

Sexta-feira, 6 de Abril de 2007

O mito e os fatos (06/04)

Volto aos estertores da crise militar, que felizmente para os usuários da aviação civil já deixou de ser uma crise aérea. Depois que acabou (por enquanto) a agitação político-sindical entre os sargentos, estimulada por gente do governo, a Força Aérea Brasileira (FAB) vem demonstrando sua capacidade de controlar o tráfego aéreo nacional. Mas não é só a FAB que vai bem. Também o Palácio do Planalto tem demonstrado nos últimos dias uma renovada capacidade de travar a disputa de versões na imprensa. Isso é bom e democrático. Jornalismo é confrontar versões, na busca obstinada pelos fatos. Para separar os fatos dos mitos. Um mito, por exemplo, é que Luiz Inácio Lula da Silva decidiu ceder aos controladores de vôo na sexta-feira (30 de março) à noite porque a FAB não tinha um Plano B e era necessário evitar mais transtornos aos passageiros. Bem, desde setembro Lula vinha convivendo bem com a dor de cabeça diária causada aos usuários da aviação civil. No Natal, quando o sistema quase entrou em colapso, o presidente fez declarações genéricas sobre o overbooking (coisa que agora as autoridades dizem que não existiu). Em seguida, lavou as mãos. Os constantes "ultimatos" do presidente foram aparentemente ignorados durante todo esse tempo, sem que ele reagisse. Você poderá argumentar que se trata de um padrão de comportamento. Isso não é fato. Quando, recentemente, Lula bateu o martelo da compra da Nova Varig pela Gol, mandou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) analisar (aprovar) o negócio a toque de caixa. Foi o que a ANAC fez, pois manda quem pode e obedece quem tem juízo. A verdade é que o assim chamado caos nos aeroportos era útil ao governo em seu propósito de transferir o controle do tráfego aéreo nacional para a esfera da ANAC e da Infraero, transferência embalada com o bonito nome de "desmilitarização". Eu continuo querendo saber, aliás, quais os bombons que vêm dentro do ovo de Páscoa da "desmilitarização". E a história da sexta-feira, 30, ainda está por ser completamente contada. Um deputado federal me relatou na última quarta-feira, no plenário da Câmara, que tentou mandar sinais na sexta-feira pela manhã ao Palácio do Planalto de que os controladores planejavam transformar o fim-de-semana num inferno. A reação do governo parece ter sido nenhuma. Com raras exceções, os ministros aproveitaram a viagem de Lula aos Estados Unidos e se mandaram de Brasília. A começar pelo ministro da Defesa, que antes de cair fora da cidade deu uma coletiva na qual afirmou a "legitimidade" do movimento dos sargentos e se limitou a advertir para os riscos de "retrocesso". Foi um comportamento adequado para autoridades supostamente preocupadas com o bem-estar dos passageiros acima de tudo? Não creio. Minha hipótese é que o governo avaliou mal. Não imaginou que, em horas, o novo transtorno se transformaria em colapso. E por que o governo não imaginou isso? Talvez porque a greve geral não estivesse nos planos dos controladores naquela sexta-feira. A idéia deles era iniciar uma greve de fome que, com o tempo, levaria o sistema à paralisia. A greve geral só explodiu quando os líderes do movimento perderam o controle da situação, diante da ameaça de punições. Ou seja, o que era para ser mais um fim-de-semana de confusão nos aeroportos se transformou, inesperadamente, num cenário de paralisiação total dos serviços aéreos comerciais. E o novo quadro pegou o Palácio do Planalto no contrapé. Foi aí que o governo cometeu seu segundo erro de avaliação. Imaginou que a precipitação da crise era a oportunidade que faltava para

dar o xeque-mate na FAB. Dizem que o presidente da República perguntou ao comandante da Aeronáutica se ele poderia garantir a continuidade do controle do tráfego aéreo caso fossem aplicadas punições imediatas aos sargentos amotinados. Consta que comandante respondeu que não. A cena assemelha-se à situação do paciente que discute com o cirurgião cardíaco a necessidade de um transplante.

- Mas, doutor, eu estou acostumado a jogar bola com os meus amigos toda terça-feira. É verdade que nos últimos tempos não estou jogando, pois ando meio sem fôlego. Minha dúvida é a seguinte: se eu fizer esse tal transplante que o senhor me recomenda faz algum tempo, eu vou poder bater minha bolinha na semana seguinte?

Claro que o médico vai dizer que não. Mas a resposta é uma formalidade. A própria pergunta já foi elaborada para obter uma determinada resposta. Quando Lula mandou o ministro do Planejamento e a secretária-executiva da Casa Civil ao encontro dos sargentos-controladores na sexta-feira à noite, desenhou-se um cenário teórico em que o Planalto apareceria como a instância capaz de intervir para debelar uma greve com a qual o comando da FAB -já enfraquecido pela impotência dos últimos meses- não havia conseguido lidar de maneira eficiente. Pesquisem as entrevistas dos políticos governistas naquele sábado e naquele domingo. O discurso foi um só: a insatisfação dos controladores (com o comando militar) tinha, definitivamente, emergido como a causa central da crise. Isso posto, o governo resolveria rapidamente o problema. O próprio Lula prometeu, direto dos Estados Unidos, uma "solução final" para a terça-feira seguinte. Mas o que deu errado para os estrategistas da "desmilitarização"? Está em post anterior e nas reportagens dos últimos dias: 1) a reação da sociedade contra a sindicalização do controle do tráfego aéreo nacional e 2) a reação das Forças Armadas à quebra da hierarquia e da disciplina. Para terminar este post: a melhor resposta do comandante da FAB ao presidente da República está sendo dada nos últimos dias. Com sua autoridade restaurada, a FAB normalizou o controle do tráfego aéreo nacional em horas. Como? Com a total militarização do serviço e a imposição de duras normas marciais aos controladores de vôo. Talvez isso seja o tal "retrocesso" sobre o qual, sabiamente, o ministro da Defesa advertiu os sargentos na sexta-feira fatídica.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [10:04:00](#) [9 comentários](#) _

