vista disto, são apontados cinco condicionamentos para manter estes aspectos em níveis satisfatórios:

- o conteúdo da tarefa deve estimular a criatividade;
- o profissional deve ser submetido a um aprendizado constante;

- ele deve ser valorizado socialmente;
- ele deve ter a possibilidade de interrelacionar sua vida e o trabalho; e
- sua atividade profissional deve ter para si uma perspectiva de futuro.

Estas características possibilitam o desenvolvimento de múltiplas habilidades do profissional, através do enriquecimento dos cargos e do constante aprendizado. Ao mesmo tempo, o modelo Sociotécnico permite um crescimento da autonomia, com a valorização da criatividade e da iniciativa. Isto representa para o indivíduo uma redução da monotonia do trabalho constante nos sistemas Taylorista e Fordista, bem como nas doutrinas militares do início do século passado.

O modelo Sociotécnico induz, também, a uma maior responsabilidade sobre o progresso, com a diminuição do controle da supervisão e uma maior intervenção no sistema como um todo, já que o desenvolvimento de várias habilidades capacita o homem para a execução de outras tarefas, além daquela para a qual foi designado. O desenvolvimento de diversas habilidades permite ainda a aplicação do profissional em outras funções, o que, consequentemente, representa uma flexibilização da Função Logística Recursos Humanos.

O enfoque Sociotécnico vai incentivar o trabalho em equipe, onde cada profissional tem liberdade para decidir qual a melhor forma de execução das tarefas, como elas vão ser distribuídas, as soluções adequadas para cada tipo de problema que pode ocorrer na produção. Esse tipo de postura traz, da mesma forma, rendimento favorável numa missão de emprego militar. O modelo Sociotécnico ainda estimula a participação e a troca de relações entre membros de um grupo, reduzindo os níveis hierárquicos. As características mencionadas incidem sobre a motivação do profissional e, em última instância, sobre a produção e o desempenho da missão.

O trato do profissionalismo do soldado norte-americano, após a Guerra do Vietnã até a Guerra do Golfo Pérsico, sofreu essa evolução, cabendo a sua Logística de Recursos Humanos adotar uma doutrina de pessoal análoga ao modelo Sociotécnico, sem a conhecer, sendo que ambas se iniciaram na década de 80, em locais distintos.

Como já mencionamos, a preocupação com a gestão de pessoal teve tratamento científico a partir do início do século XX. No período da

Primeira Grande Guerra Mundial (l914-1918), a Função Logística Recursos Humanos se socorreu da Psicologia, à medida que mensurava as aptidões individuais para cargos e funções. Foi a Psicotécnica, que fora adotada pelo Exército Norte-Americano, um recurso para adequar o homem certo no lugar certo, colocando-o na função que lhe era mais apropriada, medindo seus atributos vocacionais e motivacionais.

Enquanto o engenheiro norte-americano Taylor imaginava um novo método para a adequação da ferramenta, adaptando o instrumental ao operário, de modo a suprir toda fadiga inútil e toda perda de tempo, procurando a mais rápida cadência, para determinada tarefa, a Psicotécnica permitiu ao homem realizar o trabalho no qual consegue o máximo de eficiência, assegurando-lhe maior motivo de satisfação.

A nova dimensão da Psicologia permite assim ao Exército Norte-Americano, a partir daquela data, selecionar o homem às funções especializadas, para as quais era mais apto na organização militar ou na frente de combate na Europa. Logo, a seleção do soldado, do sargento e do oficial, do Exército Americano, através do teste psicotécnico, iniciou-se um processo de aperfeiçoamento, ainda no início do século passado, na Função Logística Recursos Humanos, respaldando um corpo expedicionário mais apto, para enfrentar as dificuldades do combate, porque a aptidão do militar estava pronta para enfrentar os desafios das ações táticas, assim como das tarefas especializadas da Logística.

Mais recentemente, vamos ver um novo dimensionamento da Função Logística Recursos Humanos, também, no Exército Norte-Americano, só que, desta vez, diante dos acontecimentos no Golfo Pérsico, em 1991.

Ao sair da guerra do Vietnã, as forças militares norte-americanas mudaram sua estratégia de formação do combatente. O impacto psicológico causado no Sudeste Asiático, com o elevado número de perdas, além dos incapacitados fisicamente, em consequência do conflito, os cortes orçamentários e o incremento da tecnologia levaram as forças militares norte-americanas a mudarem a formação militar profissional.

Não cabiam grandes exércitos como os que foram empregados na Segunda Guerra Mundial, na Guerra da Coreia e no próprio Conflito do Vietnã. A nova estratégia era ter um exército pequeno, ancorado

nas novas tecnologias, principalmente aquelas voltadas para os sistemas de armas, porém com um efetivo adestrado, sob um programa de treinamento amplo e interligado, que desenvolveu, sistematicamente, a capacidade individual e a unidade de grupo. Assim, a Função Logística Recursos Humanos do Exército Norte-Americano, nos anos 70 e 80, teve que preparar militares, entre oficiais, sargentos e soldados, que operassem carro-de-combate Abrams, viatura de combate Bradley, helicóptero Apache, armas dotadas com visão noturna e eletroóptica, o sistema Starlight, óculos para visão noturna NA/PUS-7, sistema de lançamento de mísseis, radares localizadores de disparos, sistema de defesa Patriot e outros equipamentos com tecnologia de ponta.

O intenso treinamento militar e técnico da responsabilidade da Função Logística Recursos Humanos permitiu o Exército entrar no verão de 1990, provavelmente mais bem treinado do que em qualquer época da história militar norte- americana.

Todavia, para que o homem fique adestrado para a função que vai desempenhar, além de ser necessário que tenha aptidão ou dote pessoal, é imperativo que esteja motivado, e isto cabe à Função Logística Recursos Humanos fazê-lo.

3 – A MOTIVAÇÃO COMO CONDIÇÃO PARA ELEVAÇÃO DO NÍVEL DA FUNÇÃO LOGÍSTICA

Recursos Humanos

As pessoas constituem o principal patrimônio da nação. O capital humano da Nação Brasileira vai do mais simples operário ou camponês ao importante executivo que se destaca nas elites. O capital humano é o principal diferencial comparativo das organizações bem-sucedidas e, consequentemente, das nações.

Em um mundo mutável e competitivo, em uma economia sem fronteiras, as organizações precisam de pessoas capazes, ágeis, empreendedoras e dispostas a assumirem riscos. São as que fazem as coisas acontecer, que conduzem as instituições, produzem resultados e prestam, como consequências, os melhores serviços à Pátria.

Para que a Função Logística Recursos Humanos alcance este estado da arte é necessário que as pessoas estejam motivadas.

Quando se fala em motivação, apesar de haver vários teóricos que estudaram esse comportamento humano, nada mais pedagógico que se utilizar de ABRAHAM MASLOW para definir e hierarquizar os diversos motivos que levam o indivíduo a agir. Sabemos que o comportamento é um constructo extremamente complexo e é o resultado não de um, mas de diversos motivos simultâneos que se completam, se sobrepõem e se confundem.

Para MASLOW, na sua pirâmide das hierarquias, os níveis das necessidades humanas são os seguintes:

a) Fisiológicas – São as necessidades que se referem à sobrevivência da pessoa: fome, sede, sono, etc.;

b) Segurança – É comum a todos os indivíduos. Atua no organismo da mesma forma, tornando-se o motivo dominante que determina os objetivos do indivíduo: abrigo, subentendem-se moradia e agasalho que o proteja contra temperaturas extremas e intempéries; uma sociedade pacífica que lhe proporcione possibilidade de trabalho, de estudo, de proteção contra assaltos e agressões, de reserva de bens e de dinheiro, seguro de saúde, aposentadoria e emprego estável.

c) Sociais – são as que despertam no indivíduo necessidade de integração no grupo a que pertence, de convivência, de amizade, de fraternidade, de companheirismo e de família.

d) Estima – permite ao indivíduo apresentar nível elevado de autoconfiança, valor e capacidade, tornando-se útil ao meio em que vive, à sociedade e à Pátria: desejo de força, domínio, realização, independência, liberdade, reputação, prestígio, reconhecimento.

e) Autorealização – uma vez atendidas as necessidades anteriores, capacita o indivíduo a desenvolver plenamente sua capacidade criadora e a se sentir realizado como pessoa, como cidadão e profissional.

Para que possamos vislumbrar a motivação entre as nações no mundo, é sabido que o grau de predominância das necessidades se distribuem da seguinte forma:

Países Subdesenvolvidos: necessidades fisiológicas e de Segurança;

Países em Desenvolvimento: necessidades sociais; e

Países Desenvolvidos: necessidades de estima e de autorealização.

Como o Brasil é um País em desenvolvimento, as "necessidades sociais" predominam entre seu povo, não obstante termos bolsões de pobreza, educação deficiente e o serviço de saúde em níveis precários em grande parte da população. Esses últimos aspectos contribuem negativamente para dispormos de uma Função Logística Recursos Humanos a nível de excelência.

Portanto, há que se perseguir, junto à população, a busca de uma motivação que realce o grau das necessidades de estima e autorealização, para que possamos elevar o capital humano da sociedade brasileira e, a partir daí, ancorado em um novo homem motivado e predisposto para os grandes ideais nacionais, contarmos com um material humano, em condições de dotar a Função Logística Recursos Humanos de meios, para atender ao pronto emprego, diante de qualquer crise nacional ou agressão armada.

É com essa visão que iremos discorrer o capítulo seguinte, que tratará dos Recursos Humanos e a Logística Nacional.

4 – OS RECURSOS HUMANOS E A LOGÍSTICA NACIONAL

A Função Logística Recursos Humanos tem suas ramificações nas diversas atividades da organização atual. Afora isso, com as demais áreas da organização. como: finanças, vendas, abastecimento, a responsabilidade não se restringe apenas aos chefes; a área de Recursos Humanos exige muito mais a colaboração de todos da instituição, uma vez que seu êxito está na boa relação intrínseca entre pessoal, tanto as que representam as forças de trabalho internas, como as externas no âmbito da empresa.

A visão da própria pessoa como ser holístico, a participação responsável, a democratização da informação, a busca de objetivos comuns, a valorização e o respeito pelo indivíduo levam ao estado interativo nas relações do trabalho.

Assim, fica claro que a estratégia de gestão de pessoas é a alma, o coração e o cérebro da estratégia global da organização. A Estratégia de Gestão de Pessoal não somente deve fazer parte da Estratégia Global da Organização, mas deve constituir-se no fim condutor dessa Estratégia Global.

O profissional de Gestão de Pessoal não pode ser visto como um corpo estranho à organização. Já foi o tempo que Gestão de Pessoal e todas as suas funções eram consideradas "Caixa-Preta", dominada apenas por magos e outras figuras misteriosas.

No passado, a visão estratégica era privilégio da minoria pensante, situada na cúpula da organização. Hoje esta visão tem que estar presente em todos os níveis, com diferentes ponderações e significações, fazendo parte das competências do indivíduo.

A noção de competência aparece, assim, associada a ambos os níveis, gerência e subalterno, como saber agir, mobilizar recursos, integrar saberes múltiplos e complexos, saber aprender, saber se engajar, assumir responsabilidades, ter visão estratégica. As competências devem agregar valor econômico para a organização e valor social para o indivíduo.

Neste contexto, dentro da Logística de Recursos Humanos, surge o conceito de Treinamento e Desenvolvimento (T&D), que é aplicado após a seleção de pessoas, cujo objetivo é tornar todos os funcionários, militar ou civil, comprometidos com a finalidade da organização, generalizando-se em termos de atitude profissional, para conhecerem e se envolverem com todos os processos produtivos e administrativos.

Buscando esse universo de compreensão, elencamos as atividades da Função Logística Recursos Humanos:

- levantamento das necessidades;
- recrutamento;
- seleção;
- treinamento; e
- administração de pessoas.

4.1 – Levantamento das Necessidades

É a atividade que faz o dimensionamento da quantidade de Recursos Humanos a ser empregada na organização ou na missão. Decorre do exame do levantamento dos cargos, considerando os fins a serem alcançados, no tempo oportuno, na quantidade exata e na localidade certa.

4.2 – Recrutamento

É um conjunto de técnicas e procedimentos que visam a atrair candidatos potencialmente qualificados e capazes de ocupar cargos dentro da organização.

4.3 – Seleção

É o processo pelo qual uma organização escolhe, de uma lista de candidatos, a pessoa que melhor alcança os critérios para a posição funcional disponível, considerando as atuais condições do mercado. Em suma, é o processo de escolher o melhor candidato para o cargo.

4.4 – Treinamento

É o processo de desenvolver qualidades nos Recursos Humanos, para habilitá-los a serem mais produtivos e contribuírem melhor para o alcance dos objetivos organizacionais.

4.5 – Administração de Pessoal

Vai atuar nos pontos indispensáveis ao perfeito funcionamento desse recurso, observando as possíveis lacunas que poderão acontecer como defecções ou baixas imprevistas, criando critério de promoções por merecimento, a fim de estimular o homem, aperfeiçoando o quadro de funcionários, promovendo cursos internos e contratando cursos externos, visando a elevação de níveis do quadro de funcionários, enfim, estabelecendo ações mantenedoras que proporcionem o efetivo desempenho dos recursos humanos na organização.

5 – OS RECURSOS HUMANOS NAS EXPRESSÕES DO PODER NACIONAL

O conhecimento das Expressões do Poder leva-nos a buscar nos Fundamentos Doutrinários da Escola Superior de Guerra a conceituação de **Poder Nacional** que, na sua essência, **é a capacidade que tem o conjunto interagente dos Homens e dos Meios de que dispõe efetivamente a Nação, atuando na conformidade da vontade nacional, numa época considerada, para alcançar e preservar os objetivos nacionais.**

O conceito de Poder Nacional está revestido de conotação cognitiva que simboliza as disponibilidades da nação para atender ao seu desenvolvimento e a sua segurança. Isto nos leva a definição de **Potencial Nacional como o conjunto dos Homens e dos Meios de que dispõe a Nação, em estado latente, passiveis de serem transformados em poder.**

Como o nosso foco é a Função Logística Recursos Humanos, vamos nos reservar apenas ao conjunto dos Homens como fator de suporte do Potencial Nacional a ser transformado em Poder Nacional.

Nos subtítulos seguintes, apresentaremos a Função Logística Recursos Humanos nas Expressões do Poder Nacional.

5.1 – A Função Logística Recursos Humanos e a Expressão Política do Poder Nacional

Na Expressão Política do Poder Nacional, o fundamento **Povo é o segmento da população que abriga todos os estratos e classes sociais dessa sociedade, suas elites, das quais fazem parte a elite política e as não-elites**; é, portanto, com esta acepção, não excludente, que se diz que, nas democracias, todo o poder, em sentido político, emana do povo e em seu nome é exercido de acordo com a sua vontade, que deriva a legitimação do Poder Político.

Com essa premissa, o insumo básico para o alavancamento do Poder de uma nação está calcado no povo.

Recorrendo a máxima de PETER DRUCKER que "não existe nação pobre, mas sim, nação cujo povo não sabe se autoadministrar", vemos que a formação moral e educacional dos nacionais é peça fundamental para o revigoramento da Função Logística Recursos Humanos.

Quando a Expressão Política se refere à vontade do povo, ela quer com isso dizer que a sociedade almeja o Bem Comum. Inserida nesse ideal está a educação, a fim de enriquecer o povo de valores espirituais, morais e culturais, para que, a partir daí, surjam uma elite política e uma não-elite, de acordo com os princípios ético-cristãos.

Só através da educação completa, o caráter do homem integral se moldará, disponibilizando assim a nação com rico insumo humano, para mobiliar as instituições, objetivando amalgamar a consciência política eivada de sentimento pátrio e digno.

É através da Expressão Política que a elite originará Leis e Decretos que regulem um ensino de elevada qualidade, com a destinação de suficientes recursos financeiros, na busca da boa formação educacional do povo e, com isso, disponibilizar a Logística Nacional de Recursos Humanos de alto nível, na medida em que esse povo esteja imbuído de seu papel no contexto social.

O despertar da consciência nacional implicará numa dinâmica retro-alimentativa das elites, que, por sua vez, discutirão, de forma séria, isenta de interesses particulares, o destino da nação.

5.2 – A Função Logística Recursos Humanos e a Expressão Econômica do Poder Nacional

Segundo os Fundamentos Doutrinários da ESG, **Recursos Humanos constituem fundamento predominante da Expressão Econômica do Poder Nacional, pois o homem, agente essencial da produção e do consumo, é não só o organizador e executor do processo produtivo, mas, também, seu beneficiário.**

Baseado nestes conceitos doutrinários, vamos nos ater ao homem focando a Função Logística Recursos Humanos, sendo que nos interessa a mensuração desse potencial como agente influenciador da Economia Nacional.

