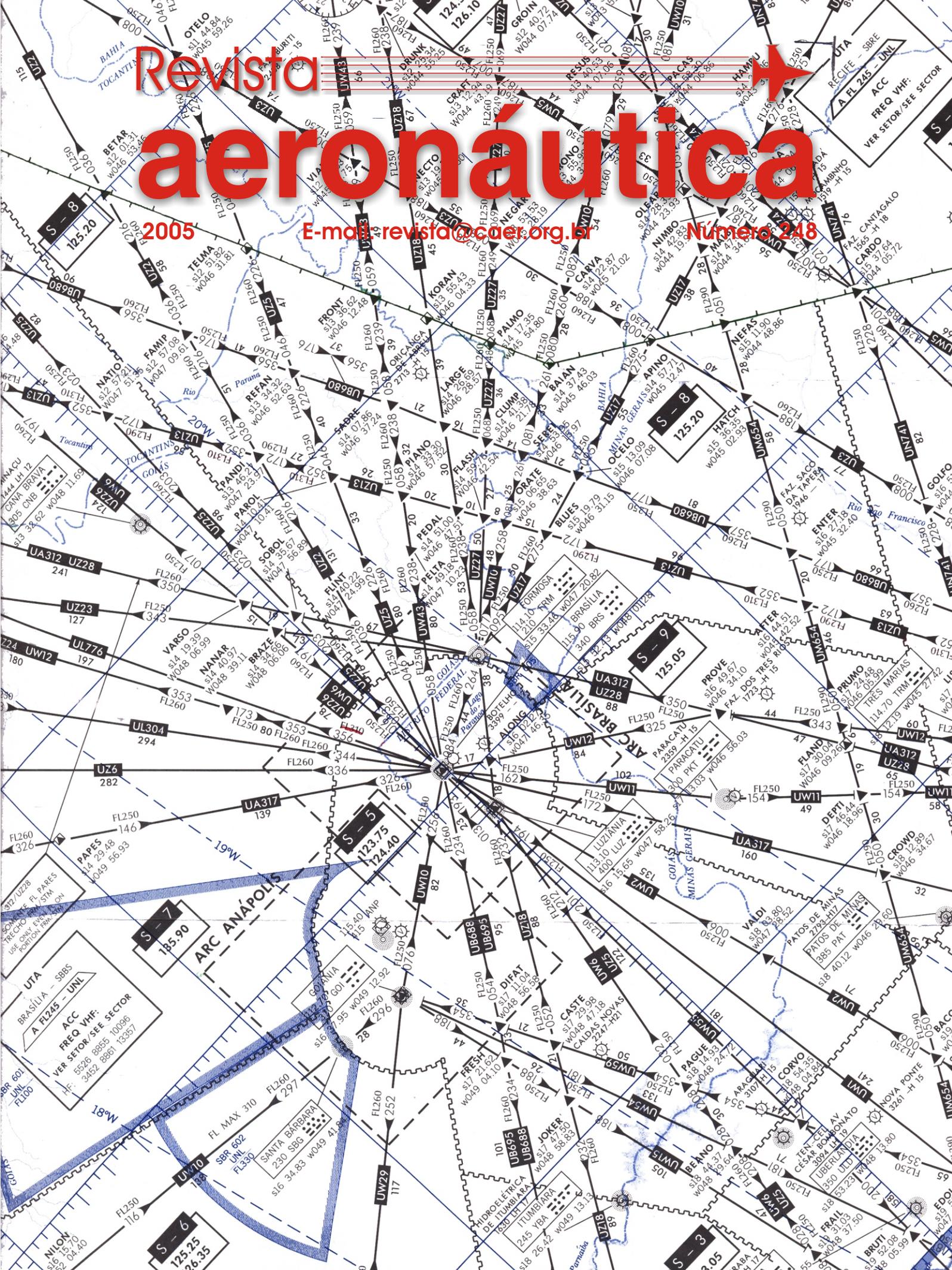


# Revista aeronáutica

2005

E-mail: [revista@caer.org.br](mailto:revista@caer.org.br)

Número 248



## Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

### Presidente:

Ten.-Brig.-do-Ar Ref. Ivan Moacyr da Frota

### 1º Vice-Presidente:

Maj.-Brig.-do-Ar R1 Márcio Callafange

### 2º Vice-Presidente:

Cel. Av. Ref. Antero Sergio Silva Correa

### DEPARTAMENTOS

#### Administrativo:

Cel. Av. R1 Nylson de Queiroz Gardel

#### Social:

Ten.-Cel. Int. R1 José Pinto Cabral

#### Cultural:

Cel. Av. R1 Araken Hipólito da Costa

#### Finanças:

Ten.-Cel. Int. R1 Jorge Luiz da Rocha Cardoso

#### Beneficente:

Cel. Av. R1 Nylson de Queiroz Gardel

#### Secretaria Geral:

Cap. Adm. R1 Ivan Alves Moreira

#### Assessoria Jurídica:

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

### SUPERINTENDÊNCIAS

#### Sede Aerodesportiva:

Brig. Eng. R1 Edison Martins

#### Divisão de Ultraleves Motorizados:

Ten.-Cel. Int. R1 José Augusto Santana de Oliveira

#### Sede Social:

Brig. Ref. Cesar de Barros Perlingeiro

#### Sede Lacustre:

1º Ten. R1 Sebastião José Ferreira

### CHICAER:

Cel. Av. R1 Pedro Baptista

### Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15 - Rio de Janeiro - RJ

CEP 20021-200

Tel.: (21) 2210-3212 Fax: (21) 2220-8444

### Expediente do CAER:

Dias: 2ª, 3ª, 5ª e 6ª feira

Horário: 9h30 às 12h30 e de 13h às 16h

Sede Aerodesportiva: (21) 3325-2681

Sede Lacustre: (24) 2662-1049

### Revista do Clube de Aeronáutica

Tel./Fax: (21) 2220-3691

### Diretor

Cel. Av. R1 Araken Hipólito da Costa

### Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

### Gerente de Produção Editorial

Rosana Guter Nogueira

### Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

### Revisão

Dirce Brízida

### Conselho Editorial

Presidente

1º Vice-Presidente

2º Vice-Presidente

Chefe do Departº Cultural

Diretor Revista aeronáutica e Jornal arauto

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial, não representando com isto ponto de vista do Clube de Aeronáutica e, sim, dos seus autores. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.

# Editorial

**E**m um mundo marcado pelo relativismo generalizado, em que as verdades vão se esvaziando à mercê das exigências do momento, a modernidade alterna-se entre ideologias que reduzem a vida a questões meramente político-econômicas e fundamentalismos que limitam a existência a uma pseudo-autoridade de fé. Desta forma, cria-se um reducionismo cujo primado pertence aos valores econômicos e pragmáticos.

A convocação dos meios de comunicação de massa e da indústria do lazer para o descompromisso com o pensar sério está produzindo um lixo cultural, o que conduz, muitas vezes, à insatisfação existencial causada pelo vazio de idéias.

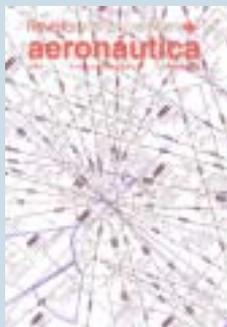
Cabe a nós, da Família Aeronáutica, preservar nossos valores, revivendo a herança de nossos antecessores que nos legaram uma Força Aérea que é motivo de orgulho nacional.

A Revista aeronáutica, na sua linha editorial, segue nesta diretriz em busca de artigos com conteúdo e fundamentação visando preencher os anseios dos nossos leitores, sem, contudo, perder a alegria, sentimento marcante da vida aeronáutica.