Quinta-feira, 5 de Abril de 2007

Em baixo e em cima (05/04)

Nos próximos dias, os posts vão rarear. Será um período para algum descanso. Bom feriado para todos. Escrevo estas linhas para registrar a progressiva normalização das relações hierárquicas na Força Aérea Brasileira (FAB), evidenciada pela nota em que os controladores de vôo pedem desculpas pelo motim de sexta-feira. A nota:

Nota à sociedade

Passado o grande trauma da paralisação do dia 30 de março, os Controladores de Tráfego Aéreo militares buscam forças para recuperar, junto a sociedade brasileira, sua confiança, prestígio e respeito. Reafirmamos nossa confiança e respeito ao Governo Federal, ao Comando da Aeronáutica e principalmente nas bases do militarismo: hierarquia e disciplina.

Que o dia 30 de março seja lembrado como um “grito de socorro dos Controladores de Tráfego Aéreo” e não como uma simples rebelião de militares. Pedimos perdão à sociedade brasileira e paz para voltarmos a executar com maestria nosso trabalho. A Associação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo não medirá esforços para reconstruir a imagem de seus representados assim como lutar por sua dignidade!

*Paz nos Céus!
Feliz Páscoa!*

Sinceramente,

*Wellington Rodrigues
Presidente da ABCTA*

A eliminação da influência do ministério da Defesa no caso (e no movimento) dos controladores de vôo já começa a produzir resultados positivos. É a velha regra: quando você vê indisciplina militar em baixo, procure as razões em cima.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [20:00:00 2 comentários](#) _

Quarta-feira, 4 de Abril de 2007

Para registro (04/04)

Primeira nota sobre a crise aérea postada neste blog na última sexta-feira, 30, às 17h44 (ou seja, antes do motim):

["Ou vem o nosso aumento ou paramos o Brasil!" \(30/03\)](#)

Por qualquer critério, é inaceitável que o país esteja refém dos controladores de voo. Fico aqui pensando como seria se já tivesse sido implantada a tal 'desmilitarização'. Ora, mesmo com a dura disciplina militar o ambiente nas torres de controle chegou à insubordinação. Imaginem então o que aconteceria se os controladores de voo fossem funcionários públicos civis, com o pleno direito de greve assegurado pela Constituição. Teríamos certamente algo como 'ou vem o nosso aumento ou paramos o Brasil!'. Já passou da hora, há muito tempo, de a Aeronáutica colocar alguma ordem nessa bagunça. Aliás, pelo que se vê no resto do governo, a Aeronáutica, com todos os seus problemas, é a única em condições de colocar ordem na bagunça.

De [Lula, hoje \(Agência Brasil\)](#):

'A Aeronáutica assumiu, como deveria desde o começo, a responsabilidade de manter a aviação aérea civil funcionando corretamente bem', afirmou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva em entrevista à imprensa hoje. Segundo ele, o brigadeiro Juniti Saito está consciente dos problemas. 'Mais do que ninguém ele sabe como encontrar soluções. Agora, vamos esperar'.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por [Alon Feuerwerker @ 17:05:00](#) [5 comentários](#) _

Para quem não nasceu ontem (04/04)

Os jornalistas, analistas e blogueiros acusamos o governo de não ter feito nada no último meio ano diante da eventualidade de uma greve geral dos controladores de voo. Mas, se o governo deixou de fazer a sua lição de casa, o jornalismo não fica atrás. Esse assunto da desmilitarização do controle do tráfego aéreo está em pauta há seis meses, sem que até hoje tenham sido respondidas incisivamente duas perguntinhas:

- 1) Que interesses empresariais e políticos estão por trás das pressões pela desmilitarização e pela manutenção do controle militar?
- 2) Que negócios e que custos (investimentos) estariam envolvidos numa eventual desmilitarização?

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [16:07:00 2 comentários](#) _

[Anistia e vivandeiros \(04/04\)](#)

Elio Gaspari escreve na Folha de S.Paulo de hoje coluna obrigatória -para ler e refletir sobre ela. O assunto (anistia para os controladores de vôo amotinados) [havia sido tratado aqui, em Constituição à la carte](#), mas só de passagem. Fica para você comentar, enquanto eu viajo (de avião). Um trecho do texto do Gaspari:

(...) há antecedentes de mazorcas militares sedadas por anistias: Em novembro de 1910, os marinheiros dos principais navios de guerra brasileiros rebelaram-se na Baía da Guanabara. Dispararam sobre a cidade e ameaçaram bombardeá-la se não tivessem algumas reivindicações atendidas. Entre elas, estava a abolição da chibata como forma de punição disciplinar. A baderna durou quatro dias, e o marechal Hermes de Fonseca cedeu. Em seguida, o Congresso anistiou os revoltosos. O líder da iniciativa foi Rui Barbosa. (Semanas depois, veio a forra, mas essa é outra história.) Em fevereiro de 1956, cinco oficiais da FAB apoderaram-se de dois aviões militares e foram para Jacareacanga, no meio da Amazônia. Pretendiam iniciar uma revolta que derrubaria o presidente Juscelino Kubitschek. Cerca de 60 oficiais das tropas do Rio, de Salvador e de Fortaleza recusaram-se a reprimir o levante. Dezenove dias depois, os rebeldes renderam-se. Em dezembro de 1959, outra revolta. Os oficiais amotinados seqüestraram um avião de passageiros (primeiro episódio desse tipo da história nacional) e instalaram-se em Aragarças. Capitularam 36 horas depois. Em abril de 1960, com o apoio de Kubitschek, o Congresso anistiou os revoltosos. As anistias destinaram-se a preservar a ordem (1910) e a evitar o aprofundamento de uma crônica crise militar (1960). No século passado, a mazorca dos quartéis vinha tanto de baixo como de cima. (...) O caminho que leva os amotinados à cadeia pode conduzir os aeroportos ao inferno. Guardadas as proporções, essa foi a preocupação de Rui Barbosa em 1910. Os amotinados enfrentarão um processo que pode durar meses, ao fim do qual tudo indica que serão condenados. E como ficam, perante a lei, os negociadores que fecharam um acordo com eles? Já apareceram comissários que conhecem "brigadeiros progressistas" e parlamentares que recebem acenos de oficiais indignados. Essas duas espécies estão por aí, ciscando nos conciliábulos de Brasília. São nefandas figuras, retratadas em 1965 pelo marechal Castello Branco: "Eu os identifico a todos. E são muitos deles, os mesmos que, desde 1930, como vivandeiros alvoroçadas, vêm aos bivaques bolir com os granadeiros e provocar extravagâncias do poder militar". Desde 1981, o Brasil não vê extravagâncias do poder militar. O que menos se precisa é do ressurgimento das vivandeiros. ([Clique para ler o texto na íntegra.](#))

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [08:40:00 8 comentários](#) _

Terça-feira, 3 de Abril de 2007

Melhor para o Brasil (03/04)

A rebelião dos sargentos-controladores foi na noite de sexta-feira. O presidente da República disse no sábado -depois, portanto, do motim dos controladores- que o problema teria uma "solução final" hoje, terça-feira. Na data prevista pelo presidente para a solução final [a nós, judeus, essa expressão soa algo desagradável] o que há é uma não solução, exposta depois da reunião de hoje do ministro do Planejamento com os controladores de vôo. O que mudou de sábado para cá? O governo perdeu as condições políticas para fazer imediatamente o que queria, e pelo que vinha trabalhando, na pessoa do ministro da Defesa (mas não somente): retirar a Força Aérea Brasileira (FAB) do controle do tráfego aéreo nacional. O governo perdeu as condições políticas porque: 1) o Brasil ficou em dúvida sobre a conveniência de deixar o controle do tráfego aéreo nas mãos de um sindicato de controladores de vôo e 2) a anarquia militar da sexta-feira e a capitulação do Executivo à pressão dos amotinados deixou o governo meio sem autoridade diante dos chefes militares. É o ponto em que estamos agora. Aparentemente, a situação vai se acalmando, já que o governo decidiu parar de especular com a quebra da hierarquia na FAB. Não deixa de ser um bom começo. Escrevi no sábado em [A Oban não era de esquerda](#):

Nada impede que o presidente da República recue de sua decisão e reponha as coisas em seu devido lugar. Esse, aliás, será o conselho que os verdadeiros amigos darão a Lula quando ele voltar da viagem aos Estados Unidos.

Para sorte nossa, Luiz Inácio Lula da Silva costuma ser um tático invejável. O presidente é capaz de mudanças bruscas de curso quando se alteram as condições do ecossistema político ou quando percebe que fez uma grossa besteira. Lula não sofre quando precisa subordinar sua vaidade às necessidades da administração do poder. As últimas horas mostram isso. Bom para ele. Melhor ainda para o Brasil.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [13:29:00 12 comentários](#) _

Desmilitarização (03/04)

A desmilitarizada ANAC concluiu que a TAM não foi responsável pelo caos nos aeroportos no Natal do ano passado. Notícia da Agência Estado:

11:19 TAM: AUDITORIA DA ANAC ISENTA CIA; CRISE NO NATAL FOI CONJUNTURAL São Paulo, 3 - A TAM divulgou há pouco comunicado informando que a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) concluiu no último dia 30 uma auditoria na empresa, por conta dos incidentes verificados no setor no período de 20 a 24 de dezembro de 2006. Segundo a companhia, a avaliação do órgão regulador foi de que "o 'overbooking' não se revelou como causa primária dos problemas verificados, agindo apenas como causa secundária, de pouca influência", dada a "baixíssima" quantidade de ocorrências. Conforme a TAM, a Anac entendeu que "a causa principal não foi isolada, devendo-se a uma conjugação em efeito dominó, que causou o descontrole durante o período natalino". Entre os eventos estariam vôos alternados em função da meteorologia, manutenção corretiva em seis aeronaves em localidades distintas e quedas sucessivas de sistema de check-in no Aeroporto Tom Jobim/Galeão. De acordo com o aviso, a agência compartilhou a percepção da companhia de que o número de indisponibilidades de aeronaves por manutenção preventiva não foi fator determinante, e sim contribuinte, para o não atendimento efetivo da malha aérea. A TAM diz que o relatório conclui, no item VI, que "a causa determinante da situação ocorrida com as operações da empresa se deveu a uma conjunção de fatos que ocasionaram o cancelamento de um grande número de vôos, num período em que a empresa e suas congêneres estavam com níveis de ocupação de suas aeronaves bastante elevados". (Equipe AE)

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [11:59:00 0 comentários](#) _

Segunda-feira, 2 de Abril de 2007

Balanço (02/04)

No segundo post desta série (este é o décimo-terceiro), escrevi na última sexta-feira, na escalada de agravamento da crise aérea, que:

Nesta altura dos acontecimentos, está claro que é um desastre a condução da crise aérea pelo governo federal.