Segundo as ferramentas censitárias, a população brasileira, para fins de classificação do potencial econômico, divide-se em população total, população economicamente ativa, população dependente e população ocupada. A população economicamente ativa e a população ocupada são os segmentos que interessam à aplicabilidade da Função Logística Recursos Humanos. Assim, podemos defini-las da seguinte forma:

• População Economicamente Ativa – Pessoas, a partir de determinado limite etário, que trabalham ou estejam procurando trabalho.

• População Ocupada – Pessoas, que estão trabalhando, sejam empregados, subempregados, autônomos, empregadores e mesmo aqueles que, embora trabalhando, o fazem por um número mínimo de horas semanais.

A Expressão Econômica do Poder, para dispor de uma Logística de Recursos Humanos, serve-se de algumas instituições. São elas:

- O Serviço Social da Indústria (SESI);
- O Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI);
- O Serviço Nacional de Aprendizagem do Comércio (SENAC);
- O Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT);
- A Escola Nacional de Administração Pública (ENAP); e
- Universidades, Federações e Sindicatos.

5.3 – A Função Logística Recursos Humanos e a Expressão Psicossocial do Poder Nacional

A ESG, nos seus Pressupostos Doutrinários, conceitua **o homem como pessoa dotado de razão, de consciência de si, de natural abertura ao mundo, aos homens e a Deus, de capacidade para distinguir o falso do verdadeiro, o bem do mal, em si e fora de si (consciência moral). A pessoa participa, necessariamente, da harmonização intelectual e moral da humanidade.**

A pessoa é, assim, um valor absoluto, uma realidade intrinsecamente não manipulável, intimamente livre e soberana, que não deve sofrer constrangimentos ou qualquer violência, da política, da tecnologia, do estado, dos partidos ou da religião.

A pessoa como matéria-prima da Logística de Recursos Humanos, na Expressão Psicossocial, torna-se moldável em sua importância como prestadora de produto nessa função, de acordo com o grau dos fatores de cultura e padrões de comportamento, de níveis de bem-estar, de dinâmica ecológica e dinâmica estrutural. Esses fatores são estimuladores motivacionais para que a pessoa se integre na sua atividade e, a partir daí, tornar-se peça importante na produtividade da nação, em tempo de paz, e seja potencial mobilizável em situação de conflito.

A modelagem da personalidade desse cidadão, como agente para a Logística de Recursos Humanos, depende da atuação dos Órgãos da Expressão Psicossocial abaixo relacionados:

- Grupo Familiar;
- Serviço de Saúde;
- Escolas;
- Empresas;

- Sindicatos;
- Serviços de Previdência;
- Serviços de Assistência; e
- Serviços de Comunicação Social.

Do elenco acima mencionado, podemos inferir que as Escolas e os Serviços de Comunicação Social são primordiais na tarefa da formação do homem como uma pessoa pronta para ser empregada em qualquer condição que a Nação precise, sobretudo, quando se tratar das atividades de apoio.

O binômio educação e mídia são basilares para a modelagem da personalidade humana como elemento genético da imagem do elemento ideal, para a Logística de Recursos Humanos, que uma nação possa recorrer com segurança e confiança. São matrizes de influência direta nos constructos psicológicos e espirituais do homem, configurando assim segmentos importantes, para preservar as melhores influências nos demais órgãos da Expressão Psicossocial.

O ensino regular de alto nível das escolas e a produção sadia da programação da mídia, responsável pelos Serviços de Comunicação Social, são, portanto, os órgãos que o Poder Nacional deve investir, a fim de alcançar o estágio de uma sociedade evoluída e, daí, obter o material humano para a Logística de Recursos Humanos.

5.4 – A Função Logística Recursos Humanos e a Expressão Militar do Poder Nacional

A Doutrina da ESG elege o **homem como o mais precioso elemento da Expressão Militar, devendo ser visto tanto sob o aspecto quantitativo como qualitativo, porque qualquer desses enfoques condiciona-o, indiscutivelmente, a sua capacidade.**

A Logística de Recursos Humanos na Expressão Militar do Poder Nacional vai ter seu respaldo principal nas Forças Armadas.

É na higidez do corpo físico, associado a valores intangíveis como caráter, moral, lealdade, disciplina que a Expressão Militar molda o homem para servir à pátria. As qualidades intrínsecas do bom profissional ficam forjadas naqueles que ingressam nos efetivos das Forças Armadas.

O afastamento do militar das fileiras, quer por motivo de término do tempo de serviço, quer por ingressar na reserva remunerada ou mesmo por demissão voluntária, implica carregar, para o resto da vida, os constructos da boa cidadania, propiciando-lhe condições de ser útil ao País, com amor e dedicação, não importando onde esteja ou onde trabalha.

5.5 – A Função Logística Recursos Humanos e a Expressão Científica e Tecnológica do Poder Nacional

Mais uma vez, vamos recorrer aos Pressupostos Doutrinários da ESG para afirmar que na sociedade atual, predominantemente tecnológica, requer a disponibilidade de Recursos Humanos cada vez mais capazes, para fazer frente aos desafios crescentes que esta realidade apresenta. Atualmente, a informação e o conhecimento assumem dimensões relevantes e prioritárias, em termos de poder, sendo que se caracteriza, de forma marcante, a correlação entre a disponibilidade de Recursos Humanos educados e treinados e o desenvolvimento e poder das Nações.

Portanto, é relevante a Logística de Recursos Humanos constar, como infraestrutura para a formação e treinamento do potencial intelectual, com Universidades, Centros de Pesquisas, Laboratórios e Escolas Técnicas.

Neste particular, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), Fundação criada em 1951, vinculada ao Ministério da Ciência e Tecnologia, tem como encargo a tarefa de apoiar a pesquisa em nível nacional, contribuindo, diretamente, para a formação de pesquisadores (Mestres, Doutores e Especialistas em várias áreas de conhecimento), contribuindo assim para o incremento da ciência, tecnologia e inovação (CT&I).

O CNPq contribui com a Logística de Recursos Humanos, na Expressão Científica e Tecnológica, através do oferecimento de bolsas de estudos. Os tipos de bolsas são para formação e para pesquisa.

A bolsa para formação é destinada a quem ainda está estudando, ou não é um cientista. Já a bolsa para a pesquisa destina-se a doutores, que estão contribuindo com seus conhecimentos no desenvolvimento de novas pesquisas.

Um outro órgão que participa na formação de pesquisadores é a Coordenação de Aperfeiçoamento do Pessoal de Nível Superior (CAPES), ligada ao Ministério da Educação, criada também em 1951 e tem por objetivo apoiar a formação de docentes universitários.

Os Recursos Humanos que constituem o Estoque Humano Intelectual da Nação deve ter como princípio o desenvolvimento científico-tecnológico dentro dos limites da ética. Não se deve justificar o desenvolvimento a qualquer custo e a despeito de quaisquer outros valores humanos. Cabe à Sociedade estabelecer o justo compromisso entre o progresso e os demais valores sociais, igualmente importantes e desejáveis, enfim um desenvolvimento sustentado.

Acima de tudo, é imprescindível que se leve em conta que o mais alto valor a considerar é o Homem, e que a ciência e a tecnologia são apenas meios a serviço utilizados, criteriosamente, na busca do Bem Comum.

Em consequência dos Pressupostos acima, o nível quantificável humano de cientistas e tecnólogos disponível no País, que constitui a Logística de Recursos Humanos proveniente da Expressão Científica e Tecnológica, deve possuir, além do espírito voltado para a pesquisa e o desenvolvimento, senso de investigação para inovações que irão proporcionar prosperidade, contemplando o bem-estar de todos.

6 – CONCLUSÃO

Na virada do milênio, a gestão descentralizada supriu camadas de chefes e supervisores, trocou as linhas de montagem desumanas por células multidisciplinares de produção, encurtou a distância entre o cérebro e as pernas da empresa, graças aos sistemas de informação. Estes, por sua vez, requerem dados precisos e pessoas capacitadas.

A redução de custos eliminou postos de trabalho, impôs responsabilidade maior aos sobreviventes e exigiu adaptações, numa corrida selvagem pela modernização.

Esse é o cenário da globalização, em que o mercado de trabalho entrou em choque com o mercado de recursos humanos. Assim, a gestão de pessoas está se tornando uma ciência complexa, em que a responsabilidade social deve ser a tônica do empresário, mas tendo, em contrapartida, o comprometimento do empregado, para que ambos possam sobreviver dignamente.

Essas exigências sociais só terão efeito se houver sedimentação ética, quando o caráter e a moralidade cristalizam-se no segmento da população economicamente ativa. É, portanto, indispensável à Nação a busca desse sentimento, para que esta disponha de um material humano abundante em qualificações exemplares do homem, a fim de que a Logística de Recursos Humanos possa ser plenamente aplicada em qualquer que sejam as Expressões do Poder Nacional.

O atributo da qualificação profissional exclusiva, com realce no elevado nível do conhecimento especializado, não é suficiente para se conclamar a riqueza do Recurso Humano nacional. Este, para ser considerado em níveis de excelência, deve estar agregado de valores espirituais e psicológicos que ascendam o Homem Profissional ao pináculo da perfeição integral, quando o seu conhecimento universalizado deixa-o pronto ao exercício de cargos os mais diversos.

A busca por esse ideal, isto é, a plena capacitação do cidadão, permitirá à Nação Brasileira dispor de eficientes recursos humanos, em todos os segmentos sociais, tornando o seu Poder Nacional mais apto para se antepor aos obstáculos naturais e globais que se apresentarem.

O autor é membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra, membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e Mestre em Administração.

O Boeing B-17 na Força Aérea Brasileira

Aparecido Camazano Alamino

HISTÓRICO E DESENVOLVIMENTO DA AERONAVE

No início de 1934, a *Boeing* iniciou estudos para a construção de um bombardeiro de grande porte, multimotor (à época com dois ou mais motores) para participar de concorrência que seria lançada pela *United States Army Air Corps* (USAAC – Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos) em 8 de agosto do mesmo ano, com o objetivo de substituir o bombardeiro bimotor *Martin* B-10 e, também, ser utilizado na proteção das costas norte-americanas contra ataques navais.

Para participar de tal embate, a *Boeing* resolveu concorrer com um aparelho, equipado com quatro motores, que foi projetado por *Edward Curtiss Wells* e E. *Gifford Emery*. A nova aeronave foi designada como **Modelo 299** pela *Boeing* e o detalhamento do projeto teve início em 18 de junho de 1934, incorporando boa influência do avião comercial *Boeing* Modelo 247. O seu protótipo, matriculado X13372, efetuou o seu primeiro vôo em 28 de julho de 1935, sob o comando do piloto de provas *Les Tower*.

Mesmo sendo uma aeronave avançada para a sua época, onde os aparelhos bimotores imperavam, o Modelo 299 foi desenvolvido como um projeto privado pela Boeing e, em decorrência de um infeliz acidente do protótipo em 30 de outubro de 1935 em *Wright Field*, quando era avaliado pelo USAAC, no embate com o *Martin* B-10B e o Douglas DB-1 Bolo. O vencedor acabou sendo o bimotor Douglas DB-1 Bolo.

Apesar desse tropeço inicial, o USAAC interessou-se pela aeronave e realizou uma encomenda de 13 unidades para testes em 12 de janeiro de 1936. A partir daí, o Modelo 299 passou a ser designado como *Boeing* **YB-17**, posteriormente modificado para **Y1B-17**, que apresentava inúmeras modificações e aperfeiçoamentos em relação ao protótipo inicial, como motores mais potentes, redesenho do trem de pouso, redução do número de tripulantes para seis, dentre outros.

O desenho e as performances da aeronave passaram por modificações e aperfeiçoamentos, resultando na efetivação de contrato para a aquisição de 39 B-17B em 3 de agosto de 1937. Mais 38 aparelhos B-17C, que acrescentava melhorias no armamento, foram adquiridos em seguida e mais outros 42 aviões

B-17D foram encomendados, resultando em um efetivo impulso na operação do aparelho no USAAC, que o introduziu em serviço em abril de 1938.

Prosseguindo em sua evolução, foi lançado em 27 de setembro de 1941 o *Boeing* B-17E, que foi a primeira das variantes construída em larga escala, com 512 aviões fabricados, já incorporando a barbatana dorsal e novo desenho do estabilizador - para melhorar o controle e a estabilidade do avião em vôo - assim como um reforço em seu armamento defensivo com a adoção da torreta *Sperry Ball*.

Aperfeiçoando o modelo **E**, foi lançado o *Boeing* B-17**F**, que teve 3.405 exemplares construídos (*Boeing* 2.300, Douglas 605 e *Lockheed Vega* 500) e configurou-se como um aparelho definitivo e provado em combate. Todavia, a variante que teve o maior número de aparelhos produzidos foi a **G**, com 8.680 aviões fabricados (4.035 pela *Boeing*, 2.395 pela Douglas e 2.250 pela *Lockheed Vega*), configurando-se na mais aperfeiçoada de todas, pois incorporava as experiências do combate, sendo a que obteve maior sucesso no enfrentamento aos caças inimigos, pois já estava dotada com uma torre de filamentos para defender-se dos caças que atacavam vindo de cima.

Ao todo, foram produzidos 12.731 aparelhos *Boeing* B-17 de todas as suas variantes, que foram fabricados pela *Boeing*, Douglas e pela *Lockheed* Vega, o que o classifica como um dos bombardeiros quadrimotores mais produzidos em toda a história da aviação, mantendo a sua linha de produção de 1936 a 1945.

QUADRO GERAL DA PRODUÇÃO DO *BOEING* B-17

Variante	Total Produzido	Observação
Modelo 299	01	1º Vôo: 28/07/1935
YB-17/Y1B-17	13	1º Vôo: 02/12/1936
YB-17A	01	1º Vôo: 29/04/1938
B-17B	39	1º Vôo: 27/06/1939
B-17C	38	1º Vôo: 21/07/1940
B-17D	42	1º Vôo: 03/02/1941
B-17E	512	1º Vôo: 05/09/1941
B-17F	3.405	1º Vôo: 30/05/1942
B-17G	8.680	1º Vôo: 21/05/1943
Total	**12.731**	**Todas as variantes**

Fonte: *BOEING*

O B17 EM COMBATE NA 2ª GUERRA MUNDIAL

Com o início da 2ª Guerra Mundial, a Real Força Aérea (RAF) adquiriu 20 aviões B-17C (*Fortress* I) em 1941, que não foram bem sucedidos nos bombardeios à Alemanha, pelas suas vulnerabilidades aos caças alemães durante os ataques diurnos, denotando que ele deveria ter o seu armamento defensivo reforçado. Esses aparelhos acabaram sendo utilizados em missões de patrulhamento costeiro pela RAF.

Posteriormente, a RAF recebeu mais 45 aviões B-17E (*Fortress* Mk IIA) e mais 85 aparelhos B-17G (*Fortress* Mk III), que participaram mais de tarefas de patrulhamento anti-submarino, guerra e reconhecimento eletrônicos.

Já os Estados Unidos foram forçados a começar a utilização das primeiras variantes do B-17 que possuíam na guerra do Pacífico, com 5 Grupos (4 de Bombardeio e 1 de Reconhecimento), em decorrência do ataque japonês a *Pearl Harbour* em 7 de dezembro de 1941, quando começaram a realizar ampla gama de missões de combate em todo teatro de operações do Pacífico.

Com o envolvimento total dos Estados Unidos na guerra a partir de 1942, foi decidido que os norte-americanos bombardeariam a Alemanha desde a Inglaterra, com a utilização da 8ª Força Aérea (27 Grupos), cujo bombardeiro padrão seria o *Boeing* B-17E/F/G, sendo, também, utilizado no teatro de operações do Mediterrâneo e da Europa com a 15ª Força área (6 Grupos).

Cabe o registro de que durante os anos de 1943, 1944 e 1945 foram lançadas 580.513 toneladas de bombas sobre a Alemanha pelos B-17 da USAAF[1] (*United States Army Air Force* – Força Aérea do Exército dos Estados Unidos).

Apesar dos aperfeiçoamentos em sua autodefesa, os B-17 só obtiveram absoluto sucesso em suas missões na Europa, quando passaram a ser escoltados pelos caças de grande autonomia *Republic* P-47 *Thunderbolt* e *North American* P-51 *Mustang*.

1. *O United States Army Air Corps – USAAC (Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos) passou a denominar-se United States Army Air Force - USAAF (Força Aérea do Exército dos Estados Unidos) a partir de 20 de junho de 1941.*

Convém ser destacado que as B-17, em termos absolutos, foram os responsáveis pelo lançamento de 40% de toda a tonelagem de bombas dos norte-americanos na 2ª Guerra Mundial.