*Araken Hipólito da Costa*

*Cel. Av. R1*



**4 Sede Aerodesportiva***Reveillon Barra***Sede Social 5***Vôo Cultural***6 Entrevista***Universidade da Força Aérea - UNIFA  
Maj.-Brig.-do-Ar José Maria Custódio de Mendonça***Análise 10***Representatividade, sim - Sindicalização, nunca!  
Dion de Assis Távora - Cel. Av. R1***12 Ponto de Vista***Em Defesa das Forças Armadas,  
da Sociedade e da Amazônia  
Wilson Leite Passos - Vereador***Visão Histórica 14***Império do Centro - Um só País, dois Sistemas  
Marcelo Hecksher - Cel. Av. R1***18 Política de Transporte Aéreo***Aviação Comercial Brasileira:  
fator essencial à integração plena do Brasil  
Jesse Ribeiro da Silva - Ten.-Cel. Dent. R1***Reflexão 21****22 História***A Marca da Cultura Francesa no Brasil  
Angela Perricone Pastura - Professora***Atualidade 23***L'année du Brésil en France***24 Segurança de Vôo***Neneco...  
Carlos Silva Germano - Ten.-Cel. Av. R1***Política Internacional 28***Para onde caminha Tio Sam?  
Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. R1***30 Opinião***Arquivos da "DITADURA"  
Olavo Nogueira Dell'Isola - Cel. Av. Ref***Comportamento 32***Reflexões sobre a Angústia  
Tacarijú Thomé de Paula Filho - Cel. Av. R1***34 Teologia***"O Código Da Vinci"  
Estevão Bettencourt - Teólogo***Filosofia 36***A Verdade segundo Santo Tomás de Aquino  
Carlos Frederico Gurgel Calvet da Silveira - Professor***38 Literatura***Livros que Amei  
Hélio Antônio Ribeiro Simas - Cel. Av. R1***Musal 40***Acervo  
Lockheed T-33 4364***41 Homenagem***Paulo Fernando PERALTA  
Um exemplo a ser seguido***Casos Inusitados 42***"O Parafuso"  
Sergio Ribeiro - Cel. Av. Ref.***45 Notas Importantes***Convocação Geral  
Um EAOF Diferente***Reminiscências da FAB 46***Um Insólito Apelido  
Fernando Hippolyto da Costa - Cel. Av. R1*

Revista **aeronáutica**  
jan./fev. 2005 **248**

revista@caer.org.br

**Capa**  
Carta de Rota  
Espaço Aéreo  
Superior



*AT-27 Tucano*

# Reveillon Barra

*Um iluminado  
limiar de  
2005  
brindou  
a união e a  
fraternidade!*

*Brigadeiro Frota  
reunido com grupo  
em tradicionais  
vestes brancas para  
atrair paz duradoura  
para a Família  
Aeronáutica*



**A**pós vários anos ausente da programação festiva do Clube de Aeronáutica, o Reveillon na Sede do Clube na Barra da Tijuca 2004/2005 aconteceu com esfuziante animação.

O clima de entusiasmo marcou, de maneira prazerosa para todos, o renascimento de uma das maiores festividades que anteriormente pautava a união dos componentes da grande Família Aeronáutica.

A decoração do Salão de Festas acompanhou com perfeição o sentimento daqueles que, presentes ao evento, compareceram com a expectativa de um novo ano pleno de alegria.

As iguarias que o restaurante da Sede Aerodesportiva colocou à disposição dos presentes estiveram à altura do renascimento da gostosa reunião de amigos.

Ao final, como não poderia faltar, a chegada do primeiro salto dos ponteiros anunciando o limiar do ano de 2005 foi saudada com grande show pirotécnico, que iluminou a Sede da Barra do Clube de Aeronáutica e o espírito de confraternização e bons votos dos associados. **n**



# Vôo Cultural

**O cenário vislumbrado através das janelas do Salão Marechal Daher constituiu-se em sugestiva vinheta**

No dia 25 de novembro de 2004, às 15h30, no Salão Marechal Ignácio Loyola Daher, no 1º andar da Sede Social do Clube de Aeronáutica, realizou-se o primeiro dos eventos convencionados pelo Departamento Cultural – seu criador e promotor – sob o título de *Vôo Cultural*.

O evento foi apresentado pelo Presidente do Clube, Brigadeiro Ivan Frota, que manifestou em suas palavras, a intenção de estender a personalidades de todas as áreas da sociedade brasileira a participação nas futuras reuniões, em 2005, com programação mensal.

O evento iniciou-se com um recital executado com maestria pela cantora Carmen Beatriz Bartoly e a pianista Jurema Fontoura, aplaudido, em seu final, pelo público presente.

Na seqüência, o artista plástico Cel. Araken Hipólito da Costa proferiu uma palestra sobre as manifestações artísticas através da História, desde as primeiras civilizações até os dias atuais, e sua relação transcendental, visando à compreensão universal da Fé, da Razão e da Sensibilidade.

O *Vôo Cultural* é uma oportunidade para a troca de experiências pessoais entre os sócios do Clube de Aeronáutica e demais segmentos da sociedade, com a conseqüente dinâmica cultural crescente. ■



Visão parcial do auditório

*Da esquerda para a direita:  
Cel. Av. R1 Luis Mauro Ferreira Gomes,  
Maj.-Brig.-do Ar R1 Márcio Callafange,  
Cel. Av. Ref. Antero Sergio Silva Correa,  
Jurema Fontoura, Carmem Beatriz Bartoly,  
Ten.-Brig.-do Ar Ivan Moacyr da Frota,  
Cel. Av. R1 Araken Hipólito da Costa*



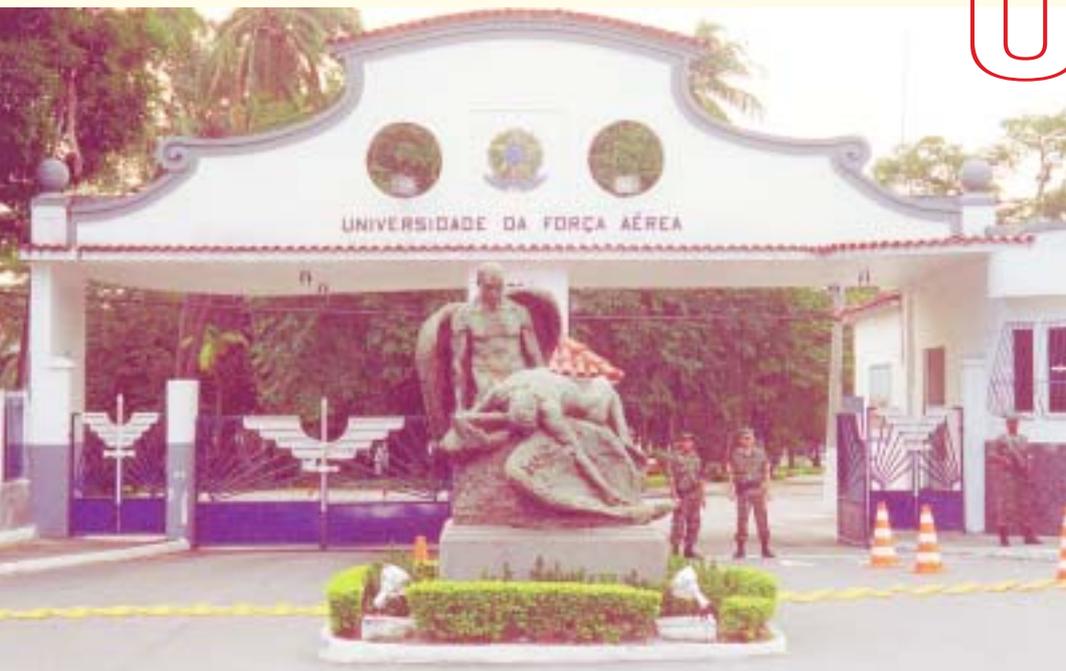
Fachada atual  
da Universidade da  
Força Aérea

# Universidade da Força Aérea

# UNIFA



Maj.-Brig.-do-Ar  
**José Maria  
Custódio de  
Mendonça**



## Síntese histórica da criação da UNIFA

**BC:** O campus da Universidade da Força Aérea (UNIFA) está localizado no lendário Campo dos Afonsos, berço da Aviação Militar brasileira e, tradicionalmente, sítio de várias organizações de ensino.