Está em [Estupidez ideológica conduz a crise militar](#). Agora, 72 horas e uma dezena de posts depois, não há risco em escrever que a condução do problema é um desastre crescente. O que até a quinta-feira era um caso limitado à aviação civil e a uma disputa entre a cúpula da Aeronáutica e o resto do governo pelo controle do tráfego aéreo (com os controladores de vôo como coadjuvantes), ganhou nos últimos dias os seguintes ingredientes:

1) A Força Aérea Brasileira (FAB), com o apoio do Exército e da Marinha, considera que a negociação do governo para pôr fim à greve dos sargentos-controladores representou o rompimento da hierarquia e da disciplina militares. E teme o alastramento da insubordinação.

2) O governo assumiu com os controladores o compromisso de não haver punições pelo motim de sexta-feira. Mas o governo não pode cumprir o acertado, pois os controladores cometeram crimes previstos no Código Penal Militar. Os inquéritos do Ministério Público Militar estão a caminho. A única alternativa para o governo é argumentar que eventuais condenações serão revogadas por anistia. Mas será que a cúpula militar vai aceitar julgamentos "de mentirinha" para os amotinados? É possível que o governo acabe "se esquecendo" do compromisso, por pressão dos chefes militares. O próprio Lula já dá sinais de que não se sente confortável para honrar esse ponto do acordo.

3) O controle do tráfego aéreo nacional está nas mãos de controladores de vôo militares que admitem ter cometido crime militar. Os controladores civis declararam-se em estado de greve, diante da possibilidade de retaliações contra os colegas militares. Na prática, a FAB deixou de ter ascendência sobre os sargentos-controladores e sobre os seus similares civis.

4) A sublevação militar e a duvidosa resposta do governo acrescentaram mais um item explosivo (crise militar) à turbulenta agenda da provável CPI do Apagão Aéreo, que para ser instalada só aguarda decisão favorável do Supremo Tribunal Federal quanto ao mérito de um mandado de segurança da oposição. Dez entre dez políticos e analistas apostam que o Supremo vai mandar fazer a CPI. E como vai ficar essa mistura de CPI com assuntos relativos às Forças Armadas? Ninguém sabe ao certo.

5) O governo assumiu com os controladores o compromisso de desmilitarizar o controle do tráfego aéreo sem ter, previamente, a mínima idéia de como fazer isso. Portanto, quem vai comandar a desmilitarização serão os militares. Além do mais, a decisão parece depender de lei complementar, que precisa de maioria absoluta nas duas Casas do Congresso Nacional. Uma tramitação demorada.

6) O ministro da Defesa foi -para usar termos bélicos- aniquilado politicamente no processo. É altamente improvável que um eventual substituto civil vá ter qualquer autoridade real, nessa conjuntura, sobre o comando das três Forças.

7) Nem começou ainda a negociação sobre o reajuste salarial dos controladores, mas já se sabe que eles desejam um aumento de pelo menos 100%, o que o governo considera inaceitável.

Em troca de todos esses problemas, o governo ganhou alguns dias de tráfego aéreo relativamente normalizado. Essa normalização, porém, depende da boa vontade dos controladores de vôo -eles próprios ameaçados de condenação em tribunais militares e ameaçando parar a qualquer momento.

Se você for capaz de provar que o saldo da decisão presidencial de recuar diante dos controladores na sexta-feira é favorável, eu tiro o chapéu para você.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [22:48:00 12 comentários](#) _

Antes de sair de casa, consulte a página da ABCTA (02/04)

A Constituição proíbe o sindicalismo militar, mas é precisamente um "sindicato" militar que está neste momento no comando do controle de tráfego aéreo no Brasil. Sei que há quem julgue esse fato um importante avanço democrático e civilista em nosso país, e também considere que a Constituição pode ser rasgada, em determinadas circunstâncias. Eu, como já disse no post anterior, discordo da avaliação e do método. O flerte com a anarquia militar no Estado de Direito democrático não vai constar do meu currículo. Não seria nesta altura da vida que eu iria entrar numa dessas. No momento, entretanto, minha preocupação é outra: se os controladores mandam no tráfego aéreo, quem manda nos controladores? Aparentemente, ninguém. Bem, minutos atrás, [o sindicato avisou que o tráfego aéreo na Semana Santa será normal](#). Mas convém estar precavido. Minha sugestão a você que, como eu, pretende viajar no feriado: antes de sair de casa, consulte a página da [Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo \(ABCTA\) na Internet](#) para saber o que ela vai fazer. Até porque, como era de se prever, [o Ministério Público Militar vai pedir abertura de inquérito para identificar responsáveis pela sublevação da sexta-feira](#). Não poderia deixar de fazê-lo, pela lei. Vamos esperar pelos desdobramentos.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [16:02:00 9 comentários](#) _

Constituição à la carte (04/02)