VARIANTES ESPECIALIZADAS DO *BOEING* B-17

Com o término da guerra, a USAAF encontrou-se com enormes quantidades de aeronaves de todos os tipos e finalidades operacionais. Nesse cenário, muitos aparelhos foram estocados e outros desmontados, justamente para aliviar os altos custos decorrentes de sua operação em tempo de paz.

No caso dos *Boeing* B-17, a grande maioria dos aparelhos foi desativada, desmontada ou estocada, porém alguns foram transformados para variantes especializadas, justamente para atender as necessidades de aparelhos que realizassem tarefas especiais.

Assim, surgiu a B-17H, que era a B-17G transformada para a tarefa de busca e resgate, a pedido da USAAF, para uso no *Air Rescue Service* (Serviço Aéreo de Resgate), criado em 1946, onde operaram de 1946 até 1956. Essa aeronave transportava na parte inferior externa de sua fuselagem um bote salva-vidas *Higgins* de 8,18 metros de comprimento e 772 kg de peso, que era lançado em vôo de uma altura de 360 metros, estando a aeronave com uma velocidade de 192 km/h, tendo a sua queda no mar amortecida por três grandes pára-quedas.

Com a criação da USAF (*United States Air Force* – Força Aérea dos Estados Unidos) em 1947, a designação do *Boeing* B-17H passou para SB-17 (*Search Bomber* – Bombardeiro de Busca), que foi mantida até a sua desativação. A *Boeing* converteu cerca de 180 aparelhos B-17G em B-17H, atendendo as especificações do Exército e da Marinha americanos. Na *U. S. Navy* o B-17H foi designado como PB-1G.

Além dessa variante vários B-17 também foram transformados para a tarefa de reconhecimento marítimo de longo alcance (PB-1W), *drone* de controle remoto (QB-17), aeronave de reconhecimento (RB-17), aeronave de transporte de autoridades (VB-17G) e a versão de treinamento, que foi designada como TB-17, dentre outras de menor relevância.

PRINCIPAIS OPERADORES DO *BOEING* B-17 NO MUNDO

Durante a 2ª Guerra Mundial, os principais operadores do *Boeing* B-17 foram os Estados Unidos e a Inglaterra, contudo ele também foi utilizado pela Alemanha (que empregou aeronaves capturadas no seu famoso Esquadrão KG-200), pela União Soviética e pelo Canadá (como aeronave de transporte).

Após a guerra, outros países também incorporaram tal aparelho, mais para a realização de missões especializadas, a saber: **Brasil**, Canadá, Colômbia, Dinamarca, Estados Unidos, França, Israel, Japão, Nicarágua, Portugal e Peru.

O *BOEING* SB-17 NA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Antecedentes e Operação Inicial

Com a entrada do Brasil na 2ª Guerra Mundial, a recém criada Força Aérea Brasileira (FAB) não possuía experiência e nem tinha unidades aéreas especializadas para a realização de missões de busca e salvamento, que, quando necessárias, eram executadas aleatoriamente, de acordo com necessidades e por qualquer unidade aérea ou avião, de acordo com a sua localização.

Com vistas a organizar as atividades da aviação comercial após o conflito, o Brasil participou da Convenção de Aviação Civil, realizada em Chicago – Estados Unidos, em novembro de 1944, onde em seu encerramento as 52 nações que participaram do evento firmaram a resolução que criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que teria a responsabilidade de fiscalizar as suas atividades, bem como facultar meios para a realização de medidas em seu apoio, como a tarefa de Busca e Resgate (SAR – *Search And Rescue*).

Somente após o final da guerra é que a OACI foi efetivada, dando início as suas atividades e emitindo as variadas regulamentações, onde eram especificadas as incumbências de cada país para a realização das diversas tarefas e suas áreas de responsabilidade.

No caso do Brasil, atendendo ao Artigo 25 da Convenção, teria que proporcionar a proteção das aeronaves voando com dificuldades sobre o seu território, bem como a qualquer aeronave que cruzasse o Oceano Atlântico, vinda da Europa ou da África para a América do Sul e vice-

versa. Todavia, a FAB ainda não possuía unidades aéreas, doutrina, experiência e aeronaves para realizar missões de busca e salvamento de longo raio, muito menos sobre o mar.

O primeiro avião da FAB, destinado para tarefas SAR, foi um aparelho *Catalina* (FAB 6516), do 1º Grupo de Patrulha de Belém – PA, que recebeu pintura com faixas na cor laranja, exigidos pelos padrões internacionais do SAR. Já o Serviço de Busca e Salvamento Aeronáutico da FAB foi criado pela Portaria nº. 324, de 16 de dezembro de 1950, quando foram organizados em cada Zona Aérea (atual COMAR) os Serviços de Busca e Salvamento, com vinculação técnica à Diretoria de Rotas Aéreas.

FAB RECEBE AVIÕES *BOEING* SB-17G DA USAF

Apesar da morosidade na criação de uma estrutura de Busca e Salvamento na FAB, em 1950 foram iniciadas gestões junto à USAF para a cessão de aparelhos especializados *Boeing* SB-17, com o objetivo de ativar uma unidade aérea SAR de longo raio de ação no Nordeste Brasileiro, bem como realizar tarefas de aerofotogrametria e operação de aeronaves quadrimotoras.

Tais gestões tiveram sucesso e o Governo Norte-Americano cedeu seis aparelhos *Boeing* SB-17G, que estavam em operação na USAF. Para operá-los, foi criado, pela Portaria nº. 39-G2, de 24 de janeiro de 1951, o Centro de Treinamento de Quadrimotores (CTQ), sediado na Base Aérea do Galeão (BAGL) - RJ, provisoriamente, até a formação de duas tripulações de instrutores e de pessoal de terra, sendo, posteriormente, transferido para a Base Aérea de Recife (BARF).

No início de sua operação na FAB as B-17 operaram com marcas americanas e as cores do Brasil no seu leme

Os cinco primeiros aviões SAR (*Boeing* SB-17G) foram recebidos em abril de 1951, além de um aparelho de reconhecimento (RB-17). Cabe realçar que apesar das diferenças de especialidades em suas tarefas, indistintamente esses aparelhos foram designados na FAB como *Boeing* **B-17**.

Em junho de 1951, o CTQ foi transferido para a BARF, onde iniciou as operações especializadas de Busca e Salvamento e Aerofotogrametria. Ainda nessa fase, em 23 de julho de 1952, ocorreu o primeiro acidente grave com um avião B-17 da FAB, quando o aparelho 44-85579, que estava sendo pilotado por um oficial norte-americano, que ministrava instrução para o lançamento do bote salva-vidas, colidiu com um avião *North American* T-6 (FAB 1555) da BARF, que fazia a cobertura fotográfica do evento, caindo ambos os aparelhos no mar.

B-17 FAB 5409 na configuração SAR com o bote sob a fuselagem

Já a primeira travessia oceânica, realizada por um avião militar brasileiro, ocorreu em 1º de setembro de 1953, ocasião que um B-17 do CTQ fez o trecho Recife – Dakar - Recife, demonstrando que a FAB já estava pronta para executar missões de busca nessa extensa área e habilitada a cumprir os acordos assumidos com a OACI.

O CTQ operou em Recife até 15 de outubro de 1953, quando foi extinto e substituído pelo 1º Esquadrão do 6º Grupo de Aviação (**1º/6º GAV**). Durante esse período, apesar de terem as cores da FAB no leme, os B-17 mantiveram os seriais e as marcas da USAF pintados em suas fuselagens.

QUADRO GERAL DA FROTA DE AVIÕES *BOEING* B-17 DA FAB

Ordem	Matrícula	Nº Construção	Ex-USAAF	Observação
01	FAB 5400	33204	44-83663	Doada Museu USAF 5/10/1968 N4780 - Operada pela *Yesterday* AF
02	FAB 5401	8476	44-85567	Desativada 21/08/1967
03	FAB 5402	8492	44-85583	Preservada na Base Aérea de Recife
04	FAB 5403	8511	44-85602	Desativada 13/03/1967
05	FAB 5404	8745	44-85836	Acidentada em Belém, PA 8/08/1959
06	FAB 5405	10224	43-39246A	Acidentada em Recife, PE 11/07/1962
07	FAB 5406	10313	43-39335	Desativada 17/05/1966
08	FAB 5407	8291	44-8891A	Desativada 29/09/1967
09	FAB 5408	32359	44-83718A	Desativada 7/11/1969. Estocada MUSAER – Campo dos Afonsos, RJ
10	FAB 5409	32405	44-83764	Desativada 21/11/1966
11	FAB 5410	32019	44-83378A	Acidentada em Recife, PE 1965
12	FAB 5411	8403	44-85494A	Desativada 20/11/1969
13		8488	44-85579	Acidentada Recife, PE 23/07/1952 Ainda não tinha sido recebida oficialmente pela FAB.

FONTES: BOLETINS DA DIRETORIA DO MATERIAL – ARQUIVOS DO AUTOR – 1º/6º GAV

Somente em dezembro de 1953, os aviões B-17 foram carregados no acervo da Força Aérea, quando receberam as matrículas de **FAB 5400** a **FAB 5404**, pois o aparelho acidentado em 1952 não chegou a ser incluído no acervo da FAB. Já no final de 1954, foram recebidos mais sete aviões, que foram matriculados de **FAB 5405** a **FAB 5411**, o que totalizou doze aparelhos *Boeing* B-17 no inventário da Força Aérea Brasileira.

Já em 20 de novembro de 1957, foi ativado o 6º Grupo de Aviação (**6º GAV**), constituído com dois esquadrões: 1º Esquadrão do 6º Grupo de Aviação (**1º/6º GAV**), com a incumbência pela realização das missões SAR e o 2º Esquadrão do 6º Grupo de Aviação (**2º/6º GAV**), responsável pela execução das missões de reconhecimento fotográfico e meteorológico.

HORAS VOADAS PELOS *BOEING* B-17 EM RECIFE

Ano	Horas Voadas	Ano	Horas Voadas
1952	2.246:30	1961	4.163:25
1953	2.492:35	1962	3.899:45
1954	2.595:25	1963	3.380:25
1955	3.928:15	1964	3.316:10
1956	4.856:20	1965	3.177:50
1957	5.800:00	1966	2.533:15
1958	5.300:00	1967	3.259:55
1959	4.600:00	1968	1.964:55
1960	3.600:00	1969	105:05
		Total	**61.225:05**

FONTE: 1º/6º GAV

Em março de 1957, os *Boeing* B-17 começaram a realizar viagens de longo curso para apoiar o Batalhão Suez, que estava a serviço da Organização das Nações Unidas (ONU), na faixa de Gaza. Tal missão, que era uma extensão do Correio Aéreo Nacional (CAN), prosseguiu até maio de 1960. Ao todo, foram realizadas 24 viagens, sendo voadas 2.071 horas e transportadas mais de 50 toneladas de cargas e de malas postais destinadas aos soldados brasileiros.

B-17 FAB 5411 na configuração de reconhecimento

Já os B-17 de reconhecimento realizaram excelentes trabalhos de levantamento aerofotogramétrico em todo o Brasil, com destaque especial para a região Amazônica, que teve as suas cartas atualizadas graças a tais levantamentos.

No tocante às missões de busca e salvamento, os B-17 sempre eram acionados quando uma aeronave civil ou militar estava desaparecida. Com sua enorme autonomia, sempre chegavam a tempo de salvar vidas, principalmente na extensa região Amazônica.

A partir de 1965, o Parque de Aeronáutica de São Paulo (PASP), que era a Organização Militar responsável pelas grandes revisões dos B-17, começou a desativar as primeiras aeronaves, em decorrência do excessivo desgaste, falta de peças e a não possibilidade de suas recuperações.

No início de 1969, os últimos aparelhos em operação foram desativados, sendo substituídos pelos novos *Lockheed* SC-130E Hércules, incorporados ao 1º/6º GAV em 21 de janeiro do mesmo ano.

Para os saudosistas, existe um *Boeing* B-17 (FAB 5402) preservado em excelentes condições na entrada da Base Aérea de Recife, ostentando as cores do SAR. O outro aparelho (FAB 5408), que foi preservado na Base Aérea de Natal e no Aeroclube do Rio Grande do Norte de 23 de outubro de 1972 a 1980, foi desmontado e transportado para o Museu Aeroespacial, aonde chegou em 29 de dezembro de 1980. As estruturas de maior porte, como as asas e a fuselagem, foram transportadas pela Marinha do Brasil, no navio de transporte Soares Dutra, e as demais partes, de menor peso e tamanho, de caminhão.

Infelizmente, as partes transportadas de navio sofreram avarias graves durante o trajeto Natal – Rio de Janeiro e no embarque e no desembarque. Atualmente, esse aparelho está no setor de recuperação do Musal, onde está estocado há mais de 28 anos e ainda não começou a ser recuperado por falta de verbas, o que dificultará, cada vez mais, a sua manutenção e a sua montagem dentro dos padrões originais requeridos.

Como curiosidade, o avião matriculado FAB 5400 foi doado ao Museu da USAF, onde foi entregue, em condições de vôo, em 5 de outubro de 1968. Como já havia aparelho semelhante no acervo daquele museu, ele foi destinado à reserva técnica que o cedeu para a *Yesterday Air Force* (Força Aérea de Ontem), que é uma entidade civil que realiza vôos de demonstração com aparelhos da 2ª Guerra Mundial nos Estados Unidos, onde ostenta as cores da USAAF e a matrícula civil norte-americana N4780.

Com a desativação dos B-17 em 1969, o 2º/6º GAV foi desativado e suas instalações e a maioria de seu pessoal formaram o 2º Esquadrão de Transporte Aéreo (2º ETA), que opera até a atualidade. Já o 6º Grupo de Aviação também foi desativado e o 1º/6º GAV prosseguiu operando com os RC-130E Hércules realizando as tarefas SAR e de aerofotogrametria.

Assim, nesses mais de 18 anos de operação, os veteranos e confiáveis *Boeing* B-17 deram uma profícua contribuição para a FAB e o Brasil, notadamente nas missões SAR de longo curso, em aerofotogrametria e na doutrina de operação de aviões quadrimotores, sendo um exemplo de proficiência e de segurança, sendo até os dias atuais admirada e tratada com respeito e saudades pelos seus ex-tripulantes e mecânicos.

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO *BOEING* SB-17G

Especificação	Monoplano, asa média, quadrimotor.
Emprego	Busca e Salvamento (SAR) e Foto-reconhecimento.
Motor	Quatro motores radiais a pistão *Wright* R-1820-97, de 1.200 hp, radial, de 9 cilindros, dotado com turbo compressor GE externo.
Envergadura	31,62 m
Comprimento	22,78 m
Altura	5,82 m
Superfície alar	131,92 m^2
Peso	16.345 Kg (vazio) 25.129 Kg (máximo)
Velocidade	486 Km/h (máxima) a 7.620 m
Razão de ascensão	218 m/min
Teto de serviço	10.850 m
Alcance	4.020 Km
Tripulação	6 a 10 tripulantes

FONTE: *BOEING AIRCRAFT COMPANY*

O Autor é Coronel-Aviador e Historiador Aeronáutico

BIBLIOGRAFIA

1 – 1º/6º GRUPO DE AVIAÇÃO. **Livro Histórico**. Recife. 2008.

2 - ALAMINO, Aparecido Camazano. ***Arquivo Aeronáutico***. Natal, 2008.

3 – BARROS, Mauro Lins de & Oswaldo Claro Jr. ***Esquadrão Pelicano.*** Editora Adler. Rio de Janeiro, 2007, 96 p.

4 – BASE AÉREA DE RECIFE. **Livro Histórico**. Recife. 2008.

5 – DAVIS, Larry. ***B-17 in Action***. Squadron/Signal Publications. Carrollton, TX, USA, 1984, 58 p.

Desenhos: Rudnei Dias da Cunha

A Tecnologia da Informação no Treinamento na Aviação Civil

Marcelo Hecksher

Em aviação, o conceito de eficiência é inseparável do conceito segurança de voo. Não existe eficiência com insegurança. Todos os atores componentes da estrutura da aviação civil buscam a meta da segurança máxima, expressa no objetivo "zero acidente", para a proteção da vida humana e da propriedade.

Falando-se em segurança, a simples leitura dos fatores contribuintes, listados nos relatórios finais de Investigação de Segurança de Voo, mostra, com clareza, que o "fator humano" é fator preponderante da maioria das ocorrências, sejam acidentes, sejam incidentes aeronáuticos.