Em sua evolução, vários eventos consagraram a História do Campo dos Afonsos, dentre os quais podemos destacar os seguintes:

**1912** – registro na Ata do Aero Club Brasileiro da escolha do terreno na Fazenda dos Afonsos para a construção da pista de pouso e da Escola de Aviação;

**1914** – inaugurada a Escola Brasileira de Aviação, com a finalidade de formar os pilotos militares brasileiros;

**1919** – inaugurada a Escola de Aviação Militar, com assistência da Missão Militar Francesa.

Durante a Segunda Guerra Mundial, em 20 de janeiro de **1941**,

foi criado o Ministério da Aeronáutica, englobando os meios aéreos do Exército e da Marinha.

Em 25 de março de **1941**, foi criada a Escola de Aeronáutica, centralizando os recursos humanos e materiais da Escola Militar de Aviação e da Escola de Aviação Naval.

A Escola de Aeronáutica funcionou nas atuais instalações da UNIFA durante 30 anos, tendo sido transferida, em **1971**, para a cidade de Pirassununga, Estado de São Paulo, passando a denominar-se Academia da Força Aérea (AFA).

Durante os doze anos seguintes à transferência da Escola, estiveram situadas, no Campo dos Afonsos, organizações de ensino voltadas para a formação de oficiais médicos (Centro de Especialização de Saúde da Aeronáutica – CESA); para a formação de engenheiros (Estágios de Adaptação de Oficiais Engenheiros da Aeronáutica – EAOEAR);

bem como cursos voltados para o treinamento físico (Comissão de Desportos da Aeronáutica – CDA). Ainda, as duas primeiras turmas do Quadro Feminino de Oficiais (QFO) foram aqui formadas.

Finalmente, em 26 de setembro de **1983**, foi estabelecida, neste Campo dos Afonsos, a Universidade da Força Aérea (UNIFA), com a missão de coordenar o ensino das Escolas de pós-graduação de oficiais da Aeronáutica.

## Missão da UNIFA

“Planejar, orientar, coordenar e controlar os cursos de aperfeiçoamento e de altos estudos militares necessários à preparação para as funções de oficiais superiores e de oficiais-generais, bem como os cursos de especialização que lhes forem determinados.”

## Atribuições da UNIFA

- Planejamento, coordenação e controle dos cursos;
- Elaboração e compatibilização dos currículos mínimos dos cursos;
- Análise e revisão dos currículos dos cursos;
- Análise e aplicação dos programas e planos de ensino;
- Supervisão de estudos desenvolvidos pelos alunos sobre o emprego de doutrinas;
- Ensino do Estado-Maior da Aeronáutica dos trabalhos, que empreguem a doutrina, feitos pelos alunos;
- Fomento, coordenação e ori-

entação dos estudos e pesquisas, objetivando o aperfeiçoamento dos cursos;

- Fomento de intercâmbio cultural com as instituições públicas e particulares, nacionais e estrangeiras;
- Execução do apoio logístico de infra-estrutura das organizações de ensino subordinadas e das organizações apoiadas;
- Estudo e emprego de sistemas de simulação, em computadores, de exercícios militares.

Na atualidade, a UNIFA tem como organizações de ensino e de pes-

quisa subordinadas, a Escola de Comando e Estado-Maior (ECEMAR), a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EAOAR), o Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica (CIEAR) e o Instituto de Ciências da Atividade Física (ICAF). A UNIFA presta apoio direto, ainda, às seguintes organizações: Museu Aeroespacial (MUSAL), Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC), Instituto de Fisiologia Aeroespacial (IFISAL) e Comissão de Desportos da Aeronáutica (CDA).

## Quais os cursos atualmente disponíveis na UNIFA?

**BC:** - Os cursos disponíveis na UNIFA e ministrados pelas organizações de ensino subordinadas são os seguintes:

### **ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA (ECEMAR)**

Missão – A ECEMAR é a organização do Comando da Aeronáutica que tem a missão de ministrar Cursos de Altos Estudos aos oficiais superiores da Aeronáutica.

#### **Curso de Política e Estratégias Aeroespaciais (CPEA);**

#### **Curso de Comando e Estado-Maior (CCEM).**

### **ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS (EAOAR)**

Missão – A EAOAR é a organização do Comando da Aeronáutica que tem a missão de ministrar o Curso de Aperfeiçoamento para oficiais da Aeronáutica.

#### **Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais (CAP).**

### **CENTRO DE INSTRUÇÃO ESPECIALIZADA DA AERONÁUTICA (CIEAR)**

Missão – O CIEAR é a organização do Comando da Aeronáutica que tem a missão de ministrar cursos e estágios para a especialização do pessoal militar da Aeronáutica.

#### **- Curso de Preparação de Instrutores;**

#### **- Curso de Administração de Recursos Humanos para**

**Graduados;**

**- Curso de Prática de Ensino;**

**- Curso de**

**Língua Inglesa;**

**- Estágio para Aplicação do**

#### **Teste de Avaliação do Condicionamento Físico;**

**- Curso de Reciclagem na Área de Economia e Finanças;**

**- Curso de Língua Espanhola;**

**- Curso de Prática de Pregão;**

**- Curso de Língua Inglesa Elementar a Distância;**

**- Curso de Reciclagem de Economia e Finanças para Graduados;**

**- Curso de Comunicação Social para Graduados;**

**- Curso de Polícia Judiciária Militar;**

**- Curso de Administração Hospitalar;**

**- Curso de Administração de Ensino;**

**- Curso Básico de Proteção Radiológica;**

**- Curso de Especialização em Medicina Aeroespacial (CEMAE);**

**- Estágio para Oficiais designados Comandantes, Chefes ou Diretores (ECCD).**



**Quais os objetivos do Curso de Mestrado, recentemente implantado? Qual será o público alvo? Há interação com a comunidade acadêmica, empresarial e civil?**

**BC:** No ano de 2004, através de uma orientação estratégica do Comandante da Aeronáutica, e embasada em uma orientação normativa do Diretor de Ensino da Aeronáutica (DEPENS), a UNIFA iniciou os trabalhos com a finalidade de implantar um Curso de Mestrado que atendesse interesses do Comando da Aeronáutica. Isto foi realizado com sucesso, e a primeira turma de Mestres em Ciências Aeroespaciais foi diplomada em 10 de dezembro de 2004.

Os objetivos do Curso de Mestrado são:

– Capacitar profissionais em áreas de interesse do Poder Aeroespacial, dando ênfase ao aprofundamento dos seus conhecimentos nos fundamentos e nas bases doutrinárias dos assuntos pertinentes. Com isso, buscar-se-á colocar esses profissionais a par

de modernos métodos voltados para o planejamento do preparo e do emprego da Força Aérea, das novas tecnologias de interesse do Poder Aeroespacial e de métodos de gerenciamento de processos administrativos;

– Fomentar o desenvolvimento de pesquisas que, efetivamente, contribuam para a ampliação do conhecimento filosófico, científico, militar e para o enriquecimento da comunidade científica e aeroespacial.

Dentro do Programa de Pós-Graduação atualmente sendo implantado na UNIFA, as áreas de interesse para estudos e pesquisas são: Métodos de Planejamento do Preparo e do Emprego da Força Aérea, Tecnologia, Estratégia, Inteligência, Comando e Controle, Mobilização, Logística, Doutrina de Emprego. Serão, também, objetos de estudos e pesquisas: Política de

Defesa Nacional, naquilo que interessa ao Poder Aeroespacial; Relações Internacionais; História Militar; Geopolítica; Direito Internacional; Liderança; Educação etc.