Não é porque vamos nos transformar numa superpotência do etanol (potência já somos) que devemos necessariamente migrar para o modelo político de republiqueta -classicamente associado a países que têm sua economia baseada na monocultura. Há quem ache que o presidente da República pode tudo, na sua condição de comandante-em-chefe das Forças Armadas. Pois eu digo que não pode. Não pode, por exemplo, descumprir a Constituição Federal (até porque é a Constituição quem lhe dá o poder de comandar os militares) ou tratá-la com um [menu à la carte](#), do qual se escolhe o que se vai cumprir e o que não se vai. O presidente não pode, por exemplo, admitir o grevismo e a sindicalização dentro das Forças Armadas, pois a Constituição proíbe. Não pode, tampouco, impedir que a Força

Aérea Brasileira (FAB) puna, de acordo com a lei militar, os amotinados da última sexta-feira. Na República, é a lei quem define o que os governantes podem ou não fazer. Lei aprovada pelos representantes do povo. Há quem saúde o sucesso do motim da sexta-feira como uma vitória do poder civil sobre o militar. Eu, neste décimo-primeiro post seguido sobre o tema (um recorde), quero distância desse "sucesso". Mas vamos às questões práticas. Eu quero saber, por exemplo, que norma legal vai sustentar o acordo em que o governo se comprometeu a não permitir que os sublevados sejam punidos. Pois eles não podem deixar de ser processados, sob o risco de se estar descumprindo o Código Penal Militar. Para não dizer que eu só critico, vai aqui uma sugestão: todo mundo é processado e, depois da sentença, o presidente anistia todo mundo, por medida provisória. Não fica muito bem, mas pelo menos evita a ilegalidade.

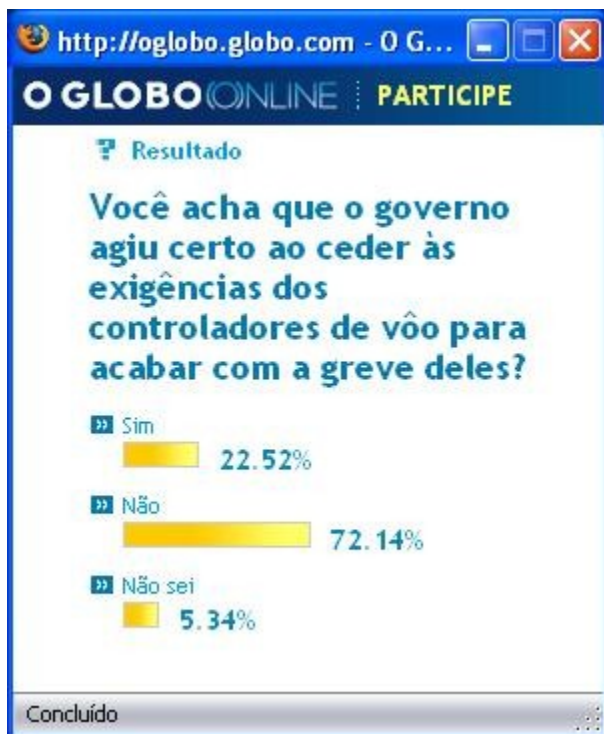
[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [12:08:00 11 comentários](#) _

Resultado parcial de pesquisa no Blog do Noblat (02/04)



[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [10:54:00 7 comentários](#) _

Domingo, 1 de Abril de 2007

O Código (01/04)

Igor Gielow, da Folha de S.Paulo, produziu o que, na minha opinião, é a melhor análise até o momento sobre as circunstâncias e os desdobramentos militares da crise aérea. Leva o título [Militares nunca engoliram Pires](#). Já o Kennedy Alencar vai no sentido oposto em sua coluna Brasília Online, com o competente texto [Sem querer, Lula quebra tabu militar](#). Clique nos links, leia e decida você mesmo. Neste post vou comentar a tese do Kennedy. Resumida, é a seguinte: a Aeronáutica já havia perdido a autoridade sobre os controladores de voo e a intervenção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, além de reafirmar a ascendência do poder civil sobre os militares, evitou o agravamento da crise nos aeroportos. Debater com o que o Kennedy escreve é sempre difícil. Mas vamos lá. Dois fatos não se encaixam nessa versão.

1) Desde o início da crise, há seis meses, o ministro da Defesa trabalha para reforçar politicamente os controladores de voo e enfraquecer o comando da Força Aérea Brasileira (FAB). E o ministro da Defesa é subordinado ao presidente da República. Ou seja, o governo não esteve esse tempo todo num posto olímpico de observação, assistindo passivamente ao esgarçamento da disciplina e da hierarquia na FAB. Por meio do ministro da Defesa, participou, peça a peça, da construção que culminou com a greve geral da sexta-feira. O argumento de que o governo teve que intervir pois a FAB se tornara incapaz de resolver o problema é mais ou menos como o caso de um filho que tivesse matado os próprios pais e comparecesse diante do juiz pedindo clemência por ser órfão.