Na análise de uma determinada ocorrência, não há como dissociar a ação humana do treinamento a que o sujeito fora submetido. Em qualquer atividade e, particularmente, na aviação, maior treinamento corresponde à menor incidência de erro, portanto, a maior segurança. Esses são corolários repetidos por todos, mas, infelizmente, não praticados na sua plenitude, por diversos motivos.

A Autoridade Aeronáutica Brasileira, no nível de fiscalização e legislação, sempre primou por exigir parâmetros rígidos de treinamento, para os operadores da Aviação Civil, particularmente para as diversas empresas de transporte aéreo, classificadas como de linha aérea e comerciais, como, também, para os operadores privados de aeronaves registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Em determinadas empresas aéreas, a busca de maior lucratividade leva ao corte de custos. Esses, por vezes, atingem setores nos quais o gasto não deveria ser encarado como custo e sim como investimento. É o caso do treinamento.

Existem limitações que os profissionais e aficionados da aviação enfrentam, tanto na formação básica para obtenção dos Certificados de habilitação Técnica – CHT, quanto na renovação desses certificados.

Para os tripulantes técnicos, essas dificuldades são catalogadas como de diversas ordens. Dentre elas:

- as dimensões continentais do Brasil;

- o reduzido número de cursos para o exercício das atividades relacionadas com a aviação;

- a falta de disponibilidade para se dedicar a um curso presencial de, cerca de, 220 horas aulas presenciais;

- a concentração desses cursos em grandes centros urbanos;

- os avanços tecnológicos da aviação, obrigando a modernização dos processos de treinamento; e

- o custo da hora de instrução de pilotagem, crescente quanto mais sofisticado for o equipamento e de acordo com o tipo de certificado pretendido.

O mais caro elemento no voo é a vida humana. Assim, a segurança de voo deve ser sempre priorizada, principalmente no que se refere ao treinamento das tripulações e mecânicos, responsáveis diretos pela vida dos transportados.

Diante da necessidade de treinar e qualificar cada vez mais pilotos e operadores de sistemas aéreos, a ciência da simulação vem ampliando seu espaço no mundo da aviação.

O desenvolvimento da tecnologia tem permitido a criação de sistemas que reproduzem com grande fidelidade os mais diversos ambientes e complexos sistemas reais. Esses sistemas apresentam características que atendem tanto a maior eficiência quanto a maior eficácia. Esses aspectos podem ser analisados sobre o ponto de vista do custo e ao baixo risco envolvido.

Quanto ao custo, na hora de treinamento em simulador, esses são menores do que os que devem ser computados no emprego de uma aeronave real para o treinamento.

Quanto ao baixo risco envolvido, todas as operações em simulador envolvem risco "zero".

Traduzindo esses aspectos em vantagens da simulação, essas poderiam ser sintetizadas nas seguintes:

- a possibilidade de apresentar o aluno ao equipamento e ao ambiente, oferecendo treinamento realístico ao piloto e ao mecânico,

iniciante ou não, reduzindo os riscos de acidentes nas fases do processo de treinamento no solo e em voo;

- a possibilidade de realizar um número maior de horas de treinamento a um custo reduzido, sem limitações meteorológicas de qualquer tipo; e

- a possibilidade de treinar procedimentos de respostas a situações de emergência, sem risco para a vida humana e para a propriedade, o que não acontece no voo real.

Naturalmente, para se garantir a eficácia do treinamento, é fundamental se observar o grau de realismo oferecido pelo sistema de simulação, ou seja: grau de fidelidade da reprodução das condições simuladas.

A indústria da aviação civil ainda não percebeu a possibilidade de, utilizando as modernas tecnologias disponíveis, disseminar o treinamento em simuladores, tanto para tripulantes técnicos quanto para as outras categorias de operadores dessa indústria (mecânicos, por exemplo).

Paralelamente ao intensivo uso de simuladores, o ensino aeronáutico não pode prescindir das facilidades didáticas da modalidade de ensino a distância, utilizando a tecnologia da informação (TI), seja com o *Computer Basic Training* (CBT), seja com o *e-learning*.

Sem aprofundar a questão, apenas pontuando as vantagens do ensino a distância para a indústria da aviação civil, essa modalidade, o ensino a distância, controlada pela agência fiscalizadora, ANAC, encarregada de fazer cumprir os "Padrões e Normas Recomendados" (SARPS) ao abrigo legal da Convenção de Chicago, entre outras vantagens, podem ser resumidas em:

- Alcançar o aluno em todo o território nacional.
- Padronizar o conteúdo programático dos diversos cursos.
- Atualizar o conteúdo em todos os cursos, ao mesmo tempo.
- Reduzir o custo para a formação e para os *refreshment*.
- Exigir menor número de instrutores.
- Dar a possibilidade de o aluno fazer sua escala.

Existem comentários desfavoráveis, principalmente das pessoas não iniciadas no ensino a distância (EAD), relatando que essa modalidade didática permite fraudes na avaliação. Primeiramente, sempre é possível se manter a exigência de avaliações presenciais.

Em segundo lugar, cientistas brasileiros desenvolveram métodos de avaliação específicos para o EAD. Métodos tão consistentes e positivos que foram implantados em Universidades estrangeiras, sob contrato com esses cientistas brasileiros.

É necessário acreditar que "santo de casa também faz milagre".

Nessa mesma direção, é necessário acreditar que a indústria nacional está perfeitamente capacitada para oferecer simuladores, sejam *Full Flight Simulators* (Type 7 FFS) ou *Flight Training De*vice (FTD 7), com máxima realidade nos visuais sintéticos (VDB) e na repetição de manobras e aeronaves tipo.

A TI disponível no mercado, não mais fechada e sujeita a controles de proprietários, permite a difusão dessas capacidades.

Mecânicos podem ser formados executando, virtualmente, a manutenção de sistemas em diversas aeronaves. Podem ser ensinados desde a escolha da ferramenta correta até a execução do serviço, passando pelas aulas de conhecimento técnico.

No tocante aos simuladores para tripulantes técnicos, deve ser entendido que os resultados desejados para o treinamento podem variar, e variar em função do tipo do simulador empregado. Por exemplo, os FFS Type 7 permitem a adaptação de PLA, em aeronaves do mesmo tipo nas quais eram certificados, sem mesmo uma hora de voo na nova aeronave.

Os FTD, de diversos níveis, podem substituir horas de treinamento em voo, reduzindo o tempo e o custo da formação de tripulantes.

Com todas as dificuldades enfrentadas pela ANAC, com o processo atualmente empregado para validar e revalidar as certificações, de tripulantes técnicos e mecânicos, não se pode admitir que essa Agência não possua um programa para implantação intensiva do EAD, suportado por *e-learninig*, CBT e simuladores.

Como disse em artigo anterior que tratou do ensino na Academia da Força Aérea: ou nos integramos à sociedade moderna ou seremos tratados como analfabetos funcionais.

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

Reflexões sobre a Educação

Tacarijú Thomé de Paula Filho

Há algumas décadas, os pensadores da educação iniciaram movimento, no sentido de deslocar o centro de gravidade do processo ensino-aprendizagem do educador para o educando. Na época, falava-se de uma educação centrada no aluno, superando àquela centrada no mestre, que tudo sabia sobre as coisas e sobre as pessoas. Tudo indica que a mensagem foi entendida de várias maneiras diferentes, resultando em discursos muitas vezes plenos de emoção, ou mesmo de difícil entendimento para os não iniciados. De qualquer forma, sempre será necessário estabelecer o que o educando precisa saber e fazer, a fim de realizar uma atividade específica por ele escolhida.

Antes de responder a questão "do que saber para fazer?", pensemos no educando como um sujeito singular, que nunca reproduz o já feito, seja por ele mesmo, seja por outro alguém. Um músico, por exemplo, jamais toca a mesma sinfonia do mesmo modo uma segunda vez. Sua interpretação está sujeita às mais diversas interferências, todas impossíveis de serem controladas visando reproduzir o mesmo, sejam elas ambientais, sejam fisiológicas, sejam psicológicas. Um músico interpreta a mesma sinfonia de forma diferente a cada momento que a toca.

Assim, é tudo o que o sujeito faz. Em seu fazer a "mesma coisa", sempre haverá uma diferença, um novo, um jamais realizado, mesmo quando produz um componente de um sistema físico qualquer. Se desejarmos a repetição, isto é, que o componente seja sempre igual, é preciso encontrar uma máquina, um computador, que substitua o sujeito e o faça sempre do mesmo modo e com o mesmo resultado. Diferentemente dos sujeitos, o software de um computador reproduz o igual, ou melhor, é esta a característica que neles buscamos insistentemente. Funciona como a gravação da interpretação específica de uma sinfonia, que sempre reproduz a interpretação gravada naquele momento do passado.O sujeito, em seu permanente vir-a-ser histórico e jamais repetido, nunca será reproduzido nos softwares e computadores, que ora conhecemos. Tais softwares são valiosos porque repetem. Se não se repetissem, para que serviriam afinal? (Demo, 2002)

O mistério do homem está muito além das máquinas por ele concebidas. O código das máquinas não reproduz a combinação semântica, sintática e pragmática da linguagem em seu deslizar de intensidades e sentidos; o código do software é sempre o mesmo. A linguagem, por seu lado, é pura interpretação a partir de uma base codificada cheia de lacunas. A linguagem carrega um conteúdo, cujo sentido se transforma a cada momento, em função da emoção que atravessa a percepção da realidade, em função dos limites de simbolização do pensamento humano.

Embora se faça diferença entre realidade física e realidade psíquica, sendo esta última uma realidade considerada virtual, ambas se confundem numa realidade para o sujeito que percebe. É sobre esta realidade que estamos aqui falando.

De fato, a realidade representada pelo pensamento do sujeito nunca retrata a realidade física em si, na medida em que o simbólico não recobre inteiramente o real. O pensamento não é capaz de reproduzir o físico, a realidade material, apenas interpreta ao preencher as lacunas da percepção e do jogo simbólico das representações estruturalmente incompletas. Se voltarmos a atenção para a base orgânica, sobre a qual ocorre o pensamento, descobriremos que a trama dos neurônios e seus engramas não explicam o conteúdo deste pensamento, não explicam o mecanismo de evocação das memórias, apenas indicam que o sujeito está pensando.

Eventualmente, alguns podem imaginar a possibilidade de se controlar quimicamente os pensamentos, atuando-se sobre essa base orgânica. Isso só seria possível se houvesse uma relação direta e linear entre esta e o conteúdo dos pensamentos. Felizmente, é impossível descrever esse conteúdo a partir da visão dos campos elétricos existentes na complexidade cerebral, ou mesmo observando o comportamento do sujeito pleno que é de códigos a se decifrar. Tais campos, ou os comportamentos observáveis, apontam apenas para a possibilidade da existência de um pensamento, sem vislumbrar, contudo, a intenção do sujeito que pensa, sem vislumbrar seus motivos, sem vislumbrar suas expectativas, sem vislumbrar seu desejo. Assim sendo, o sentido do pensamento, de seu conteúdo, transcende a base orgânica sobre a qual se estrutura. Como já foi dito, a mente humana representa a realidade percebida através de símbolos, os quais

se misturam inteiramente com o deslizar das intensidades emocionais e com a incompletude estrutural da linguagem, alterando constantemente o seu sentido durante o processo de comunicação (Freud, 1990). Nesse processo, a questão não está no que foi transmitido, mas, na interpretação do que foi recebido (Sfez, 1992). Portanto, poderíamos dizer que o diálogo é um contrato com o mal entendido que, paradoxalmente humano, só se resolve no próprio diálogo.

Freud chegou a dizer que a educação seria um ofício impossível, na medida em que você sabe o que ensina, contudo, nunca sabe o que o sujeito aprende. Evidentemente, estava falando do processo de interpretação da realidade, que ocorre, tanto na transmissão do conhecimento, quanto na sua recepção. Nenhum dos dois momentos retrataria a realidade tal qual ela é, na medida em que cada sujeito elabora um sentido singular para o conhecido segundo seus desejos, interesses e intensidades emocionais. Todos, além do alcance de controle do educador, que, pelos mesmos motivos, não controla suas interpretações da realidade percebida.

Como seria, então, uma educação centrada no educando, ou mesmo no educador, se estamos diante de um permanente "mal entendido"? Como o conhecimento poderia ser passado entre as gerações, se o que se ouve é diferente do que foi dito? Tudo indica que o conhecimento é transmitido sempre se alterando, tanto a cada transmissão, quanto a cada recepção. Durante o processo educacional, a própria transformação do mundo parece dominar a comunicação e não o inverso. Ou será que há um jogo de forças entre o homem e seu mundo, energizando suas transformações? Talvez exista algo de revolucionário em todo e qualquer processo educacional, independentemente de nossos desejos mais conservadores.

Diante desse paradoxo, imaginemos um sistema educacional, no qual estão presentes todos os requisitos definidores de sistema. No nosso caso, o sistema não é físico, mas cultural. Portanto, não possui a possível estabilidade linear dos sistemas físicos, sendo dependente muito mais da complexidade dos valores e das atitudes de seus componentes do que de um relacionamento formal estabelecido por lei (Demo, 2002). De qualquer forma, há uma entrada disparadora de seu movimento, um processo de geração de resultados, alguns

critérios de avaliação destes resultados e uma retroalimentação capaz de mantê-lo atualizado.

Diferentemente de um sistema físico, o sistema educacional nunca volta ao mesmo ponto de partida, isto é, a retroalimentação não serve para corrigi-lo e obrigá-lo a reproduzir padronizadamente o mesmo. A retroalimentação dos sistemas culturais serve para atualizá-los num permanente vir-a-ser transformador e criativo, nunca na reprodução do que foi, ou do que era. Assim, tomando como referência a complexidade dos sistemas culturais, nos quais jamais se consegue reproduzir o mesmo, nos quais a repetição é puro engano, olhemos com dúvidas para o que se apresenta como modelo educacional. Um modelo sugere a possibilidade da repetição, da produção em massa, induzindo os não iniciados a acreditarem na existência de fórmulas salvadoras para os resultados da educação.

Numa tentativa de esquematizar o nosso argumento, visualizemos o sujeito dividido em conhecimentos, habilidades e atitudes. Conhecimento sendo a capacidade de representar a realidade através de símbolos a ela relacionados; habilidade sendo a capacidade de transformar a realidade através de seus atos; atitude como sendo o seu modo de ser diante da realidade. Esses aspectos se misturam numa trama maior que a soma de suas partes. Nenhum deles se manifesta isoladamente, nem pode ser deduzido a partir dos demais.

Ainda esquematizando, diríamos que uma atividade qualquer tem alguns requisitos para sua realização, os quais poderiam ser expostos em termos de conhecimento, habilidade e atitude. Tais requisitos balizariam o perfil daquele capaz de realizá-la. Assim, ao construirmos o processo educacional, teríamos como referência esses requisitos. Foi o que a taxionomia dos objetivos educacionais de Bloom pretendeu ao estabelecer domínios relativos ao campo cognitivo, ao campo psicomotor e ao campo afetivo. Cada domínio focando respectivamente um dos requisitosdo perfil desejado: conhecimento, habilidade e atitude. (Bloom, 1976)

A questão, agora, é: Como definir os requisitos para uma determinada atividade? Na era do conhecimento e da comunicação, provavelmente o será perguntando às figuras representativas dessas

atividades (experts) o que elas esperam como resultados objetivos, o que elas pensam sobre os requisitos para atingi-los. Contudo, ao se estruturar o sistema educacional com seus objetivos bem elaborados e focados nos requisitos estabelecidos, surpreendentemente, o processo de ensino-apredizagem não responderá ao esperado pelos "experts" das diferentes atividades. Haverá lacunas, haverá diferenças, haverá novidades inesperadas.

A avaliação do desempenho dirá que algo deve ser feito, no sentido de "melhorar" o processo, no sentido de atualizá-lo, de fazer com que ele responda às expectativas dos "experts" consultados. Algo será feito e, de novo, não será o ideal, não será o esperado. Estará fora de seu tempo. Assim, teremos um eterno recomeço, sempre "girando", sempre mudando a cada "giro", sempre se afastando do antes e nunca chegando ao esperado depois.

De novo, perguntamos aos "experts" o que esperam das atividades realizadas pelos "doutores", pelos sacerdotes, pelos militares, pelos técnicos, pelos artífices, pelos que plantam nossa comida. Suas respostas estarão de acordo com seu tempo, mas fora do tempo futuro do educando. O sistema educacional partirá do agora e chegará ao antes no futuro, quando as atividades se faziam diferentes do esperado naquele presente. Finalmente, o sistema produzirá alguém que precisa de atualização, para realizar a atividade, para a qual teria sido preparado no seu passado.