Na atualidade, o nosso Programa de Pós-Graduação tem uma interação bastante intensa com a comunidade acadêmica. Todos os nossos professores (as) doutores (as) que colaboram na orientação dos trabalhos de pesquisas e dissertação pertencem a universidades e instituições de ensino superior do Rio de Janeiro. A nossa idéia é de que essa interação seja a mais ampla possível. Afinal de contas, o conhecimento, mesmo em áreas de interesse específico do Poder Aeroespacial, sempre dependerá da colaboração e da troca de experiências com os demais profissionais e pesquisadores do meio acadêmico civil.





**BC:** O Programa de Pós-Graduação, ora sendo implantado na UNIFA, não se limitará apenas ao Curso de Mestrado. Já iniciamos estudos para a implantação, também, de um Curso de Doutorado,

## **Existem perspectivas da implantação do Curso de Doutorado?**

é claro privilegiando interesses do Comando da Aeronáutica e do Poder Aeroespacial. Estamos bastante otimistas de que isto poderá ocorrer em breve, digamos em mais três anos. Além do doutorado, estamos trabalhando com a viabilidade de reativarmos o Centro de Estudos Estratégicos (CEE) da UNIFA. A importância do CEE reside na possibilidade concreta de que assuntos e temas de

interesse do Comando da Aeronáutica possam ser debatidos e analisados por profissionais do próprio COMAER, em conjunto com profissionais e pesquisadores do meio acadêmico, científico e empresarial. Além do fortalecimento dos laços de amizade e respeito entre esses profissionais, o maior beneficiado seria o Comando da Aeronáutica, que passaria a contar com uma assessoria de alto nível em assuntos complexos.

## **Na visão do Maj.-Brig. Custódio, qual deverá ser o futuro da UNIFA no contexto do Comando da Aeronáutica, bem como no da educação nacional?**

**BC:** A vocação de uma Universidade transcende aqueles aspectos relacionados apenas ao ensino. Vejo uma Universidade como um centro de excelência onde são desenvolvidas atividades voltadas para a educação do homem, para a pesquisa de assuntos diversos e de interesse da sociedade, para o desenvolvimento cultural, para promover uma maior interação entre o meio científico e a sociedade etc.

No caso da UNIFA, o meu raciocínio é o mesmo, porém com todas essas atividades voltadas para o atendimento dos interesses do Comando da Aeronáutica e da comunidade aeroespacial,

que em última análise atenderá, também, os interesses da sociedade como um todo.

Assuntos atuais e de extremo interesse, em qualquer área do conhecimento, podem ser aqui desenvolvidos, analisados e pesquisados, trazendo benefícios diretos para o Comando da Aeronáutica.

Para fechar esta questão, eu faria uma comparação entre a atual UNIFA e o que representou o CTA para o Comando da Aeronáutica e para a sociedade cinquenta anos atrás. “Na atualidade, a UNIFA está para a busca e o desenvolvimento de conhecimentos e de estudos de interesse do Poder Aeroespacial, como esteve o Centro Tecnológico Aeroespacial (CTA) há exatos 50 anos na busca de conhecimentos científicos e tecnológicos.”

“A História mostrou que os visionários daquela época estavam corretos, acerto demonstrado, na atualidade, pelo potencial e pela excelência dos conheci-

mentos científicos e das avançadas pesquisas lá realizadas, além de alavancar indústrias de ponta como a Embraer e tantas outras que inserem o nome do Brasil no grupo de nações que dominam tecnologias de ponta.”

Assim, também acreditamos que no futuro, o que hoje iniciamos nesta UNIFA será considerado como referência de um processo que representou um marco no desenvolvimento de conhecimentos e de estudos de temas importantes para o Comando da Aeronáutica. ■



**O Major Brigadeiro do Ar José Maria Custódio de Mendonça, atual Comandante da Universidade da Força Aérea, Aspirante de 28 de fevereiro de 1969, além de vários Cursos Acadêmicos e Operacionais, ocupou diversos cargos de importância na Força Aérea Brasileira. Tem 6.800 horas de voo em diversificadas aeronaves.**



# Representati Sindicaliza

Dion de Assis Távora  
Cel. Av. R1

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) vai analisar a admissibilidade da Proposta de Emenda Constitucional – PEC 337/04 – que garante aos militares os direitos de greve e de livre associação sindical, de autoria do Deputado Wladimir Costa (PMDB-PA).

O assunto em pauta é de sumo interesse para os militares, não porque concordem com a concessão de tais direitos, mas, exatamente pelo contrário,

pelo perigo que poderá representar a aprovação do absurdo de tal proposição, a qual viria, na prática, inviabilizar as Forças Armadas no cumprimento de sua missão constitucional.

A profissão militar é completamente diferente de todas as outras. Nela, o indivíduo é treinado para a aplicação da força e do poder bélico, a fim de destruir e matar, correndo o risco de ter que pagar o elevado preço de sua própria vida. Para tal, ela é calcada em uma rígida verticalização hierárquica e no mais estrito senso do cumprimento de ordens. Ela não admite, pois, pela sua natureza, a sindicalização de seus membros, com as características decorrentes de tal situação. Sindicalização e direito de greve são vocábulos não pertinentes à vida na caserna.

O militar de carreira é, antes de tudo, um voluntário que aceita, tacitamente, os regulamentos e

normas que vão determinar sua conduta, tanto no quartel como na vida civil. Consideram, pois, inerentes à sua condição: o súbito envolvimento em ações de guerra, sem aviso prévio; a movimentação intempestiva de residência do militar, acompanhado ou não de sua família; as punições sem direito a *habeas corpus*; o trabalho extraordinário sem remuneração extra; a dedicação exclusiva, com proibição de outra atividade remunerada; o impedimento de pertencer a partidos políticos; e, até o sacrifício da própria vida, dentre outros.

Imaginemos se decisões dos comandos superiores (transferências, treinamentos, manobras, ações de guerra etc.) pudessem ser questionadas e submetidas à pressão sindical por meio de greves ou de outros instrumentos, em que o valor do voto é igual para o soldado e para o general. Seria a falência completa do princípio do comando e



# *vidade, sim – ção, nunca!*



dos estamentos básicos de sustentação da vida militar – disciplina e hierarquia.

A atividade castrense é uma carreira de Estado e não de Governo. Ela existe para defender e proteger o Estado e, não, as pessoas dos governos, encerrando características especiais que a diferenciam das demais e a tornam muito mais um sacerdócio do que, simplesmente, uma profissão.

Entretanto, os militares fazem parte da sociedade civil brasileira. Como membros dessa mesma sociedade, têm as suas aspirações e o direito de se fazerem ouvir. Não através de sindicatos ou greves, mas por meio de seus comandantes e de entidades sociais representativas – as associações clubísticas militares – dentre essas os Clubes Naval, Militar e de Aeronáutica, que os subsidiam na identificação, fora da caserna, das necessidades e anseios grupais da chamada Família Militar.

É fundamental, pois, que exista, no meio civil, uma capacidade de representação legítima da microsociedade militar, sempre em estreita consonância com os comandantes fardados. É, igualmente, importante, porém, que tais comandantes se apercebam desses anseios coletivos e assumam posições corajosas em sua defesa, independentemente dos prejuízos pessoais que possam ter, isso, como único caminho para a conquista de uma verdadeira liderança junto a essa Família Militar.

Se algum dia as Forças Armadas estiverem impossibilitadas de agir, por força de reivindicações sin-

dicalistas com eventual direito de greve, estará aberto o caminho para o desmando e a baderna armada. Nesse caso, elas já terão perdido o comando de seus membros e inviabilizado a sua própria finalidade constitucional, deixando de ser um fator de segurança e de tranquilidade para o povo brasileiro.

A intenção do proponente de tal PEC talvez seja construtiva, porém deixa sérias dúvidas quanto aos seus verdadeiros objetivos, tendo em vista as óbvias conseqüências que poderiam advir de sua eventual aprovação.