2) Quando o governo decidiu negociar diretamente com uma assembléia de sargentos, essa decisão foi operacionalizada por meio de um ministro e de uma secretária-executiva civis, e não através do comando da FAB. Isso nada tem a ver com ascendência do poder civil sobre o militar. Tem a ver com quebra da hierarquia. A autoridade do poder civil sobre as Forças Armadas é essencial. Como dizia Georges Clemenceau, a guerra é mesmo um assunto sério demais para ser deixado unicamente por conta dos militares. Mas essa autoridade só pode ser exercida democraticamente se for dentro da lei e da hierarquia. O [Código Penal Militar pode ser consultado no site da presidência da República](#). Transcrevo um trecho que me parece apropriado:

*TÍTULO II
DOS CRIMES CONTRA A AUTORIDADE
OU DISCIPLINA MILITAR
CAPÍTULO I
DO MOTIM E DA REVOLTA*

Motim

Art. 149. Reunirem-se militares ou assemelhados:

I - agindo contra a ordem recebida de superior, ou negando-se a cumpri-la;

II - recusando obediência a superior, quando estejam agindo sem ordem ou praticando violência;

III - assentindo em recusa conjunta de obediência, ou em resistência ou violência, em comum, contra superior;

IV - ocupando quartel, fortaleza, arsenal, fábrica ou estabelecimento militar, ou dependência de qualquer dêles, hangar, aeródromo ou aeronave, navio ou viatura militar, ou utilizando-se de qualquer daqueles locais ou meios de transporte, para ação militar, ou prática de violência, em desobediência a ordem superior ou em detrimento da ordem ou da disciplina militar:

Pena - reclusão, de quatro a oito anos, com aumento de um terço para os cabeças.

(...)

Omissão de lealdade militar

Art. 151. Deixar o militar ou assemelhado de levar ao conhecimento do superior o motim ou revolta de cuja preparação teve notícia, ou, estando presente ao ato criminoso, não usar de todos os meios ao seu alcance para impedi-lo:

Pena - reclusão, de três a cinco anos.

Conspiração

Art. 152. Concertarem-se militares ou assemelhados para a prática do crime previsto no artigo 149:

Pena - reclusão, de três a cinco anos.

Isenção de pena

Parágrafo único. É isento de pena aquele que, antes da execução do crime e quando era ainda possível evitar-lhe as conseqüências, denuncia o ajuste de que participou. (...)

A lei é clara. O acordo do governo com os controladores de vôo inclui que ninguém seja punido pelo motim de sexta-feira. Portanto, esse acordo está em contradição com o Código Penal Militar [que, pelo visto, ainda mantém resquícios da ortografia pré-1971], em pelo menos três artigos. Eis mais um fato. Claro que contra fatos pode haver argumentos. Mas eles precisam ser muito bons.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por *Alon Feuerwerker* @ [17:19:00](#) [19 comentários](#) _

É necessário investigar a hipótese de sabotagem (01/04)

O motim dos sargentos-controladores de vôo da última sexta-feira e a pífia reação do governo tiveram ao menos o mérito de lançar luz sobre as raízes da crise aérea vivida pelo país desde o choque entre o avião da Gol e o jatinho Legacy, dois dias antes do primeiro turno da eleição presidencial ano passado. Uma coisa nunca explicada foi por que os transtornos aos passageiros da aviação civil brasileira só apareceram depois do acidente. Se a situação do sistema era tão precária assim, a deterioração do serviço era para ter começado muito antes. Mas não: como num passe de mágica, as coisas pioraram de repente desde aquela fatídica sexta-feira, dia 29 de setembro. E um acidente que, obviamente, foi causado pelos pilotos do Legacy passou a ser debitado na conta da "incompetência nacional". Agora, a máscara caiu. A aviação civil brasileira certamente tem os seus problemas, mas a crise aérea não é principalmente produto deles. Uma hipótese a investigar: terá havido ao longo desses meses uma ação deliberada de sabotagem com o objetivo de enfraquecer a Força Aérea Brasileira (FAB) e tomar dos militares o que lhes resta de participação na aviação civil? E, se houve sabotagem, quem seriam os responsáveis?

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [11:46:00](#) 4 comentários _

Como a FAB pode ajudar o Brasil (01/04)

Vi ontem no Jornal Nacional o ministro do Planejamento afirmar que a nova legislação antigreve do setor público vai incluir os controladores de vôo -agora livres da disciplina militar. Antes de tudo, minha solidariedade ao ministro Paulo Bernardo. Não deve ser fácil acumular dois ministérios complexos e importantes como o Planejamento e a Defesa. Aproveitando, eu quero saber do ministro como ele vai fazer para aplicar a lei antigreve em relação aos controladores de vôo. Vai haver um contingente reserva de controladores para o caso de os titulares resolverem dar uma banana para a lei antigreve? E o contingente reserva, será civil ou militar? Se o governo estiver pensando em uma reserva civil de controladores, pode tirar o cavalinho da chuva. Ao primeiro movimento para treinar esse pessoal, o sindicato dos controladores ameaçará fazer greve -sabendo de antemão que do lado de lá tem um governo cujos joelhos tremem com facilidade. Pronto. Achei uma coisa que a Força Aérea Brasileira (FAB) pode fazer pelo país. Treinar imediatamente uma reserva militar de controladores de vôo, sem a ingerência política do ministério da Defesa. Uma tropa de elite pronta a entrar em ação. Mais ou menos como a Força Nacional de Segurança. Quanto mais cedo a providência for tomada, melhor. Sem essa reserva, ministro, a sua lei antigreve não vai fazer nem coquinha nos controladores de vôo.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [05:46:00 7 comentários](#) _

Perguntas (01/04)

Segundo o noticiário, o presidente da República justifica que o país teve que ceder aos controladores de vôo porque não havia um banco de reservas. Ou seja, porque não havia pessoal de reposição. Ora, a crise aérea tem seis meses. É tempo razoável, acho eu, para montar um plano de contingência. Que, pelo visto, não existe. Ou não foi aplicado.