A resposta para esse paradoxo parece estar numa Educação Permanente, que escape do conceito de Formação para o futuro e mergulhe no de Atualização para o presente. Atualização parece estar mais próxima do sujeito que nunca se repete; Formação parece estar mais próxima da possibilidade de repetição do mesmo, tal como ocorre "mecanicamente" nos softwares. Formação parece mais próxima do anacrônico; Atualização parece mais uma "ondulação" a acompanhar a "impermanência" da realidade interpretada.

A operacionalização desse conceito será viável se os educadores descobrirem que sabem o que já passou e puderem ouvir os "experts" das atividades em suas atualidades; se os educadores se conformarem que precisam perguntar para saber e que saberão sempre em atraso com o futuro, que será o presente do educando. O papel dos

educadores neste novo tempo é criar as condições favoráveis, para que o processo educacional "gire" em seu eterno movimento de atualização, para que o educando esteja sempre vivendo o presente e com o olhar no tempo que virá.

Se alguém se perguntar o que é educar, já que não aportaremos em lugar algum neste processo, diria que o lugar finalmente esperado não existe ainda, é apenas uma imagem atraindo uma esperança a falar do futuro. A vida é um processo helicoidal em perpétuo movimento, deslocando-se para um infinito desconhecido. Quando imaginamos voltar ao mesmo lugar, estaremos um passo adiante e não reconheceremos nele o passado desejado com saudade.

Inventar constantemente a própria vida parece ser o destino humano. A educação, longe de ensinar o presente, é apenas uma plataforma de lançamento para o futuro ainda virtual. Quando se imagina que se possui o saber, descobre-se alguém tateando por caminhos nunca trilhados, por sendas do conhecimento ainda por serem desveladas, por enigmas da existência guardados pelos desígnios do Criador, pelo "de onde vim e para onde vou?" ainda sem resposta fora Dele. Finalmente, parece que a proposta sensata seria deslocar o "velho" para o "novo" sem esquecer que, num processo, tudo está interligado. Em algum lugar, ocorreu o seguinte:

> *A manhã começava lentamente, como tudo naquele lugar, onde a natureza escolhera o branco para adornar. O monge sentiu o frio penetrando em sua túnica e pensou no exame daquele dia. Comeu algo estranho que lhe aqueceu o corpo e manteve sua alma alerta. Com o sol ainda pela metade no horizonte montanhoso, o monge caminhou devagar pela neve que unia o prédio onde vivia àquele onde seria examinado em seu conhecimento. A cada passo gelado, imaginava de onde o seu conhecimento brotara.*
>
> *Sentia em seu íntimo que o saber que levava era diferente daquele que aprendera com seus examinadores. Um rasgo de temor cruzou seu coração. Contudo, seguiu sua intuição e, diante dos "velhos" examinadores, falou-lhes sobre o novo, o que trazia dentro de si, o conhecimento que "inventara".*
>
> *Ao final de sua fala, os "velhos" perguntaram o que faria se estivesse ali sentado diante do novo trazido pelo "neófito". O monge ficou sem saber se era uma crítica ao seu "novo", ou se estavam dizendo sobre a arrogância de seu saber.*

De olhos fechados, permaneceu em silêncio por algum tempo, sentindo o incômodo de sua insegurança. Imaginou-se "velho" e sentado diante do neófito a lhe falar do "novo". Pensou no que seria o "novo" e sentiu surpresa ao descobrir que este era apenas o desenrolar do "velho", que já foi "novo" um dia. Percebeu que o que ali trazia era apenas um momento diante do que se seguiria a ele e o que se deu antes dele.

Invadido pela paz de sua insignificância, abriu os olhos e encontrou "olhares velhos" a esperar sua resposta. De sua boca saiu apenas: "Perguntaria o que ele faria se estivesse aqui sentado diante do neófito a falar do novo".

O autor é Coronel-Aviador e mestre em Ciências Aeroespaciais

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DE APOIO

BLOOM, B. Taxionomia de objetivos educacionais. Porto alegre, Globo, 1976.

DEMO, P. Complexidade e Aprendizagem. São Paulo, Atlas, 2002.

FOUCAULT, M. As palavras e as coisas. São Paulo, Martins Fontes, 1995.

FREUD, S. Obras Completas. Buenos Aires, Amorrortu, 1990.

GARCIA-ROZA, L.A. Palavra e verdade na filosofia e na psicanálise. Rio de janeiro, Jorge Zahar Editores, 1990.

MORIN, E. Ciência com consciência. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1999.

RORTY, R. A filosofia e o espelho da natureza. Rio de Janeiro, Relume-Dumará, 1994.

SFEZ, L. Crítica da Comunicação. São Paulo, Edições Loyola, 1994.

O Embaixador Gibson Barboza e a crise com o Paraguai (1965 – 1974)

Uma lição clássica de Ação Diplomática

Marcos Henrique Camillo Côrtes

Nos últimos tempos têm sido amplamente noticiadas ações de governos de países vizinhos nocivas aos legítimos interesses do Brasil que têm encontrado injustificável aceitação e complacência do governo brasileiro. O mais recente desses casos foram as concessões unilaterais feitas às absurdas reivindicações do presidente do Paraguai visando à revisão do Tratado de Itaipu. Assim sendo, parece muito oportuno recordar-se as complexas negociações que conduziram à sua assinatura, destacando-se nelas a atuação competente e patriótica do Embaixador Mario Gibson Barboza, infelizmente falecido em 26 de novembro de 2007. Com esse objetivo, resumo a seguir o historial diplomático do período de novembro de 1966 a abril de 1974, que constitui uma lição clássica de Ação Diplomática.

A partir de 1965, o governo do Presidente Alfredo Stroessner iniciou uma intensa campanha para obrigar o Brasil a aceitar a revisão do Tratado de Limites assinado em Assunção, em 9 de janeiro de 1872, pelo Barão de Cotegipe e pelo Ministro Carlos Loizaga. Nele estipulava-se que, subindo-se o rio Paraná do Sul para o Norte, há um ponto em que se abandona a fronteira marcada pelo álveo do rio (fronteira líquida entre os dois países) para procurar-se "a linha divisória pelo mais alto da Serra de Maracaju". O Paraguai pretendia impor sua interpretação de que esse "ponto de partida" se localizava um pouco acima do Salto Grande, com o que teria plena soberania sobre este e incorporaria uma faixa do território brasileiro. Nossa posição histórica (e até então incontestada) sempre fora de que esse "ponto de partida" situava-se defronte à principal das chamadas Sete Quedas (na realidade eram mais de vinte), conhecido como o Salto Grande ou Salto de Guaíra.

Numa primeira tentativa de encontrar solução para a controvérsia, os Chanceleres Juracy Magalhães e Raúl Sapena Pastor assinaram

a Ata das Cataratas (Foz do Iguaçu, junho de 1966), que atenuou a animosidade do Paraguai, porém sem resolver o cerne da questão.

Logo reacendeu-se a reivindicação paraguaia e o governo brasileiro resolveu "convocar" o Embaixador Mario Gibson Barboza, transferindo-o de Viena para Assunção em novembro de 1966. [Daqui por diante, a fonte principal deste artigo é a excelente autobiografia de Gibson, intitulada "*Na Diplomacia, o traço todo da vida*" (3ª Edição, revista e ampliada (2007) / Editora Francisco Alves), da qual farei algumas transcrições *ipsis literis* e apresentarei alguns extratos resumidos].

Nas suas palavras, "(...) Era um enorme desafio. O Brasil encontrava-se à beira de uma guerra com o Paraguai, ou melhor, o Paraguai estava à beira de uma guerra com o Brasil, por um litígio de fronteira. (...) a missão era extremamente arriscada, e um insucesso poderia ser fatal para a minha carreira diplomática".

Somavam-se à questão suscitada pelo Paraguai três elementos complicadores.

O primeiro consistia numa pequena instalação conhecida como Porto Coronel Renato, na margem oeste do Paraná. Na época, adquirira notoriedade por causa dos graves incidentes ali ocorridos entre brasileiros e paraguaios, cada um dos dois lados disputando o direito à minúscula instalação, cuja posse estivera desde sempre com o Brasil. Havia ali um barracão e um pequeno ancoradouro, mantidos por meia dúzia de soldados; ao lado, <u>mas já em território paraguaio</u>, havia um campo de pouso para aviões de pequeno porte.

O segundo complicador decorria do fato de que "o Brasil, que firmou todas as suas fronteiras por meios pacíficos (acordos internacionais de arbitragem ou negociações diretas), tinha de preservar o princípio sagrado de Direito Internacional Público da inviolabilidade dos tratados de fronteira. Coerente com essa conduta era preciso evitar – até o limite máximo – o recurso à força armada. Deixar que se abrisse uma brecha nesse princípio primordial seria colocar em tela de julgamento toda a complexa teia de instrumentos jurídicos que regulam o traçado de nossas fronteiras, o nosso perfil físico, tão laboriosamente fixado. Obviamente, isso era (e continua sendo) simplesmente impensável!".

Por último, contribuía para complicar a problemática a circunstância de que "a maioria do Exército Brasileiro estava alinhada a uma posição

de força: resistir, custasse o que custasse, se preciso pelas armas, contra a pretensão paraguaia de tirar um pedaço do sagrado território nacional. Isso é compreensível. Não se precisa convencer um militar a defender pelas armas o território pátrio, pois para isso foi profissionalmente formado. O difícil, às vezes, é convencê-lo de que, para se defender a soberania nacional, há outros meios – especialmente os diplomáticos". (*os grifos são meus*).

A "Missão GIBSON" se iniciava, em novembro de 1966, numa situação geopolítica e geoestratégica muito difícil:

(1) o Paraguai comemorava cem anos do que o Governo Stroessner chamava de "martírio da raça" (Guerra da Tríplice Aliança / 1865 – 1870);

(2) já havia sinais de simpatia internacional pela "causa do pequeno Paraguai", que exigia acirradamente um trecho da fronteira comum;

(3) o Governo paraguaio contava com apoio da Argentina para se mostrar "duro" com o Brasil;

(4) a opinião pública paraguaia já estava emocionalmente firmada e se mostrava irredutível, aumentando uma hostilidade ostensiva, inclusive com vários casos de recusa de atendimento a brasileiros nas lojas da capital;

(5) no dia da chegada do Embaixador Gibson a Assunção houve queima da bandeira brasileira, "buzinaço" em torno da Embaixada e pichação dos seus muros; e

(6) considerando-se a rigidez do regime ditatorial, nada disso seria possível sem, no mínimo, o beneplácito do Presidente Stroessner.

Gibson definiu claramente qual teria de ser seu objetivo primordial: encontrar uma solução pela via diplomática para a controvérsia criada pelo Paraguai, sem qualquer prejuízo para o princípio da inviolabilidade do Tratado de Limites e da soberania brasileira. Isso se coadunava com o Objetivo Nacional Permanente (ONP) de preservar o princípio do Direito Internacional de que "*pacta sunt servanda*" ("*os tratados têm de ser respeitados*"), que sempre foi uma das colunas mestras da Diplomacia brasileira.

Gibson conceituou também os dois objetivos decorrentes:

(1) definir as bases para o aproveitamento conjunto do potencial hidrelétrico do rio Paraná no seu trecho contíguo; e

(2) assegurar a geração de energia para a demanda previsível para as próximas décadas.

Constituíam dois Objetivos Nacionais Atuais (ONAs), convindo recordar que, se não se construísse Itaipu, a economia brasileira teria sido paralisada irremediavelmente.

Para atingir todos esses objetivos, Gibson equacionou 2 diretrizes:

Diretriz de Ação Política:

"(...) a solução (terá) de passar pelo aproveitamento conjunto, entre os dois países, do imenso potencial hidrelétrico do Paraná"; e

Diretriz de Ação Estratégica:

"Tecer uma teia de interesses entre Brasil e Paraguai de tal porte que gerasse efetivos benefícios aos dois países, permitindo que o diferendo territorial passasse a plano secundário ou mesmo desaparecesse".

A etapa seguinte foi de formulação e execução de duas Diretrizes de Ação Tática, a saber:

A primeira consistiu em um "aviso à Chancelaria paraguaia do comparecimento do Emb. Gibson, com TODOS os membros da Embaixada (inclusive Adidos Militares) à festa religiosa da Virgem de Caacopê, importantíssima no Paraguai, a que o Presidente da República comparece e ajuda a carregar o andor com a imagem".

Ocorria que o Emb. Gibson ainda não havia entregue suas Cartas Credenciais.[1] Por isso, o Presidente Stroessner, contrariando sua prática de impor longa espera a cada novo Embaixador, mandou que se apressasse a data da cerimônia para tal fim, que se realizou quatro dias depois. [1º ponto positivo].

Além disso, na festa em Caacopê, em certo momento, Stroessner saiu de sua mesa e sentou-se ao lado do Embaixador, agradecendo sua presença. [2º ponto positivo].

Dessa maneira, Gibson conseguiu demonstrar claramente ao Presidente Stroessner sua competência profissional e a firmeza de sua conduta pessoal.

1. *Como se sabe, enquanto não tiver entregado formalmente suas Cartas Credenciais ao Chefe de Estado, o Embaixador fica impedido de exercer quaisquer funções no país para onde foi enviado.*

A segunda diretriz tática era o estabelecimento de diálogo franco com o Ministro das Relações Exteriores, Raúl Sapena Pastor. A conversa, que Gibson reproduziu no seu livro, revela um quadro eloquente de explicitação enérgica da postura de base, temperada depois pela proposta construtiva e plausível:

"(...) *não vim ao Paraguai para discutir fronteira, nem com o Senhor nem com qualquer membro do seu governo.*

"(...) *o Paraguai não tem razão alguma. Não tem razão histórica, não tem razão diplomática, não tem razão jurídica, não tem razão geológica.*

"(...) *Por que não unimos nossas forças, em vez de levarmos adiante uma disputa tão estéril, e fazemos um grande empreendimento conjunto no rio Paraná, com enorme benefício para os dois países e que nos vai unir para sempre?".*

O resultado exitoso não tardou como se lê no livro citado:

"No dia seguinte, às seis da manhã, o telefone da mesa-de-cabeceira me acorda. Era o chefe de protocolo do Presidente Stroessner: 'O Presidente recebe o senhor hoje às seis e trinta.' Eu não pedira audiência. Saí como pude, correndo, para estar lá na hora marcada" .

Stroessner: *"O senhor disse umas coisas, ontem, ao meu Chanceler. Quer repeti-las? É sobre o aproveitamento do rio".*

Respondeu-lhe Gibson (texto resumido):

- O Brasil nada quer tirar do Paraguai, mas não pode conceder-lhe um pedaço de seu território, por menor que seja.

- Será a maior hidrelétrica já construída no mundo.

- Diante do porte dessa hidrelétrica, o problema do pequeno território em disputa passa a ser secundário e ninguém mais falará no assunto.

- Esse pequeno território em litígio ficaria submerso.

Stroessner: *"Está interessando. Olhe, vou falar com meu Chanceler, que está à sua espera".*

Nesse momento, Gibson pôde concluir confiante que "*Nascia Itaipu!*"[2]

2. *No seu livro, Gibson explica a origem desse nome: "Sete Quedas era como, a princípio, chamávamos a projetada hidrelétrica. Ita - i - pu foi o nome que propuseram os paraguaios. Em Guarani tem o belo significado de 'a água-que-canta-na pedra' ".*

Estabelecido assim o início das negociações, que prosseguiriam em âmbitos técnicos e diplomáticos dos dois países, em 1967 o Embaixador Gibson foi transferido para o Itamaraty, que ainda funcionava no Rio de Janeiro, onde ocuparia sucessivamente as funções de Subsecretário-Geral e de Secretário-Geral das Relações Exteriores, já no governo Costa e Silva. Por iniciativa do então Chanceler Magalhães Pinto, em 1968 foi nomeado Embaixador em Washington, onde estava quando o recém-empossado Presidente Médici o convidou para o cargo de Ministro das Relações Exteriores, que ocuparia até o final desse governo (31/OUT/69 – 15/MAR/74).

Sua gestão foi profícua em numerosas e importantíssimas iniciativas e realizações, justificando plenamente o registro de que "foi, sem sombra de dúvida, a figura mais importante na política externa do período", como qualifica Cíntia Vieira Souto no seu trabalho *A Diplomacia do Interesse Nacional / A política externa do Governo Médici* (2003 / Editora da UFRGS). Logo que assumiu as funções de Chanceler, Gibson traçou as linhas de ação para a conclusão das negociações sobre Itaipu, com que seria coroada a que iniciara como Embaixador em Assunção. Contudo, essa etapa não seria fácil, pois havia muitos óbices a superar.