O único ponto positivo desse acontecimento é a oportunidade que traz de levantar, para a sociedade, uma reflexão em torno da vida militar e da beleza que encerra o sacrifício oferecido por essa coletividade para salvaguarda das instituições e a defesa do próprio país. ■



**Discurso  
Proferido  
pelo  
Vereador  
Wilson Leite  
Passos, na  
Câmara  
Municipal  
do Rio de  
Janeiro,  
no dia  
28/12/2004**

**D**esde as primeiras Sociedades organizadas, sempre foram constituídas forças destinadas à proteção, à salvaguarda, à defesa dessas Sociedades – o que chamaríamos de Forças Armadas.(...)

Para que elas se tornem eficazes, no cumprimento de suas obrigações, existem algumas condicionantes, dentre as quais lembrariamos: um ideal a comandá-las, a dirigir suas ações, naturalmente, o ideal de servir e defender a Pátria, a Sociedade; a confiança dessa Sociedade nesses seus defensores organizados; os meios necessários à eficácia de sua ação; o prestígio perante a Sociedade e perante seus possíveis oponentes externos. Daí, em todas as épocas, dois serem os fatores primeiros de ação externa ou interna para torna-las incapazes de cumprir com suas finalidades. Primeiro processo, é o da desmoralização. Sobretudo as forças externas, normalmente, utilizam todos os meios possíveis, no sentido de promover a desmoralização daquelas que pretendam opor-se aos seus interesses.

Com esse *desideratum*, essas forças externas utilizam, não raras vezes, elementos internos que, por inconsciência, por ausência de civismo ou mesmo por servilismo, colocam-se a seus serviços, visando à desmoralização interna das Forças Armadas.(...)

O segundo fator é promover-lhes a ineficácia para que não possam cumprir com sua missão, por

volvendo-se os administradores, os maiores responsáveis pela vida no País, que, em decorrência, deixam de conceder a elas os meios necessários para que possam cumprir com a missão de ser a salvaguarda armada, a defesa armada da Sociedade.(...)

Ora, o que será das nossas Forças Armadas, se não houver um estímulo eficaz de toda a Sociedade, dos governantes – para que elas se mantenham coesas e aptas a cumprir com suas obrigações constitucionais de defesa da Nação, de defesa da Sociedade?(...)

Existe de fato, não hipoteticamente, uma trama permanente – e já de algumas décadas – contra o nosso País, de parte das forças externas, interessadas na desmoralização total da Nação e no enfraquecimento das Forças Armadas – com vista a alcançar as riquezas naturais do Brasil.

O Sr. Herman Kahn, futurólogo do Instituto Humboldt, propôs, há alguns decênios, que fosse feita a internacionalização da Amazônia. A reação eficaz dos governos brasileiros, à época, impediu que esse processo prosperasse, apesar de que se desenvolveu sob outra forma: pela ocupação, pela compra de vastas extensões territoriais do Brasil –



# Em Defesa das Forças Armadas, da Sociedade e da Amazônia

não disporem dos meios adequados. Assim, foi em todos os tempos.(...)

É o que está, de uma certa forma, ocorrendo, celeremente, com as mais graves conseqüências para o nosso País – em relação às Forças Armadas brasileiras, que estão sendo vítimas, há muitos anos, de um processo contínuo, dentro desses dois propósitos:

1º) a sua desmoralização;

2º) a sua ineficácia, para, então, o Brasil tornar-se uma Nação indefesa.(...)

Nesse processo de desmoralização, acabam en-

não raro maiores do que alguns Estados nacionais – por parte de grupos estrangeiros que, assim, apoderaram-se de parte do nosso País. Agora, tramam-se condições para, eventualmente, no curso do tempo, poder justificar-se uma intervenção no – em nome de situações que são forjadas de fora – mas com apoio de brasileiros inconscientes – que justificariam aos olhos do mundo essa intervenção.(...)



E não seriam os políticos, e não seriam os administradores corruptos e não seriam todos aqueles segmentos da Sociedade que desmoralizam, por todas as formas, as Forças Armadas, denigrem a sua honra e promovem a sua ineficácia, não seriam todos esses que iriam pegar em armas, mesmo porque não estão preparados para defender a Nação. O Brasil seria uma Nação subjugada facilmente.(...)

*Pari passu* é indispensável, por todas as formas – em cruzada nacional – promover-se, em todos os níveis, a recuperação moral e cívica da Nação, para o que, devem concorrer todos os setores responsáveis, particularmente os meios de comunicação, hoje principais formadores do comportamento coletivo e, mesmo, individual.(...)

Que a consciência de todos nós e dos demais

brasileiros desperte para as verdades que acabo de dizer e que são incontestáveis; que todos nos unamos ao lado das Forças Armadas, em defesa permanente dos superiores interesses de nossa Pátria e contra todos aqueles – os interessados externos ou internos – que, por todas as formas, querem denegri-las e querem torná-las incapazes de cumprir com a sua obrigação constitucional, qual seja, a defesa do território brasileiro, a defesa de todos nós brasileiros, que delas somos dependentes, que, em todas as épocas, sempre souberam cumprir com o seu dever para com a Pátria.(...)■



***“...promover-se, em todos os níveis, a recuperação moral e cívica da Nação, para o que, devem concorrer todos os setores responsáveis, particularmente os meios de comunicação, hoje principais formadores do comportamento coletivo e, mesmo, individual.”(...)***



# Império do Centro

Marcelo Hecksher  
Cel.Av.R1

**Um só País dois sistemas**

Obra de Yan Pei-Ming



**E**sse era o lema de Deng Xiaoping, arquiteto da moderna China, para justificar a abertura econômica e a retomada de Hong Kong, Macau e Taiwan pela China. Não somente era uma *promessa de campanha*. Essa é a postura seguida pelo governo chinês, desde as retomadas de Macau e Hong Kong.

Segundo o Artigo 1º da sua Constituição, a República Popular da China (RPC) é um estado socialista, onde prevalece a ditadura da democracia popular, dirigido pela classe trabalhadora e baseado na aliança operário-camponesa.

Na realidade, o poder é exercido pelo Partido Comunista Chinês (PCC).

A RPC é, desde 1949, uma República com regime totalitário.

O governo (pela Constituição) é exercido pelo Congresso Nacional do Povo (CNP), que conta com cerca de 3.500 delegados. Alguns desses delegados são eleitos nas províncias, e escolhidos entre as minorias. Em realidade, podem concorrer a essas eleições apenas os delegados indicados ou aprovados pelo Partido.

Os poderes constituídos são: o Comitê Central do Partido Comunista Chinês (CCPCC), o Congresso Nacional do Povo (CNP) e a Conferência Consultiva Política do Povo Chineses (CCPPC), que se constituem em três organismos, teoricamente independentes.

Na verdade, prevalece a força do PCC, que exerce a autoridade de forma absoluta, segundo os ditames de um grupo que domina o poder. Tudo está a serviço do PCC: o Governo Nacional, as Forças Armadas, a Justiça, a Indústria, o Comércio, a Educação e quaisquer outros setores da atividade nacional. Não existe um equilíbrio entre os poderes. O Exército Popular de Libertação (EPL), que congrega Força Terrestre, Marinha, Força Aérea, Polícia Armada do Povo e Milícia Popular Armada, é subordinado ao Comitê Militar Central do Partido Comunista Chinês.

O raciocínio ideológico é o seguinte: o PCC trabalha buscando o bem-estar do povo e o desenvolvimento do país. Assim, tudo que for feito para o Partido e pelo Partido é para o bem do povo e desenvolvimento do país.

Embasando o CCPCC, o CNP e a CCPPC, existe um Conselho de Estado, com Comissões, Ministérios e outros órgãos adicionais como *Bureaus*, Escritório, Instituições e Administrações.