Perguntas. O que as autoridades, a começar do ministério da Defesa, fizeram nos últimos seis meses em preparação para a hipótese de uma greve selvagem como a dos controladores na sexta-feira? Aparentemente, nada. Por que nada foi feito para que o país pudesse enfrentar com altivez uma possível greve geral dos controladores de vôo? O que deixou de ser feito e que deveria ter sido feito? Quem era responsável por fazer o que não foi feito? Quais foram, detalhadamente, as providências adotadas nesses seis meses pelo ministério da Defesa?

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [05:23:00 1 comentários](#) _

Sábado, 31 de Março de 2007

A FAB corta fora o tumor (31/03)

Vamos à análise da [nota oficial que acaba de ser divulgada pela Aeronáutica](#) (o original está em itálico; vou comentando ao longo do texto):



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA AERONÁUTICA

NOTA À IMPRENSA

Em decorrência do acordo estabelecido na noite de 30 de março entre o Governo Federal e os controladores, (...)

Vejam que a Força Aérea Brasileira (FAB) fala em "acordo" entre o governo e os controladores. A Aeronáutica se coloca de fora do "acordo". Faz bem. Não é papel de comandantes fazer "acordos" com comandados.

(...) o Comando da Aeronáutica propôs que os controladores passem a exercer, independentemente da gestão militar, o controle de tráfego aéreo de natureza civil, a partir da criação de um novo órgão, diretamente subordinado ao Ministério da Defesa. Os militares e civis que atuam em órgãos de controle de tráfego aéreo passarão à subordinação dessa nova organização.

A FAB cortou fora o tumor. Doravante, o tráfego aéreo brasileiro está nas mãos dos controladores de vôo. Virem-se. Da minha parte, vou viajar de avião o mínimo necessário. O "subordinado ao Ministério da Defesa" deve ser visto como um toque de raro humor militar. Nesta altura do campeonato, é a Defesa quem está subordinada de fato ao sindicato dos controladores de vôo. [O advogado dos controladores de vôo se dá até o direito de convocar entrevista diante do ministério da Defesa para ameaçar o governo.](#)

A Aeronáutica continuará com sua atribuição institucional de Controle do Espaço Aéreo, cabendo ao novo órgão a ser criado o Controle da Circulação Aérea Geral. O Comando da Aeronáutica compreende a posição assumida pelo Governo, em face da sensibilidade do assunto para os interesses do país, principalmente no tocante à garantia da tranqüilidade do público usuário de transporte aéreo.

Vejam que a FAB "compreende" o que o governo fez. O verbo é adequado.

Compreender não é aceitar. Você pode compreender as razões por que alguém comete um erro. Pode até compreender por que o sujeito praticou um crime. Mas quando você compreende não significa que você ache justificado, não significa que você esteja de acordo. E o mais importante vem no fim da nota da FAB:

O Alto Comando da Aeronáutica, diante da gravidade da atitude adotada pelos controladores, destaca a importância da manutenção dos princípios basilares da

hierarquia e da disciplina e reafirma a coesão da Força Aérea sob a autoridade de seu comandante.

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA AERONÁUTICA

É o que venho dizendo (escrevendo) aqui. Houve a quebra da hierarquia e da disciplina, algo inaceitável no funcionamento do organismo militar numa democracia. Para resolver o (seu) problema, a FAB, repito, cortou fora o tumor. Felizmente, a Aeronáutica nada mais tem a ver com a bagunça orquestrada, a partir do governo, em torno do controle do tráfego aéreo nacional. Faz bem a FAB quando age assim. Há momentos em que as instituições nacionais precisam se proteger dos governos. Porque os governos passam, mas o país não.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [19:01:00 9 comentários](#) _

Uma dúvida (31/03)

Se Luiz Inácio Lula da Silva avaliou que o governo precisava ceder aos controladores de vôo, deveria (ou o vice, que estava no exercício do cargo) ter chamado o comandante da Aeronáutica e ordenado o recuo. Se o comandante se negasse a cumprir a ordem, deveria receber voz de prisão. Mas, como o ministro encarregado de informar aos sargentos que o governo iria se render foi o do Planejamento, de duas uma: 1) Lula contornou a linha de comando ou 2) Lula mandou o comandante da Aeronáutica recuar e ele se recusou a fazê-lo. Como o comandante da Força Aérea Brasileira (FAB) não está preso e [continua no cargo](#), suponho que a segunda hipótese está afastada. A questão é saber por que Lula ignorou o comando da Aeronáutica. O que você acha?

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [18:08:00 2 comentários](#) _

A Oban não era de esquerda (31/03)

Antes mesmo de a cúpula palaciana, comandada por Luiz Inácio Lula da Silva, colocar a Aeronáutica de joelhos diante dos [sargentos amotinados do controle nacional de tráfego aéreo](#), este blog produzira ontem duas notas que (não serei modesto) apontavam para a tendência dos acontecimentos. Às 17h44 foi postado ["Ou vem o nosso aumento ou paramos](#)

[o Brasil!](#). E o Brasil parou alguma horas mais tarde, quando os controladores-sargentos emparedaram a Força Aérea Brasileira e obtiveram o apoio formal do governo a suas reivindicações sindicais. No segundo post, às 21h15, escrevi [Estupidez ideológica conduz a crise militar](#). Um trecho:

A mobilização dos controladores conta com simpatias dentro da cúpula do governo. Escorados nesse apoio político, os controladores vêm escalando sua confrontação com o comando da Aeronáutica. Hoje, chegaram finalmente ao motim. O caos atual deve ser debitado na conta de uma certa estupidez ideológica, que associa desmilitarização a democracia. Bem, o resultado da condução insana dessa questão pelo governo é uma crise militar. Eu, sinceramente, não consigo entender o que pretendem os governantes com essa estratégia, digamos, "janguista". Talvez julguem que os militares estão tão enfraquecidos politicamente que será fácil colocar a Força Aérea Brasileira (FAB) de joelhos diante de um sindicato amigo.