Era preciso vencer problemas decorrentes de idiossincrasias paraguaias, cujo governo persistia em manter aberta a "questão fronteiriça".

Dentro do Brasil continuavam a se manifestar opiniões contrárias ao projeto, em geral preferindo que a barragem fosse erguida no trecho do rio Paraná a montante da fronteira com o Paraguai.

O governo argentino logo passou a desenvolver ferrenha oposição ao projeto, com alegações infundadas de que Itaipu causaria "prejuízos sensíveis" àquele país, tentando impor a "invenção jurídica" de um suposto "efeito suspensivo" a que ficaria subordinada a mecânica (por nós aceita) da consulta prévia. A pretensão argentina era de que, após o fornecimento pelo Brasil de toda a informação técnica sobre Itaipu (como, aliás, seguindo a chamada "Prática de Jupiá", já havia sido feito), nada poderia ser feito até que Buenos Aires nos desse uma resposta favorável. Essa manobra, de resto, confirmava o verdadeiro objetivo argentino, que consistia em impedir a construção da usina a fim de sustar o desenvolvimento econômico do Brasil!

As ações argentinas no âmbito internacional utilizavam, também, a campanha difamatória contra o Brasil no exterior, que era desenvolvida

por brasileiros opositores do regime, para acusar o governo brasileiro de ser um desrespeitador contumaz do Direito Internacional. Dessa maneira vinham sendo criados fortes empecilhos para obtenção dos créditos e financiamentos indispensáveis para a gigantesca obra.

A essa altura, surgira outra controvérsia com a vigorosa oposição dos Estados Unidos à decretação do limite de 200 milhas náuticas para o mar territorial brasileiro. O Chanceler Gibson conseguiu êxito diplomático que possibilitou ao governo brasileiro "dar a volta por cima", com a resolução plena da chamada "Crise das 200 milhas". Não é cabível aqui descrever esse episódio, bastando sublinhar a firmeza e habilidade com que o Chanceler conseguiu inverter de modo positivo o relacionamento bilateral com Washington (MAR/1971), pondo fim à postura crítica norte-americana até então mantida para com o governo brasileiro. Graças a essa inflexão, desapareceram as barreiras para a obtenção do financiamento internacional para Itaipu.

É verdade que a campanha argentina contra o projeto brasileiro-paraguaio acirrou-se ainda mais, especialmente no sentido de concretizar a aplicação da inaceitável tese da "consulta prévia com efeito suspensivo". O então presidente argentino, General Alejandro Lanusse, num exemplo dos efeitos nocivos da chamada "Diplomacia Presidencial" (tão em voga atualmente), empenhou-se numa conduta de provocação e enfrentamento, que culminou numa desastrosa visita (forçada) a Brasília. Na ONU, a delegação argentina conseguiu fazer aprovar, em duas Assembleias-Gerais sucessivas, resolução endossando o "princípio do efeito suspensivo" para a consulta prévia. Paralelamente, a Argentina procurava impor sua tese no âmbito do Tratado da Bacia do Prata (assinado em 1969), com o que inviabilizava a implementação de vários projetos de integração subregional.

O governo brasileiro manteve-se firme na defesa da legitimidade do projeto de Itaipu, inclusive com a celebração, entre os Chanceleres Gibson e McLoughlin do denominado "Acordo de Nova York" (SET/1972), que marcou a retomada do diálogo bilateral com a Argentina. Infelizmente, esse esforço de entendimento seria abandonado por Buenos Aires, retomando ações ostensivamente inamistosas, que chegaram a alimentar sérios rumores de um ataque armado argentino.

Apesar de todas essas graves dificuldades, foi concluída a negociação com o Paraguai e, em 26 de abril de 1973, em Brasília, procedeu-se

à assinatura solene do Tratado de Itaipu pelos Chanceleres Gibson Barboza e Sapena Pastor, na presença dos respectivos Presidentes.

Os termos do Tratado consubstanciaram um exemplo incomum em todo o Mundo de participação totalmente igualitária entre países com imensa desigualdade de Poder Nacional. Tudo seria repartido rigorosamente em 50% para cada país, embora o Brasil tenha tido de bancar sozinho todo o financiamento da construção e, posteriormente, da recapacitação da usina. (Daí o esquema em vigor de abatimento da dívida paraguaia – atualmente de US$ 19 bilhões – utilizando-se parte do pagamento pelo Brasil com a compra do excedente não-utilizado pelo Paraguai).

Mais do que o começo daquela que seria "a usina da prosperidade compartilhada", o Tratado marcou o início de um projeto geopolítico de imenso alcance. Itaipu iria dobrar a geração de energia, assegurando o crescimento cumulativo do Poder Nacional do Brasil. Um efeito colateral seria gerar uma disparidade inconteste do Poder Nacional entre Brasil e Argentina, permitindo a esperança de que assim se neutralizasse a histórica e renitente belicosidade portenha. Graças à usina, o Paraguai teria condições de empreender um processo de acelerado desenvolvimento econômico e social, que poderia servir de "modelo" para outros países com características semelhantes. Além disso, o Paraguai passaria a ter uma posição negociadora muito melhor perante a Argentina, especificamente em relação ao projeto da usina hidrelétrica de Yaciretá-Apipé, que se arrastava desde 1925.[3]

A assinatura do Tratado de Itaipu foi uma demonstração tangível do Substrato Moral da Nação brasileira, caracterizado na preferência pela negociação diplomática e não pelo uso da força armada para dirimir controvérsias internacionais. Em outras palavras, confirmava-se o acerto da tradição do Itamaraty que se consolidara na obra magnífica dos diplomatas brasileiros, iniciada com Alexandre de Gusmão, no século XVIII, com a adoção do princípio do *uti possidetis*, passando

3. *Cronologia sucinta: 1958 – criação da Comissão Mista Técnica Argentino-Paraguaia 1973 – assinatura do Tratado de Yacyretá / 1983 – início das obras / 1994 – instalada a primeira unidade geradora / 1980 – entram em operação as 20 unidades programadas.*

pela atuação do Visconde do Rio Branco, em 1870, para impedir a desagregação territorial do Paraguai e coroada com a obra grandiosa do Barão do Rio Branco na fixação jurídica final das nossas fronteiras.

A sucinta descrição feita aqui justifica a caracterização do Embaixador Gibson como um autêntico paradigma de Diplomata, revelando:

Coragem física e moral – aceitação de "missão de alto risco", inclusive para seu futuro profissional.

"Especialidade em generalidades" aliada à humildade intelectual – buscar toda a informação técnica disponível e não pretender tudo saber.

Capacidade de iniciativa – identificar o melhor caminho para superar o problema (o que requer conseguir certa dose de satisfação para a outra parte).

Disciplina – preservar o escalão superior de eventual insucesso, mas submeter-lhe a proposta final.

Discreção – evitar ao máximo vazamentos para a mídia e não querer aparecer em destaque na mídia.

Compreensão sem submissão – entender as motivações da outra parte, mantendo clara firmeza da posição própria.

Percepção geopolítica e geoestratégica – fincar alicerces para o desenvolvimento compartilhado e a integração efetiva.

Por tudo isso e pelos outros grandes feitos, na sua trajetória profissional, não hesito em afirmar que, na história diplomática do Brasil, depois da figura ímpar do Barão do Rio Branco, o maior Chanceler que o País teve até hoje foi o Embaixador Mario Gibson Barboza!

Inspirado pela memória desse grande brasileiro e tendo em vista certos episódios recentes da conduta do atual governo no Campo Externo, creio necessário recordar alguns conceitos basilares da Diplomacia.

- No relacionamento internacional, não há amigos nem inimigos; existem apenas (e sempre) interesses conflituosos ou conciliáveis.
- A capacidade de atuação de um Estado no Campo Externo é a resultante do desempenho diplomático da Nação ao longo de sua história.
- A Política Externa é, por definição, Política de Estado. Sua formulação e implementação só devem ser confiadas aos quadros

diplomáticos profissionais (Carreira de Estado), preservados da contaminação pelos interesses da política interna.

- Política Externa é algo sério demais para se deixar nas mãos de políticos e amadores.
- Na Diplomacia, os fins jamais justificam os meios e só pelos meios corretos poder-se-á atingir um fim satisfatório.
- Em Política Externa, a generosidade só é autêntica quando atende aos interesses de todas as Nações envolvidas. Em caso contrário, revela incompetência e estimula novas exigências.
- As concessões feitas por incompetência conduzem ao fracasso diplomático, que leva à trilha nociva da "política por outros meios".

Para terminar, convém assinalar que:

A Nação que não cultua os grandes feitos dos seus próceres está fadada a não conseguir emulá-los!

O autor é Embaixador.

O impávido colosso indefeso

Paulo Ricardo da Rocha Paiva

É inacreditável que o Brasil vivenciando, hoje, uma economia de resultados, no limiar do alcance da 5ª posição no *ranking* mundial, continue sem garras, o mesmo notório impávido colosso como sempre sem presas, absolutamente vulnerável para o enfrentamento de crises internacionais que, apenas por pura sorte, têm passado ao largo. Acontece que algumas provocam conflitos armados, envolvendo potências de peso na resolução de questões que, bem ou mal, se pesquisadas suas causas, são resultado final da prepotência e da arrogância com que defendem seus interesses.

A nos induzir, uma lavagem cerebral sem precedentes, banaliza o fato de uma coalizão de grandes potências desmantelar um país cuja população, de nenhuma forma, merece castigo pelos atos fanáticos de seita fundamentalista que, para azar dos afegãos, foi acusada de homiziar quadros da Al Qaeda. Ao observador mais arguto, entretanto, fica fácil vislumbrar o arremedo de uma nova "Santa Aliança" de poderosos que não têm o menor constrangimento de intervir, à *manu militari*, em outras nações, invocando dogmas e princípios de direito internacional que só respeitam quando do seu interesse.

É de se perguntar: qual será o próximo passo destes senhores da guerra quando evacuarem o Afeganistão? Os EUA, vale dizer, não deixam passar a oportunidade caracterizando sempre as FARC como grupo guerrilheiro apoiado pelo narcotráfico e vinculado ao terrorismo internacional. Já a Colômbia permitiu ao "irmão do norte" a ocupação de bases defrontando nossa Amazônia, verdadeiras pontas de lança para uma intervenção na esteira de uma perseguição a narcoguerrilheiros, de fácil apoio por uma comunidade global sequiosa de punir os "destruidores de uma flora e de uma fauna" e de abocanhar o seu quinhão, naquilo que considera como patrimônio da humanidade.

Infelizmente, os nossos governantes e, também, a sociedade continuam sendo o mesmo avestruz de cabeça enterrada quanto à necessidade emergencial e urgente que tem o País de rearmar-se para o enfrentamento das ameaças que se descortinam no cenário mundial.

Agora, além da nossa grande região norte, deve ser garantida a posse do imenso manancial de petróleo existente nas camadas do pré-sal brasileiro. Qualquer pessoa de tirocínio mediano é capaz de entender que não serão com *bodoques e zarabatanas* artesanais ou confiando tão-somente na diplomacia que vamos manter a posse de tanta riqueza. Nosso destino de potência secundária, admitido e absorvido na década de 90, já caducou. Não seria chegada a hora da denúncia de tratados que, longe de afastar o perigo de uma agressão, apenas nos submetem?

Ter o que defender pode ser uma vantagem ou uma desvantagem. Acontece que, queiramos ou não, temos muitíssimo a defender. Governo e diplomacia devem compreender e aceitar esta realidade**:** nas relações com as potências militares, para que se consiga expressar no mesmo tom destas, urge estarmos ancorados em poder dissuasório de peso, mas nunca em tratados de limitação de armas que, em última instância, só favorecem ao comércio de mão única com os *mercadores da morte* lotados naquelas mesmas potências. Afinal de contas, vence na luta quem vende e não quem compra armas. Se nas três últimas décadas o País tivesse investido em um projeto sério de defesa não estaríamos agora correndo atrás do prejuízo, engordando outros cofres pelo pagamento de helicópteros, aviões de caça e submarinos.

O autor é Coronel de Infantaria e Estado-Maior e doutor em Ciências Militares pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército.

Bric, Chíndia e Chimérica: os novos *players* da economia global

Manuel Cambeses Júnior

Ultimamente, muito se tem falado sobre os "BRIC" - acrônimo criado pelo economista do banco Goldman Sachs, de nome Jim O'Neill, no ano de 2001 -, que contém as iniciais dos quatro países que caminham em maior velocidade dentro da economia global, no alvorecer do século XXI: Brasil, Rússia, Índia e China. Também se tornou frequente ouvir a novel expressão "Chíndia", batizada pelo político indiano Jairam Tamesh, para fazer referência à notável sinergia entre a força manufatureira e a força nos serviços das duas dinâmicas economias: China e Índia. Entretanto, o mais curioso desses novos conceitos foi o surgido na Inglaterra, no ano de 2008, cunhado pelo historiador inglês Niall Ferguson e o economista alemão Moritz Schularick, intitulado: "Chimérica".

O termo "Chimérica" traduz o profundo entrelaçamento das relações comerciais, produtivas e financeiras entre as duas maiores economias do mundo, situadas em polos opostos do planeta: China e Estados Unidos. Alguns analistas, a meu ver erradamente, chegam a comparar esta associação com a União Europeia, devido à intensidade e diversidade que alcança a sua intensa complementariedade econômica. No entanto, é importante destacar que, diferentemente da experiência europeia, a ativa imbricação e a interdependência consolidada em "Chimérica" é mero fruto das circunstâncias e, em nenhum caso, o resultado de uma ação deliberada, ou mesmo desejada, e menudemente planejada pelos países constitutivos da impressionante e profícua parceria alcançada pelos europeus, através de muitos anos de exaustivos ajustamentos.

Muito além dos "mapas de rota" adredemente traçados pelos países constitutivos da União Europeia, e bem antes da consolidação e ativação do pujante bloco econômico, inclusive com a entronização da moeda única, o Euro, o certo é que, diferentemente do que ocorreu na Europa, os Estados Unidos e a China foram paulatinamente imbricando-se, em termos econômicos e comerciais, e, na atualidade, já não podem, para o bem e para o mal, viver de forma isolada, sem uma intensa e marcante dependência recíproca.

Hodiernamente, a economia estadunidense tem capacidade de seguir funcionando, a meia força, em que pesem os seus gigantescos e reiterados déficits, porque os chineses estão dispostos a absorver as emissões da dívida pública que o governo norte-americano coloca no mercado bursátil. Entretanto, os excedentes chineses não poderiam existir se os americanos não estivessem dispostos a consumir vorazmente os produtos fabricados pela indústria chinesa e a aceitar uma balança comercial habitualmente negativa e favorável ao governo chinês.

No primeiro trimestre de 2009, o governo estadunidense autorizou o repasse, aos chineses, de 1,4 trilhão de dólares em bônus emitidos pelo Tesouro dos EUA, como forma de por de novo em marcha uma economia moribunda, ademais de ativar várias leis de estímulo financeiro.

Faz-se mister destacar que, se de alguma maneira o portentoso país asiático tem, sistematicamente, vindo em socorro, no sentido de resgatar e alavancar a combalida economia americana, vez que outra também é o responsável, em grande medida, pelo que ocorre na economia do gigante do norte. Ou seja, se não fosse pela disposição e impetuosidade dos chineses de alimentarem-se do déficit dos Estados Unidos, seria impossível que os estadunidenses estivessem tão dispostos a viver acima de suas reais possibilidades, ou que o baixo custo do dinheiro tivesse estimulado o risco financeiro da maneira com que tem sido feito.

Diante desta realidade, podemos inferir que o termo "Chimérica" traduz-se em uma complexa relação, entre dois portentosos países, que engendra, como corolário, círculos viciosos que se traduzem em desequilíbrios estruturais, no marco de uma dinâmica operativa altamente complexa e, consequentemente, instável.

Certamente, com todos os percalços que possam existir, os Estados Unidos e a República Popular da China constituem, na atualidade, as duas partes da mesma laranja e, consequentemente, apresentam alto grau de interdependência em suas economias. Daí, podemos deduzir que, em realidade, já não podem deixar de viver como num casamento estável e perfeito: um sem o outro.

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

Saint Exupéry: o aviador, o filósofo, o mito.

Lauro Ney Menezes

"Um escritor que pilotava ou um piloto que escrevia? Poeta, moralista, pensador, ou piloto-de-linha, comandante de bordo, piloto de ensaios? Humanista, jardineiro, arquiteto de ideias? Ou obreiro de aviação, diretor de companhia, chefe de base, piloto de combate, piloto de raids?"