A estrutura do PCC, por si só, demonstra que o poder é, realmente, exercido pelo Partido. Os membros da cúpula do Partido ocupam cargos de chefes,

diretores, curadores e secretários de organizações que, pelo próprio nome, se superpõem às organizações e aos ministérios sob o Conselho de Estado, o qual está na linha de subordinação ao Congresso Nacional do Povo (CNP), que seria, em teoria, o verdadeiro governo. Sendo os membros da cúpula do Partido também da cúpula de organizações da estrutura do CNP, as políticas estabelecidas pelo Partido são implementadas por eles mesmos. Tal fato não deixa de representar um fator de força, em função da continuidade das políticas governamentais.

Assim, costuma-se dizer que tudo que é discutido no CNP, ou na Conferência Consultiva do Povo Chinês já foi anteriormente decidido pelo PCC.

Como exemplo, Hu Jintao, hoje Presidente da China em visita ao Brasil, em 1998, ocupava os seguintes cargos:

- na estrutura do Partido Comunista Chinês (PCC) – Membro permanente do 15º Comitê Central do Partido Comunista Chinês (CCPCC); Membro do Secretariado do CCPCC; Chefe do Grupo de Lideranças para a Construção do PCC; Vice-Presidente do Comitê Central de Organização do PCC; Presidente da Escola do PCC; Chefe do Grupo de Lideranças para a Construção do Partido.

- na estrutura do Congresso Nacional do Povo, era Vice-Presidente da República.

Ainda hoje, a postura filosófica dos governantes chineses e a ideologia do Partido foram estabelecidas no XV Congresso do PCC, realizado entre os dias 12 e 18 de setembro de 1997.

Como em todos os congressos anteriores, o XV Congresso foi precedido de um período de discussões, levadas a cabo pela cúpula do Partido, na cidade balneária de Beidaihe.

A mídia internacional, na época, noticiou que, ao contrário do acontecido nos congressos anteriores, as reuniões naquela cidade não foram conclusivas. Foram publicadas declarações de fontes do Partido, que diziam não ter havido um clima de entendimento naquelas reuniões.

Tais notícias indicavam a possibilidade de que,



*Vista das casas antigas de Pequim*

**“...abrir os caminhos do desenvolvimento econômico, da restauração política, cultural e ética do país, para aproveitar as oportunidades que se apresentarão no século XXI”**

*Vista do navio escola Brasil no porto de Shanghai*

durante o congresso, seria travada uma luta interna pelo poder no PCC, entre as correntes do Presidente Zemin e do Presidente do Congresso Nacional do Povo (CNP), Qiao Shi.

Tais lutas não aconteceram na intensidade e visibilidade esperadas. Jiang Zemin centrou seu discurso no almejado plano de desenvolvimento econômico da China.

Perante os 2.108 delegados, representando os 58 milhões de membros do PCC em todo o país, abriu os debates com a apresentação do *informe político central*, no qual afirmou que: “*é chegado o momento de abrir os caminhos do desenvolvimento econômico, da restauração política, cultural e ética do país, para aproveitar as oportunidades que se apresentam no século XXI*”.

A definição clara de uma postura ideológica foram as diretrizes principais baixadas no XV Congresso.

O conteúdo dessas diretrizes demonstra a preocupação do Partido em estabelecer políticas atraentes, para o consumo externo, ao mesmo tempo em que mantém a possibilidade de o Estado (leia-se o Partido) intervir em todas as situações.

Os tópicos que iriam servir de guia ideológico para o PCC, nos próximos cinco anos, intervalo entre cada Congresso, na realidade, são válidos até hoje, pois, em 2002, o XVI Congresso foi realizado ainda sob a presidência de Jiang Zemin, que já apontou seu sucessor, Hu Jintao, seu Vice-Presidente.

Para a política interna os tópicos foram os seguintes:

- reafirmação da linha marxista do PCC;
  - construção do socialismo com características chinesas, seguindo o modelo estabelecido por Deng Xiaoping;
  - desenvolvimento em busca do último estágio do Marxismo-Leninismo – o Comunismo.
  - desenvolvimento em busca da unidade de todas as nacionalidades que conformam o país, começando pelo PCC e suas organizações de base.
- No campo da política externa, os tópicos abordados foram os seguintes:
- reafirmação, especialmente para os países ocidentais, que não deve haver interferência nas políticas chinesas de reunificação com a *província rebelde de Taiwan*;
  - busca da reunificação com Taiwan por meios pacíficos, sem comprometer-se a renunciar ao uso da força, em caso de necessidade, pois a China não está disposta a permitir que qualquer força mude a situação de TAIWAN, parte inarredável do território chinês; no entanto, se a nova liderança da ilha não se aproximar de Beijing para o diálogo, a RPC não descartará o uso da força para subjugar-la. Isto ficou claro no *White Paper* divulgado em fevereiro de 2000, pelo governo da RPC;
  - compromisso da China com a paz mundial e a estabilidade regional.
  - o desenvolvimento da China não será uma ameaça para os outros países;
  - a China necessita, para o seu desenvolvimento, de um ambiente internacional pacífico, por longo prazo;
  - a China deve seguir uma política independente de paz, sem ceder a pressões do exterior, nem fazer alianças com grandes potências ou grupos de países;
  - a China não estabelecerá bloqueios militares (entende-se que para fins econômicos);
  - a China não participará de corrida armamentista nem buscará expansão militar de seu território;
  - a China não imporá seu sistema ideológico a nenhum país, nem permitirá que outros lhe forcem a seguir os seus;
  - o povo chinês está disposto a unir suas mãos aos povos de outros países, no esforço para promover a paz mundial, o desenvolvimento e o trabalho, em busca de um futuro melhor para a Humanidade.
- Em 1996, a mídia brasileira possuía apenas um repórter da *Folha de São Paulo* residente em Pequim. Em 1997, esse repórter retornou ao Brasil.
- As notícias ou artigos que apareciam na mídia,





em geral, eram apenas espasmos dos fatos passados. Os articulistas que tratavam sobre a China eram comentaristas de fatos passados. E, na maior parte, de fatos veiculados pelas mídias norte-americana ou européia. A famosa isenção e o pragmatismo da mídia brasileira não avultavam quando o assunto era China, porque não conhecíamos a China, não nos dispúnhamos a analisá-la com base nos fundamentos da sua cultura, e, sim, queríamos traçar paralelos com a nossa canhestra visão ocidental.

Canhestra porque não nos preocupávamos em entender que, nos 5.000 anos (alguns dizem sete mil) de História documentada da China, forjaram-se paradigmas que até hoje determinam o comportamento da sociedade chinesa.

Na aproximação com o Ocidente, a China recebeu dos *reinados colonialistas* o que de pior tinham a oferecer. Vale comentar a visita de Lord Macartney à China, em 1793, como *Embaixador Extraordinário Plenipotenciário do Rei da Grã-Bretanha para o Imperador da China*.

O Imperador chinês havia baixado um decreto no qual instituía que, além dos enviados, os próprios reis visitantes deveriam prostrar-se perante o Imperador. As discussões desse protocolo foram intensas. Foram discutidas as obrigações protocolares da corte inglesa. Finalmente, ficou acertado que Macartney poderia permanecer, durante a audiência, ajoelhado em uma só perna, mas isentando-o de beijar a mão do Imperador, como é costume na corte inglesa com o rei. Recebido pelo Imperador, foi-lhe dito que nada havia na Inglaterra que fosse interesse da China comercializar. Foi informado que deveria retornar à Inglaterra.

Tal postura nos dá uma idéia do que foi o isolamento da China, perante os Reinos Ocidentais.

A China só comerciava com o Ocidente pelo Porto de Cantão (hoje Guangzhou). A China, desta for-

ma, não viveu ou participou da revolução industrial. Essa foi a principal consequência da política de isolamento adotada pelo Império. Esse isolamento só foi conscientemente rompido, quando a tutora do Imperador Pu-yi, o último Imperador, sua avó, decidiu que era tempo de enviar chineses para estudar no exterior, ao final do século XIX. Aqueles que foram para a Europa retornaram comunistas. Os que foram para o Japão ou

Estados Unidos retornaram republicanos.