Um pouco mais tarde, o governo federal aceitou as reivindicações dos sargentos amotinados, quebrou a cadeia de comando da Aeronáutica e chancelou a desmoralização da hierarquia militar. Quem manda agora no controle do tráfego aéreo no Brasil é o sindicato dos controladores de voo, sob as bênçãos de Lula. Ambos dividem o poder de decidir quando -e se- os aviões comerciais vão decolar ou aterrissar. Desde o momento em que, por determinação do presidente, autoridades civis federais assinaram um documento no qual o governo revoga decisões disciplinares tomadas pela hierarquia da FAB, há um segmento das Forças Armadas, organizado sindicalmente (o que a Constituição proíbe), que responde diretamente ao Palácio do Planalto, sem a intermediação dos chefes militares. Isso é uma clara violação da legalidade, do Estado de Direito. A hierarquia militar é um elemento constitutivo da democracia, por duas razões: a obediência à cadeia de comando garante a prevalência do poder civil sobre a força armada militar e também permite, em contrapartida, que o poder civil só possa empregar a força armada por meio de uma estrutura hierarquizada e submetida à lei. Esses dois elementos deixaram de existir no Brasil a partir de ontem, desde o momento em que [o presidente da República abraçou os controladores militares de voo e desenhou uma "nova hierarquia", sindical, do controle do tráfego aéreo do Brasil](#). Vamos esperar pelos desdobramentos. Nada impede que o presidente da República recue de sua decisão e reponha as coisas em seu devido lugar. Esse, aliás, será o conselho que os verdadeiros amigos darão a Lula quando ele voltar da viagem aos Estados Unidos. E uma última observação: a culto à indisciplina militar e a anarquia nos quartéis não são necessariamente "de esquerda". A [Operação Bandeirante \(Oban\)](#), por exemplo, não era de esquerda.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [09:53:00 8 comentários](#) _

Sexta-feira, 30 de Março de 2007

Estupidez ideológica conduz a crise militar (30/03)

Nesta altura dos acontecimentos, está claro que é um desastre a condução da crise aérea pelo governo federal. Recapitulando. Um Boeing da Gol e um Legacy pilotado por dois americanos se chocaram no ar faz seis meses. Os 154 passageiros do Boeing morreram. O Legacy conseguiu pousar sem vítimas. Com o tempo, todas as investigações passaram a convergir para a conclusão de que a responsabilidade principal pelo acidente foi dos pilotos do Legacy. Nesse intervalo, os controladores do tráfego aéreo decidiram aproveitar a oportunidade para alavancar sua reivindicação de que a atividade seja desmilitarizada. Querem ser funcionários públicos não submetidos à rigidez hierárquica e salarial da Aeronáutica. A mobilização dos controladores conta com simpatias dentro da cúpula do governo. Escorados nesse apoio político, os controladores vêm escalando sua confrontação com o comando da Aeronáutica. [Hoje, chegaram finalmente ao motim](#). O caos atual deve ser debitado na conta de uma certa estupidez ideológica, que associa desmilitarização a democracia. Bem, o resultado da condução insana dessa questão pelo governo é uma crise militar. Eu, sinceramente, não consigo entender o que pretendem os governantes com essa estratégia, digamos, "janguista". Talvez julguem que os militares estão tão enfraquecidos politicamente que será fácil colocar a Força Aérea Brasileira (FAB) de joelhos diante de um sindicato amigo. Mas quem ganha se o controle do tráfego aéreo nacional sair de mãos militares e passar a mãos sindicais, ainda que "amigas"? Quem ganha com o enfraquecimento da hierarquia e da disciplina nos quartéis? Certamente não é a democracia.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [21:15:00](#) [13 comentários](#) _

"Ou vem o nosso aumento ou paramos o Brasil!" (30/03)

Por qualquer critério, [é inaceitável que o país esteja refém dos controladores de vôo](#). Fico aqui pensando como seria se já tivesse sido implantada a tal "desmilitarização". Ora, mesmo com a dura disciplina militar o ambiente nas torres de controle chegou à insubordinação. Imaginem então o que aconteceria se os controladores de vôo fossem funcionários públicos civis, com o pleno direito de greve assegurado pela Constituição. Teríamos certamente algo como "ou vem o nosso aumento ou paramos o Brasil!". Já passou da hora, há muito tempo, de a Aeronáutica colocar alguma ordem nessa bagunça. Aliás, pelo que se vê no resto do governo, a Aeronáutica, com todos os seus problemas, é a única em condições de colocar ordem na bagunça.

[Clique aqui para assinar gratuitamente este blog \(Blog do Alon\).](#)

[Para mandar um email ao editor do blog, clique aqui.](#)

Para inserir um comentário, clique sobre a palavra "comentários", abaixo.

por Alon Feuerwerker @ [17:44:00](#) [2 comentários](#) _