"**Aluno mediano**", relataram seus professores, e "**piloto mediano**", reportaram seus instrutores-de-voo. Nada, portanto, de incomum ou genial em seus dotes. Entretanto, **espírito e intuição** acima da média, relataram seus contemporâneos, e **piloto com fogo sagrado**, conceituaram seus instrutores militares.

Tonio, seu apelido de família, era um menino talentoso (desenhava muito bem ilustrando sua correspondência e, mais tarde, seus livros) que escutava, com atenção e maravilhado, as histórias que a doce imaginação da mãe inventava para suas crianças. Dedicava à sua mãe, viúva precoce, uma ternura que cultivou e expressou, viva e profundamente, durante toda a vida e bem retratada em sua correspondência. Nesse relacionamento, já se evidencia uma sensível personalidade através dos seus escritos. Em um aniversário de sua mãe - sempre tratado como um acontecimento pela família - os filhos trazem presentes. Ao invés de recordações materiais, Tonio lhe compõe um poema:

Dieu t'a donné, la grâce et la beauté.
Et tu nous chéris, quelle felicité!

Em sua adolescência, foi um bom aluno em filosofia enquanto em outras matérias sempre se classificou no último terço da turma. Entretanto, suas manifestações literárias já se faziam notar com a aparição de poemas e escritos variados *"Amerture, Desenchantement, Printemps de Guerre"*. A leitura, também, se tornou hábito. Mas, a atividade esportiva não entusiasma o jovem estudante.

Com dezenove anos, após a 1ª Guerra Mundial, presta exame para a Marinha e não consegue êxito por haver obtido a nota 1(um) em língua francesa.

Matricula-se no curso de arquitetura, porém, não convencido da vocação, apresenta-se ao serviço militar que, face à sua personalidade, era uma libertação do fastio da rotina, que odiava. Assim, aos 21 anos, inicia sua vida em uniforme.

Não está claro o momento em que Saint Exupéry começa a se interessar pela aviação. Na verdade, sua adolescência se passou em um período de grande efervescência aeronáutica, em que os pioneiros desbravaram os ares e, de certa forma, influenciando toda aquela geração, convidando-a para a nova aventura. Entretanto, tudo indica que seu interesse foi despertado quando de um voo de balão aos 12 anos de idade. Leia-se o poema consequente:

Les ailes frémissaient sous la souflle du soir.
Asas fremiam a brisa do crepúsculo.

A 1ª Grande Guerra havia trazido um enorme desenvolvimento tecnológico, principalmente na aviação, que vem a se tornar a **arma de elite**, eclipsando a tradicional cavalaria.

Por essa razão, talvez, Saint Exupéry tenha se candidatado à prestação do serviço militar no 2º Regimento de Aviação instalado próximo a Strasbourg. Entretanto, como recruta não tinha acesso ao treinamento aéreo. Decidido a se brevetar, se apresenta aos exames para o voo militar, porém, inicia - sob suas próprias custas - o voo em um pequeno aeroclube, onde de breveta como piloto civil.

Àquela época, o treinamento militar apenas se dava nos Departamentos Além-Mar e Saint Exupéry solicita transferência para o Marrocos, para esse fim. Lá teve seu "laché". Seus nove meses de serviço militar em África não chegaram a permitir que ele se tornasse um verdadeiro piloto civil, e muito menos militar. E sua veia literária não havia pulsado.

Continua sua pequena carreira militar já em França, e dela se afasta em 1923. Por um período de dois anos, a vida de Saint Exupéry foi pouco fértil: instrutor de voo, sócio de uma empresa de fotografia aérea e representante comercial de caminhões. Nenhuma dessas atividades o entusiasmou como a carreira, e a solidão da vida do interior fez novamente despertar sua veia poética quando da sua correspondência com os amigos e, principalmente, com sua mãe.

É, também, por mãos de amigos que Saint Exupéry passa do momento literário aeronáutico para o tempo de exercício aeronáutico: um emprego na recém-formada Companhia de Aviação Latécoère.

Fundada por Pierre Latécoère - construtor de aviões - a referida Companhia se propunha a iniciar o tráfego aéreo postal entre o continente europeu e o norte da África, reduzindo o tempo de percurso de 11 dias para 13 horas. Da mesma maneira, Latécoère imaginava reduzir de 23 dias para 7 dias o tempo de percurso de uma mala postal entre Paris e Buenos Aires. Foi na direção da Latécoère que os experientes pilotos da guerra foram direcionados, a fim de compor suas primeiras equipagens.

Em Toulouse, escritório central da Companhia, Saint Exupéry vem encontrar-se com Guillaumet, Mermoz, Daurat e outros, que viriam a compor as equipes de pilotos que desbravaram as rotas de África e América do Sul.

"Aqui - descrevia Saint Exupéry - a aviação é uma linda ocupação. Não é um jogo e é como eu gosto. Não é um esporte, como antes, mas algo que é inexplicável: uma espécie de guerra".

Os aviões eram rudimentares, o altímetro era pendurado no pescoço para evitar as vibrações do motor, as bússolas se desregulavam facilmente e as previsões meteorológicas eram pura fantasia. O voo rasante, para se livrar da chuva ou do mau tempo, era extremamente comum.

Saint Exupéry inicia sua carreira como piloto de linha, fazendo as etapas Toulouse-Dakar continuadamente. Nesse métier, enfrenta a solidão, o isolamento, os "remous", as nuvens, a chuva, as panes, as correntes descendentes. Os vales e os montes. A dança nas tempestades, as praias e as palmeiras. Os ventos do deserto, a bruma, o terror dos mouros... O céu e a areia. Todo esse cenário emoldurava as sensações, os sentimentos do jovem piloto, assegurando o conhecimento dos céus e que serviriam de estímulo para extravasar, em palavras e pensamentos, transmitidos em seus futuros escritos.

A introdução do Voo Noturno foi uma inovação capital para o Serviço Aéreo Postal. Entretanto, os riscos provenientes do "pérfido mistério da noite" exigiam comportamento heroico dos participantes. Quando Mermoz estabeleceu que era uma imposição implantar o voo noturno para a sobrevivência da linha, todos seus companheiros

o chamaram de "louco". Dizia ele, *"voaremos à noite com nossos homens antes de fazê-lo por instrumentos. Pilotarei o primeiro correio. Se eu passar, todos passarão após".*

A partir dessa decisão, a linha começa a enfrentar os voos noturnos que, com certeza, "carregaram" profundamente a alma e a mente do escritor-aviador em "Vol de Nuit", sua próxima obra.

Com seu primeiro livro nas livrarias em 1929, Saint Exupéry pilota hidraviões recém-fabricados que se destinavam a cruzar o Atlântico em busca da América do Sul. Logo após, aceita o cargo de Chefe da Base de Aéropostale em Buenos Aires, onde permanece por um ano. Partindo dali, inaugura a linha para a Patagônia.

Foi durante sua gestão que seu amigo fraternal Guillaumet pousa em pane nos Andes entre Mendonza e Santiago, e mais tarde retorna à Base, concedendo um relatório impressionante que ilustrará escritos de Saint Exupéry.

Foi nesta mesma época que conheceu Consuelo Carrilho Gomez, sua futura esposa e que, também, se dedicou à preparação de "Vol de Nuit":

..."Mais coisas sobre nós mesmos nos ensina a terra; mais do que os livros. Porque nos oferece resistência. Ao se medir frente a um obstáculo, o homem aprende a se conhecer; para superá-lo, entretanto, precisa de uma ferramenta. O avião, ferramenta das linhas aéreas, envolve o homem".

"Como a ferramenta revela o obreiro, o avião revela o HOMEM".

"Trago sempre nos olhos a imagem do meu primeiro voo noturno: uma noite escura onde apenas cintilavam como estrelas, pequenas luzes perdidas nos campos. Cada uma delas marcava, no oceano da escuridão, o milagre da presença de uma consciência. Sob cada uma delas alguém trabalhava, lia, meditava ou fazia confidências. Sob outras alguém saudava o espaço ou se consumia em cálculos sobre a nebulosa de Andromeda. Mais além seria, talvez, a hora do amor... mas entre essas estrelas vivas tantas janelas fechadas, tantas estrelas extintas, tantos homens adormecidos!"

"A noite estava sem luar. Eu navegava entre a bruma e as nuvens espessas, que tornavam a noite mais negra ainda. Nada havia de material para mim no mundo que o meu avião. Estava "desligado de tudo". Percebi, na linha do horizonte, uma primeira luz, pensei ser um farol. Imaginem a alegria que produz um pontinho brilhante que tudo contém. Aproei a pequena luz: era uma estrela".

Na releitura de Saint Exupéry, a palavra **estrela** espiritualiza a imagem do ponto de convergência, das consciências abertas vibrantes. Simboliza a fragilidade da vida, a solidão humana, as vias misteriosas do destino, o próprio céu. O campo celeste estrelado é, para o autor, a imagem do infinito. Um infinito cósmico, espiritual e humano. Suas obras transmitem a dignidade e o amor ao homem.

"As noites de inverno haviam feito a paz com a massa montanhosa, assim como os séculos com os castelos mortos".

Saint Exupéry não usava as palavras que não fosse com reverência e viveu, pessoalmente, cada palavra que empregava.

Voar, para Saint Exupéry, não era apenas pilotar, mas era o encontro do homem e sua medida: era uma busca incansável de si próprio.

"O reinado da lua, das estrelas e dos sonhos sempre fascinaram e Vol de Nuit era, antes mais nada, um canto à noite... Não é um livro sobre o ***voo noturno*** *mas, no seu senso mais íntimo, um livro sobre a noite. Jamais vivi que não fosse após as 9 horas da noite...", são palavras do autor.*

Seus esforços poéticos foram recompensados quando um júri feminino concede o Prêmio FEMINA 1931 pelo romance "Vol de Nuit". Na concepção do autor, o romance era mais do que simplesmente a história do voo noturno: era um tratado sobre a coragem, heroísmo ou de exercício do Comando e Chefia.

Saint Exupéry consegue tamanha concisão que coloca sua obra na seleção dos clássicos franceses de grande densidade.

De 1936 a 1939, Saint Exupéry se dedica tanto às atividades aeronáuticas como às de escritor, agora como repórter dos jornais franceses "L'Intransigeant e Paris-Soir" para retratar a Guerra da Espanha.

Saint Exupéry, assim como Mermoz, não mantinha nenhuma simpatia pelo fascismo nem pelos seus líderes. Mas entendia que a "busca de um desafio dava à vida sua intensidade e sentido"...

"O segredo é muito simples: não se vê bem que não seja com o coração. O essencial é invisível para os olhos".

"Combaterei para os Homens contra o inimigo. Porém, combaterei sempre contra mim mesmo".

"Aquele que dá sentido à vida, dá sentido à morte".

"Uma civilização onde o homem seja respeitado além de suas ideias, essa é a minha civilização".

"Uma certa burguesia francesa é atroz, mas as doutrinárias puras do marxismo não o são menos!"

A perda de seu companheiro Mermoz, desaparecido no seio do Atlântico Sul, em 1936, estimula o escritor a produzir artigos "in memorian" e, com um grande sentimentalismo escreve:

"Ele era da bela raça: aquela que afronta o mundo com toda sua envergadura e não se negava a qualquer esforço; não recusa nenhum adversário. Se engajava por inteiro em todos os seus atos. Jean Mermoz se oferecia ao vento, como uma árvore. Era um homem de "métier" e essa era sua grandeza. É necessário uma ferramenta para entrar em contato com o mundo. O peão, em seu trabalho descobre, pouco a pouco, os segredos da terra. E a verdade é universal. Por meio de seu manche de pilotagem, de sua ferramenta, o aviador aprende muito mais através das páginas de um livro. Ele se torna um sábio. Dessa forma, esses homens, através dos comandos de seus aviões, pela magia de seu instrumento de trabalho, adquiriram uma sabedoria semelhante à do peão. Eles também se encontravam de igual para igual com essas divindades elementares: a noite, o dia, a montanha, o mar, a tempestade. Fiscalizavam o céu como o agricultor supervisiona seus vinhedos. Essa era a fonte de sua serenidade".

Prepara sua nova obra - **Terra dos Homens** - que a crítica literária recebe com aplausos e menções tais como:

- *"Memoz havia decifrado as areias, a montanha, a noite e o mar. Havia soçobrado nelas, mais de uma vez. Mas, sempre que voltava era para partir outra vez".*

- *"Se criticasse a Mermoz quando mergulhava para a vertence chilena dos Andes, com sua vitória no coração que ele se enganava e que a via comercial não valia a vida, ele riria. A **verdade** era o HOMEM que nascia nele, quando transpunha os Andes".*

- *"apreciamos totalmente a obra: tudo é rigorosamente exato e autêntico".*

- *"me atrai a lucidez e a sinceridade".*

- *"obra que nos conduz à verdade essencial o que é feito com uma viril e poética gravidade, sem cabotinismo nem jactância. O livro é dos melhores que tivemos nos últimos tempos".*

"Terra dos homens", que veio a luz em 1939 e às portas da 2ª Guerra Mundial, recebeu o Grande Prêmio de Literatura da

Academia Francesa e, rapidamente, se transformou em "Best seller", tendo sido traduzido para o inglês.

"*O avião é uma máquina de voar. Mas que instrumento de auto-análise!*"

"Amor sem esperança não é desesperança. Quer dizer que nos encontraremos no infinito: e, nessa rota, as estrelas são inúteis para nos guiar...".

"O homem se descobre quando se mede contra um obstáculo".

Diversos críticos se enganaram ao rotular Saint Exupéry como "existencialista". Na realidade, se desejássemos defini-lo melhor seria entendê-lo como "resistencialista", já que sua filosofia de muito se aproximava à de Ortega y Gasset e Toynbee: "desafio e resposta".

"A verdadeira qualidade do homem não é qualquer coisa a ele atribuída no nascimento, mas aquela adquirida. Suas virtudes não provêm de uma herança, mas de algo que ele próprio criou".

Em "Terra dos Homens" faz afirmações contestando teorias socialistas em voga na época "que nos importam as teorias políticas que pretendem liberar os homens? Que vai daí nascer?

"Terra dos Homens" não foi concebido como um livro de aventuras relatando as conquistas dos alpinistas ou aviadores, soldados ou mouros. Seu tema principal se resume em uma metáfora: "é a qualidade de carpinteiro que, face a face com a madeira a apalpa, a mede, a sente e, longe de tratá-la superficialmente, transfere a seu modo todas suas virtudes.

"Somente o ESPÍRITO, soprando a argila pode criar o HOMEM", entendendo-se ESPÍRITO como dinamismo humano".

Após seu acidente na Guatemala, Saint Exupéry somente volta a voar com Guillaumet em uma travessia do Atlântico, da África do Norte aos Estados Unidos.

O enorme sucesso de "Terra dos Homens" oferece ao autor, recompensas financeiras elevadas que lhe permitem retornar seu elegante modo de viver, há algum tempo abandonado.

É nesta circunstância, que enfrenta a 2ª Guerra. Sua convocação para o serviço militar não tarda: recebe o posto de capitão e é classificado em uma unidade de bombardeio. O que não lhe agrada, pois não desejava executar as missões que causavam a carnificina que assistiu, quando em Espanha.

"A verdadeira qualidade do homem não é qualquer coisa a ele atribuída no nascimento, mas aquela adquirida. Suas virtudes não provêm de uma herança, mas de algo que ele próprio criou".

Sua esperança de obter uma transferência para uma unidade de caça espaireceu quando, alegando sua idade e das seqüelas oriundas do acidente de Guatemala, o serviço militar o classifica em uma unidade de reconhecimento. Dessa convivência com os homens de uniforme, provêm os elementos para sua obra "Piloto de Guerra". Com a França invadida, desloca-se com sua unidade para a Argélia. Ali, por algum tempo e sem que solução seja dada que permita sua unidade retornar ao combate, já que a França havia capitulado frente à Wermacht, Saint Exupéry recolhe notas que lhe servirão mais tarde para compor "Citadelle".

Convencido de que somente com o apoio americano seria possível salvar a França do domínio alemão, Saint Exupéry se desloca para os Estados Unidos, via Lisboa, no fim de 1940. É lá que conclui "Piloto de Guerra" e esboça "Pequeno Príncipe", no ano de 1942.

A obra "Piloto de Guerra", já impressa no Canadá, exacerba os críticos naquilo que poderia ser entendido como "posição política do autor", com relação à situação da França no contexto da Guerra Mundial. Alguns chegaram a titulá-lo "pétainiste". Na realidade, o escritor se posicionava contra o "fascismo sem doutrina do Gen. De Gaulle..." A obra lhe rende o Prêmio Aeroclube de França (póstumo).