Em 1912, a Imperatriz concedeu a República, extinguindo o Império, mas, de forma alguma, pacificando ou unificando a China. De 1912 até 1949, a China viveu várias revoluções, além dos conflitos entre comunistas e republicanos, a Guerra Sino-Japonesa e a Segunda Guerra Mundial.

Em 1º de outubro de 1949, com a vitória da Revolução Comunista, Mao Tse-Tung proclamou a República Popular da China. No pórtico da Cidade Proibida, tendo em frente a Praça da Paz Celestial, Mao disse as palavras que, até hoje, calam no coração dos chineses, lembrando os anos de sofrimento e humilhação vividos por esse povo tão orgulhoso e tradicional (em tradução livre): *“Hoje, a China está se colocando de pé. Seu povo jamais se colocará de joelhos.”*

Isto é o que representa Mao, comunismo e unidade territorial para os chineses. Pela primeira vez, em 5.000 anos de História, pode-se dizer que a China tem uma unidade territorial controlada por um mesmo governo central. Só falta Taiwan.

Em dezembro de 1995 e em maio de 2004, com as visitas dos Presidentes Fernando Henrique e Lula à China, finalmente, passamos a ter no Brasil informações mais completas e atualizadas sobre aquele país. Os artigos publicados, no *Globo On Line* e o programa *Globo Repórter* em junho de 2004, trouxeram valiosos conhecimentos, não só sobre as capacidades econômicas e posturas políticas, mas, também, sobre o caráter da população, seus anseios, suas tradições, sua cultura e suas razões.

Hoje, aqueles que buscarem conhecer o espírito chinês, conhecer um pouco da sua História, para entender suas razões e seus anseios, podem recorrer a esses textos que não correrão o risco de serem tratados como novos Macartney, em seus contatos com os chineses. ■

**“Na aproximação com o Ocidente, a China recebeu dos reinados colonialistas o que de pior tinham a oferecer.”**

# Aviação fator essencial à



Jesse Ribeiro da Silva  
Ten.-Cel. Dent. R1

**A** História da Aviação no Brasil, militar ou comercial, envaidece todos que, de uma maneira ou de outra, participaram, ou mesmo, acompanharam sua implantação e/ou evolução, eis que constituída de feitos épicos, atitudes corajosas e empreendimentos notáveis, estrelados por verdadeiros desbravadores, homens de vontade férrea e inabalável confiança. Estavam motivados, sobretudo, pela certeza de que o transporte aéreo seria o único propulsor do desenvolvimento possível a um país de dimensões continentais. Explorado essencialmente pelo litoral, onde a navegação marítima permitia o acesso fácil, mesmo com embarcações primitivas, era absolutamente necessária a penetração à *interland*, onde riquezas inesgotáveis já se mostravam imprescindíveis a um Estado que pretendesse defender seu espaço já cobiçado por estrangeiros e consolidar, então, sua soberania. Foi assim, e graças a historiadores e mesmo artistas (pin-

tores) daqui e de fora, que documentaram esses capítulos de transcendental importância. Hoje é difícil imaginar, mas para quantificar as distâncias entre algumas regiões, lembro que antes do avião, uma viagem de Manaus a Cruzeiro do Sul (AC) demandava, por via fluvial, um período de vinte e oito dias, sem eventuais intercorrências negativas.

Nossos pioneiros em Aviação enfrentaram dificuldades quase inimagináveis, como por exemplo: aeronaves de pequeno porte, ausência total de infraestrutura, mapas com poucas informações ou mesmo imprecisos, poucas comunicações etc. À guisa de ilustração, quando bem equipadas, as aeronaves que dispunham de componentes *sofisticados* à época, como radiogoniômetro e frequências de maior alcance (VHF), somente conseguiam sintonizar as estações NDB (*non direcional beacon*), a poucos minutos do bloqueio de sua vertical. Brincava-se que o mais tarde chamado VOR, naquela época era VOAR

# Comercial Brasileira: integração plena do Brasil



*“...empresas de saudosa lembrança deixaram inestimável contribuição...”*

porte. Assim é que empresas de saudosa lembrança deixaram inestimável contribuição e, por serem muitas, citaremos apenas a PANAIR do Brasil, de que todos nós lembramos. Experimentamos notáveis avanços, nossa bandeira tornou-se conhecida além mares, mas surpreendentemente, talvez por falta de um planejamento racional e/ou administrações despreparadas, gerenciadores de seriedade questionável, somados ao acompanhamento liberal por parte do governo, vemos a tragédia que se abateu sobre o mais importante segmento de transporte no Brasil. Hoje, depois da quase irreversível crise instalada, vemos o governo empenhar-se em fazer algo que possa amenizar parte do problema. A nosso juízo, todavia, as medidas ainda são insuficientes para que se possa antever o soerguimento dessas empresas, mesmo as que ainda estão voando, ao acumularem sucessivos prejuízos, não obstante as tentativas de *pools*, *code-sharings* e *whatever*. Não nos parece ser difícil, porém, diagnosticar que esses déficits se dão por conta do elevado *custo Brasil*, como, por exemplo: impostos elevados incidindo até mesmo sobre itens de reposição mandatória (pelas normas de segurança e manutenção técnica); e combustível excessivamente caro, o que impede a concorrência com as companhias estrangeiras que exploram as mesmas rotas. Neste particular, temos que questionar a política de favorecimento à Petrobrás, empresa que ostenta o *status* de quinta do planeta, no seg-

*OLHANDO OS RIOS.* Hoje dispomos de aeronaves de grande e médio porte super equipadas. Os auxílios rádio básicos propiciam vôos seguros e confortáveis; *Avionics* de precisão cirúrgica: GPS, GLONASS, NA V INERCIAL etc. Vale aqui reverenciar pioneiros de outras plagas, que deixaram valiosas contribuições, como Mermoz e Exupéry. Este último, piloto excepcional, notabilizou-se também como filósofo e escritor, e afirmou: “*Somente conhecemos nossas limitações ao nos defrontarmos com grandes obstáculos*”. No Brasil, consideradas suas dimensões e múltiplas características de seu relevo, hidrografia, clima etc., esses obstáculos eram abismais. Com a evolução do transporte aéreo, vimos o país crescer, suas riquezas ser identificadas e mapeadas, o processo de exploração agigantar-se, atraindo investimentos estrangeiros, multiplicando-se os meios propulsores do progresso pretendido, viabilizando a consecução de obras e empreendimentos de grande

*“Não nos parece ser difícil, porém, diagnosticar que esses déficits se dão por conta do elevado custo Brasil...”*



mento em que opera, e o faz com tecnologia de ponta. Detentora de patrimônio invejável, pouco contribui com o tesouro nacional, considerados os vultosos recursos nela investidos desde sua criação, para que atingisse o que hoje representa. Pela sua importância, constitui-se em *moeda de troca* entre as diversas facções políticas, com a oferta de empregos de alta remuneração a executivos oportunistas. Cabe enfatizar que a nossa BR manteve um monopólio em todos os *branches* de sua atividade; explora petróleo em território brasileiro, com tecnologia própria; e todo o seu processamento se dá internamente, mas seus produtos são vendidos no mercado nacional em valores equivalentes à moeda mais cara do planeta. Acrescente-se a isso, já sermos quase autossuficientes, ou seja, praticamente não dependemos de petróleo importado, além de termos capacidade produtiva e *know-how* para compensarmos a pequena diferença com combustíveis alternativos, processados a partir de insumos renováveis. Se considerarmos que o transporte aéreo representa imprescindível fator de desenvolvimento nacional, propulsor e acelerador da circulação da riqueza interna do país, seria inteligentemente aceitável que dentre as medidas saneadoras que o governo deveria encetar, estabeleça que, por algum tempo, nossa BR venha a contribuir nesse sinérgico esforço, reduzindo sua elevada margem de lucro em favor de nossas empresas, responsáveis em parte, pelo exponencial estágio que ela ostenta. Afinal, nenhuma atividade pode prescindir do emprego da Aviação em qualquer aspecto considerável. Como recompensa, penso que nossas aeronaves poderiam exibir, em suas fuselagens, expressiva propaganda da Petrobrás. Evidentemente, outras medidas poderiam ser sugeridas, até mesmo copiando exemplos mostrados em países ricos. Lembro, por exemplo, de ter visto o Presidente George W. Bush, após o 11 de setembro, embarcar em aeronave comercial (*United Airlines*) e, após o pouso, fazer emocionado discurso, transmitido ao vivo para o mundo inteiro, incentivando as pessoas a voltar a viajar de avião, que não se acovardassem pelas ameaças do terrorismo, ao mesmo tempo em que anunciava incentivos compatíveis às necessidades das empresas, a fim de que mantivessem suas atividades plenas, bem como os níveis de empregos do seu efetivo, considerando sobretudo a especializa-

ção dessa massa crítica, sua importância estratégica para a segurança da nação e o investimento necessário à sua formação.