A ideia de escrever um livro para crianças (mais tarde "Pequeno Príncipe") nasceu nessa época, em New York. Estimulado pelos amigos americanos, e por um período de enfermidade, Saint Exupéry elabora sua pequena obra, em grande parte sob os efeitos de uma forte febre que lhes estimulava a criatividade.

Vista como uma fábula, alguns críticos viram no "Pequeno Príncipe" um dos maiores livros existencialistas do século. Obra para os jovens e adultos.

Paladino dos céus, contemplativo solitário, misterioso, visionário. É incontestável que Saint Exupéry se interessava particularmente pelas ciências exatas, porém não negligenciava a sociologia ou a economia política. Místico sem fé, "peão das estrelas".

Saint Exupéry aspirava ser o herói da grande conversão humana nos tempos modernos. Sua visão da terra, vista do avião, revelou o que poderia ser nosso planeta sem os homens.

Criou um estilo para acordar as "almas mortas". É tudo isso que deve ser preservado. Uma chama frágil, milagrosa centelha da consciência humana que, se o HOMEM a preservar, poderá se manter acesa e jamais desaparecer.

O retorno do combate, uma meta não esquecida por Saint Exupéry. Muito embora suas atividades aviatórias tivessem se resumido bastante quando nos Estados Unidos, seu desejo de participar no conflito era constante.

Com 42 anos, já longe da idade para pilotar um avião de Caça, reagindo à ideia de voar um bombardeiro, Saint Exupéry custava a se decidir. Reagia à ideia de juntar-se às tropas de De Gaulle, na Inglaterra principalmente porque, na sua concepção "o Gen. De Gaulle era muito mais inimigo do Governo de Vichy do que da própria Alemanha invasora...". Mas desejava voltar a voar em missão de guerra, de qualquer forma.

Superada a dificuldade de obter um uniforme francês em New York, Saint Exupéry se desloca de navio para a África do Norte, em busca de sua antiga unidade de reconhecimento: o II/33.

Seu retorno ao voo e à unidade de origem foi cercado de todos os possíveis percalços. Trabalhavam contra o escritor: sua idade (43 anos), suas limitações físicas proveniente do acidente anterior, as imposições do voo e a complexidade do avião P38. Além de, evidentemente, pequenos detalhes do tipo: Saint Exupéry falava mal o inglês, seu grande porte se alojava mal na cabine do P38 e as velhas fraturas ósseas penalizavam enormemente o aviador por causa do voo de longa duração, em altitude de muito baixas temperaturas.

Um novo acidente, agora a bordo de um P38 (pouso em pane em pista curta) leva o comando da aviação americana a afastar novamente Saint Exupéry do voo, para seu desespero. Seu retorno ao voo terá que passar por De Gaulle, o que agravava a situação...

Somente através das ações de amigos americanos (particularmente o filho de Roosevelt), Saint Exupéry é reintegrado ao voo em 1944.

Baseado na Sardenha, dali Saint Exupéry para suas missões de reconhecimento sobre a França. Em 31 Jul 1944, decola na sua 5ª missão de guerra, para não mais retornar à Base.

O decano dos Pilotos de Guerra do mundo, o pioneiro que se rivalizou em astúcia frente aos mouros de África do Norte, que enfrentou os ventos frios da Patagônia; o Veterano que sobreviveu à atmosfera gelada dos Andes e à sede no deserto da Líbia, à AAA de Arras ou aos aviões de Caça alemães desta vez - diferentemente de antes - não retornou da missão. Abatido ou desaparecido no mar: não se sabe.

Não voltou para repartir! Mas deixou a vida como desejava: após haver conquistado o mundo com suas mensagens a bordo de sua máquina de voar que para ele era - antes de mais nada - "uma forma de transportar emoções".

31 Jul 1944 a 31 Jul 2009.

Sessenta e cinco anos **sem** Saint Exupéry!

"O avião, uma máquina de voar. Mas que instrumento de auto-análise!"

O autor é Major-Brigadeiro-do-Ar e presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC).

Israel contra Israel

Demétrio Magnoli

"A construção em Jerusalém - e em todos os outros lugares - prosseguirá na forma que tem sido costumeira ao longo dos últimos 42 anos", assegurou o primeiro-ministro Benjamin Netanyahu perante os dirigentes de seu partido, o Likud. A referência aos "42 anos" tenta veicular as ideias de continuidade e estabilidade. Mas a ideia de ruptura é a chave para entender a decisão de prosseguir a estratégia adotada desde a Guerra dos Seis Dias e a ocupação dos territórios palestinos. Israel persiste na transferência de judeus para Jerusalém Oriental e a Cisjordânia enquanto mudam o seu entorno e o mundo.

A sabotagem das negociações de paz representada pela estratégia inflexível atinge interesses vitais dos EUA no chamado Grande Oriente Médio, como enfatizou o vice-presidente americano, Joe Biden, referindo-se às tropas no Iraque e no Afeganistão e à política de contenção do Irã. O fato evidente é que as opções nacionais de Israel se tornam cada vez mais disfuncionais, do ponto de vista da geopolítica global de Washington. Contudo o problema candente das fissuras no edifício da aliança com os EUA, apontado por tantos analistas, empalidece diante de um outro. Hoje, a persistência do governo israelense ameaça destruir os fundamentos políticos sobre os quais repousa o próprio Estado de Israel.

Israel não pode ter três coisas simultaneamente: 1) Um Estado judeu; 2) um Estado democrático; 3) um Estado que exerça soberania sobre toda a Palestina histórica. Só é possível ter duas dessas coisas, em qualquer combinação.

A primeira hipótese, um Estado judeu e democrático, convivendo lado a lado com um Estado palestino, é a meta professada por todos os governos israelenses e também pela Autoridade Palestina desde os Acordos de Oslo de 1993. Entretanto, a continuidade dos assentamentos evidencia a distância entre o discurso oficial e a vontade real de alcançar uma paz baseada na partilha, que depende de um acordo aceitável para os palestinos.

A segunda hipótese, um Estado judeu que exerça soberania sobre toda a Palestina histórica, é a meta mais ou menos explícita do polo minoritário de partidos nacionalistas e religiosos que atualmente desempenha o papel de fiel da balança nas coalizões governistas israelenses. A possibilidade existe, mas implica a renúncia à democracia, além de uma guerra de ocupação permanente. Há pouco, a população árabe-palestina ultrapassou a população judaica no conjunto Israel-Palestina. O desequilíbrio demográfico tende a aumentar, em razão da desigualdade nas taxas de crescimento vegetativo e do virtual encerramento da imigração em massa para Israel, depois da conclusão do ciclo recente de ingresso de judeus russos. O Estado judeu em toda a Palestina histórica configuraria uma ditadura imposta à maioria de seus habitantes e um regime de tipo apartheid, que condena a maioria a viver sob o estatuto de não-cidadãos.

A terceira hipótese, um Estado democrático no território integral da Palestina histórica, é a meta almejada por correntes de esquerda muito minoritárias tanto entre os israelenses quanto entre os palestinos. Tal solução redundaria na renúncia à natureza judaica de Israel, pois geraria um Estado binacional, com direitos iguais para todos os seus habitantes. Nesse horizonte se extinguiria historicamente o sionismo, doutrina na qual se condensou o moderno nacionalismo judaico.

O tríplice entroncamento histórico desenhou-se a partir da ocupação dos territórios palestinos, em 1967, e da subsequente colonização judaica da Cisjordânia e da parte leste de Jerusalém? uma estratégia justificada inicialmente por alegações de segurança e, depois, sob argumentos histórico-religiosos. A primeira intifada (revolta) palestina, na década de 1980, incutiu na elite política de Israel a consciência das opções existentes. Os Acordos de Oslo, reconhecimento diplomático da presença de uma nação palestina com direito a constituir-se em Estado, refletiram essa consciência? e a escolha deliberada da única alternativa capaz de assegurar o futuro de um Estado judeu e democrático.

Mas a palavra solene inscrita num tratado não resiste à corrosão do tempo e das intempéries. A paz, proclamada como intenção, converteu-se num amargo eufemismo para a ocupação, a colonização, a humilhação e a despossessão. Sob o impacto do eufemismo, desmancha-se a liderança nacionalista palestina comprometida com a meta da partilha. Num eloquente atestado da falência definitiva do processo de Oslo,

Mahmoud Abbas, o líder fraco que ainda conecta os palestinos ao compromisso de 1993, anunciou a decisão de não concorrer à reeleição. Os palestinos estão próximos de um limiar histórico. Na hora em que abdicarem de seu prometido Estado, só restarão as hipóteses da abolição da democracia ou do caráter judaico de Israel.

Israel não está sozinho na Terra Santa. A chave da porta do futuro está partida ao meio e metade dela pertence aos palestinos. A implosão iminente da Autoridade Palestina dividirá os palestinos entre a liderança fundamentalista do Hamas, cuja corrente mais extremada insiste na destruição de Israel, e os líderes nacionalistas democráticos, que perderam a crença na solução dos dois Estados. O desafio existencial posto pelos extremistas do Hamas sempre poderá ser respondido pela força das armas. Mas avultará, inevitavelmente, um desafio de natureza diferente, imune à força bruta e expresso pela reivindicação de direitos políticos iguais para todos os habitantes do conjunto Israel-Palestina.

"Não mais queremos um Estado que só existiria sob a forma de fragmentos territoriais desconexos governados por déspotas dependentes do estrangeiro. Exigimos direitos de cidadania iguais aos usufruídos pelos cidadãos judeus de Israel." A política de Netanyahu ergue o mastro no qual tremulará essa bandeira. A prudência manda Israel refletir sobre isso.

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

Coragem Intelectual

Araken Hipólito da Costa

A vida na aviação exige habilidades, atentividade, determinação, mas sobretudo coragem para enfrentar os desafios inerentes ao voo.

Ao mesmo tempo, requer no exercício da profissão, conhecimentos científicos, valores morais e sentido existencial norteados por uma coragem intelectual, notadamente nos momentos de decisão.

A coragem é uma virtude militar, cujo maior ato é dar a vida por seu país. A coragem, também, é considerada a mais fundamental das clássicas virtudes morais, pois é aquela que conserva a existência do ser. De outra forma, o contrário da virtude é a covardia que trai o amigo ou o país.

Em se tratando da coragem intelectual, gostaria de citar dois pronunciamentos significativos:

A primeira palestra foi a aula inaugural na universidade de Harvard (Cambridge EUA), em 08 de junho de 1978 pelo romancista e filósofo russo, Alexander Solzhenitsyn, em seu quarto ano de exílio da União Soviética. Alerta Solzhenitsyn para a importância da Verdade que raramente é doce, quase invariavelmente é amarga, acrescentando que a sua principal preocupação não é tanto o poderio militar do comunismo, mas como as idéias comuns que tal ideologia partilhou com a filosofia moderna, onde o homem se vê como autônomo, sem objetivo e livre para criar suas próprias leis e moralidade. Apesar da sua advertência é curioso na história do pensamento moderno que os intelectuais não previram a derrocada inesperada em 1989 dos regimes socialistas na Europa que deixaram atrás de si a herança triste de uma terra arrasada e de almas destruídas.

O outro pronunciamento datado de 12 de setembro de 2006 é de Joseph Ratzinger, quando iniciava seu segundo ano no papado como Bento XVI, na Universidade de Regensburg (Bavária – Alemanha) onde fôra professor.

Bento XVI começou sua fala dizendo que as Universidades são locais onde a verdade pode ser tratada de modo amigável, todavia

em circunstâncias sérias. Seu discurso alega que muitos pensadores mulçumanos, simpatizantes da al-Qaeda e de outras organizações terroristas, deveriam ser livres para promover a religião por meio da violência. Isso poderia ser defensável?

Observa Joseph Ratzinger na sua argumentação: *"Ora, desde há muito tempo que o Ocidente vive ameaçado por esta aversão contra as questões fundamentais da sua racionalidade, e desse modo, o único resultado é sofrer um grande dano. A coragem de abrir-se à vastidão da razão, e não a rejeição da sua grandeza – tal é o programa pelo qual uma teologia comprometida, na reflexão sobre a fé bíblica, entra no debate de nossa época".*

Os dois pronunciamentos ocuparam tempo considerável da imprensa internacional e levantaram imensas controvérsias.

Estes exemplos de coragem intelectual podem ser repensados no momento atual político brasileiro. Após a revolução de 1964 em que os militares permaneceram no poder durante 20 anos, assumem governos com posições diferentes, gerando confrontos constantes ideológicos e no plano pessoal.

Considerando a verdade dos fatos, constatamos erros e acertos em ambos os lados, mas são incapazes de admitir os seus próprios desvios de caráter. A verdade nos liberta, mas não se exerce sem dor. O que fazer?

Dito isto, gostaria de transpor para o pensamento brasileiro. O Brasil nasceu com ideias portuguesas calcadas na unidade indissolúvel da extensão continental. Ao mesmo tempo, solidificou-se uma unidade da língua, bem como a miscigenação racial e amalgamaram-se diversos povos e credos. É a terra do homem cordial, conforme Cassiano Ricardo.

A questão que se põe: Qual será o pensamento que vai erigir a nossa esperada civilização brasileira?

Não faz parte do pensamento brasileiro as questões levantadas nos dois pronunciamentos anteriores, tanto o fundamentalismo religioso que leva ao terrorismo, quanto o materialismo que conduz aos sistemas totalitários.

Assim, mover-se em interesses pessoais no ambiente político, ou aceitar modelos que não traduzem nossos anseios significa desintegrar qualquer projeto nacional futuro.

A nossa tradição nos conduz a dois fundamentos para a formação do pensamento brasileiro: o cristianismo e o culturalísmo. Ambos apóiam-se no espírito e na criação cultural, erigindo uma sociedade livre com dimensões na pessoa humana, na sua dignidade transcendente, no valor da vida, da família e da plena convivência.

O futuro da civilização brasileira se formará onde brasileiros se unam em torno de pensamentos que dão força à vida e a nossa cultura. E este futuro crescerá promissor onde esses pensamentos tenham a sua origem na verdade e a levem para dentro dela.

O autor é Coronel-Aviador; diretor cultural do Clube de Aeronáutica e editor da Revista Aeronáutica.

COLEÇÃO AERONÁUTICA DO INCAER

SÉRIE

HISTÓRIA GERAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

VOL. 1 – Dos Primórdios até 1920.
VOL. 2 – De 1921 às Vésperas da Criação do Ministério da Aeronáutica.
VOL. 3 – Da Criação do Ministério da Aeronáutica ao Final da Segunda Guerra Mundial.
VOL. 4 – Janeiro de 1946 a Janeiro de 1956 – Após o Término da Segunda Guerra Mundial até a Posse do Dr. Juscelino Kubitschek como Presidente da República.

SÉRIE

HISTÓRIA SETORIAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

1 – Santos-Dumont e a Conquista do Ar - Aluízio Napoleão
2 – Santos-Dumont and the Conquest of the Air - Aluízio Napoleão
3 – Senta a Pua! - Rui Moreira Lima
4 – Santos-Dumont – História e Iconografia - Fernando Hippólyto da Costa
5 – Com a 1ª ELO na Itália - Fausto Vasques Villanova
6 – Força Aérea Brasileira 1941-1961 – Como eu a vi - J. E. Magalhães Motta
7 – A Última Guerra Romântica – Memórias de um Piloto de Patrulha - Ivo Gastaldoni (ESGOTADO)
8 – Asas ao Vento - Newton Braga
9 – Os Bombardeiros A-20 no Brasil - Gustavo Wetsch
10 – História do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica - Flávio José Martins
11 – Ministros da Aeronáutica 1941-1985 - João Vieira de Sousa
12 – P-47 B4 – O Avião do Dorneles - J. E. Magalhães Motta
13 – Os Primeiros Anos do 1º/14 GAv - Marion de Oliveira Peixoto
14 – Alberto Santos-Dumont - Oscar Fernández Brital (ESGOTADO)
15 – Translado de Aeronaves Militares - J. E. Magalhães Motta
16 – Lockheed PV-1 “Ventura” - J. E. Magalhães Motta
17 – O Esquadrão Pelicano em Cumbica – 2º/10º GAv - Adéele Migon
18 – Base Aérea do Recife – Primórdios e Envolvimento na 2ª Guerra Mundial - Fernando Hippólyto da Costa
19 – Gaviões de Penacho - Lysias Rodrigues
20 – CESSNA AT-17 - J. E. Magalhães Motta
21 – A Pata-Choca - José de Carvalho
22 – Os Primórdios da Atividade Espacial na Aeronáutica - Ivan Janvrot Miranda
23 – Aviação Embarcada - José de Carvalho
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

Brigadeiro-do-Ar Nero Moura
Centenário de Nascimento do Patrono da Aviação de Caça
1910
2010

INCAER