De resto, diria que o momento exige, por parte de todos, a convergência de medidas que permitam a retomada das atividades em todos os segmentos afins, com maior empenho e conscientização de aeronautas e aeroviários, sobretudo no esforço sinérgico da manutenção dos empregos, altamente especializados, e ao mesmo tempo evitando o inegável *stress* que acomete hoje todas as nossas equipagens (fator de risco potencial ao voo). É surpreendente ver que aqueles ainda em atividade estão fazendo *applications* via Internet (*just in case*), para companhias do Oriente Médio e África, países ainda carentes de mão-de-obra que atenda a demanda de suas necessidades, que tem elevado custo e tempo em sua formação, mas que lamentavelmente já se encontra ociosa no Brasil. Compensa-nos saber que em um país de tantos contrastes, onde exportar tem sido a bandeira de nossos últimos governos, *last but not least*, vemos mais um item de excepcional valor agregado, na pauta das exportações: PILOTOS e afins. Mas que esse êxodo seja por pouco tempo, eis que necessitaremos deles aqui, desbravando nossas rotas, redescobrimo e divulgando nossas riquezas, vivendo e desfrutando das delícias dessa terra tão querida, que só quem dela se afasta sente como é bom ser brasileiro, que é gratificante a sensação de ser e partilhar de maneira ativa do progresso do país. Que Deus ilumine nossos governantes e lhes dê a capacidade e a visão necessárias à solução de nossos problemas. Que deixemos de ser o país do futuro. Merecemos viver o presente, com dignidade, usufruindo as benesses de nosso vasto território, privilegiado por uma natureza inigualável, com o melhor clima do planeta e um povo de espírito solícito e hospitaleiro. Avaliadas todas essas variáveis, podemos afirmar com insofismável convicção: nossa AVIAÇÃO COMERCIAL *tem tudo a ver* e efetivamente contribuir! Que suas asas continuem a levar mais alto e mais longe nossa bandeira! ■

## Aviação Comercial Brasileira:

fator essencial à integração plena do Brasil

Um velho índio descreveu, certa vez, seus conflitos internos:  
“Dentro de mim existem dois cachorros; um deles é bravo e cruel,  
o outro é passivo e muito bom. Os dois estão sempre brigando”.  
Quando lhe perguntaram qual dos cachorros ganharia a briga, o  
sábio índio parou, refletiu e respondeu: “Aquele que eu alimento”.

*Sabedoria Indígena*

Segundo o grande teólogo  
peruano *Gustavo Gutiérrez*,  
“quando eu tenho fome, é  
um problema material;  
quando o meu irmão tem  
fome, é um problema  
espiritual”.

“Amar  
a Humanidade  
é fácil.  
Difícil é amar  
o próximo.”

*Nelson Rodrigues*  
(1912-1980),  
jornalista  
e escritor

# A Marca da Cultura Francesa no Brasil

Angela Perricone Pastura  
Professora

**N**o início deste século, a influência da cultura francesa sobre a brasileira se fez sentir na moda, nos costumes, no vocabulário e no comportamento da elite carioca. Havia, àquela época, um clima na sociedade, que tomava, como seus, os valores culturais do exterior. Pedro Nava resume bem, dizendo: “A cultura brasileira é praticamente nascida da portuguesa, mas fecundada’ na maneira mais favorável pela francesa que dominou aqui, no terreno das artes e da ciência, sobre todas as sabedorias do resto do mundo.”

De fato, há inúmeras constatações das nossas ligações com o país de Molière. Nos primórdios do Rio de Janeiro, a vila foi francesa, antes de ser portuguesa ou brasileira. E o fator desencadeador de sua fundação foi, justamente, a presença do francês na colônia portuguesa. Alguns dos homens de Villegaignon foram, sem dúvida, devorados pelos tupiniquins na fracassada experiência da França Antártica.

Assim, “o estilo que melhor caracteriza a relação do carioca com o francês é a antropofagia”, nas palavras de José Murilo de Carvalho. Já no século XIX, a antropofagia se voltou para a deglutição e assimilação de roupas, perfumes, estilos, palavras; livros, idéias que vinham de lá, enriquecendo nosso imaginário.

Mas já isso fora herdado de Portugal, de nossa própria metrópole. D. João VI, ao se transferir para o Brasil em 1808, fugindo das tropas de Napoleão, embelezou o reino tropical com as artes do país de Rimbaud. Depois de criar a Imprensa Régia, a Biblioteca Nacional, a Escola de Engenharia Militar, o Jardim Botânico, a Escola de Medicina, o monarca português fundou a Escola Real de Ciência, Artes e Comércio, no estilo francês, com professores de lá, iniciando o vínculo entre as duas culturas. Vieram, então, dezessete artistas, que participaram da Missão Artística Francesa de 1816.

Com a Independência, causada, pelas idéias liberais pregadas na França, o sentido das correntes culturais inverteu-se. Ao invés de as expedições francesas aportarem aqui, muitos brasileiros partiam para o Velho Mundo. Entre eles, o culto Imperador D. Pedro II, grande amigo de Victor Hugo.

O francês passou a ser a segunda língua da elite brasileira, livros franceses eram adotados e vendidos no Rio e em São Paulo. Foi este o principal instrumen-

to da aprendizagem até perto da Segunda Guerra Mundial, sem contar os colégios franceses, em que estudavam as moças ricas.

A República chegou e, os governantes construíram uma capital moderna inspirada na reforma de Paris realizada por Haussmann, em meados do século XIX. É a França, sempre presente no processo cultural brasileiro, deixando, no final do século XIX e nas primeiras décadas do XX, seus signos da *Belle Époque*.

Porém, as coisas foram mudando e a marca gaulesa começou a declinar, a ponto de se tomar supérfluo o ensino de seu idioma. “Podemos estar sempre nos abrindo para algo novo, mas a cultura francesa é duradoura”, afirma Heloísa Lustosa, diretora do Museu Nacional de Belas Artes, no Rio.

Sou uma professora de Francês que resiste à hegemonia norte-americana. Talvez, tenha que inventar uma Paris de faz-de-conta, como D. J. do conto de Roberto Drummond, que “transformou o sótão do sobrado onde morava numa Paris de papel e deixou uma janela no teto para as estrelas de Paris”.

Mas - como D. J. - pode ser que tenha de “voltar no primeiro samba, num frevo tocando e até mesmo, quem sabe, num grito de gol”. ■



*Avenida Central, atual Avenida Rio Branco Rio de Janeiro – RJ 7 de outubro de 1906, Augusto Malta (gelatina/prata, 22,4 x 28,5 cm)*

2005

será o ano do Brasil na França. Os eventos começam em 15 de março e se estendem até 15 de dezembro e serão realizados nas principais cidades francesas, além da sua capital Paris. Para o mundo, a *Cidade Luz*.

Na mensagem de apadrinhamento com que abriram os trabalhos da Temporada Cultural de 2005, os Presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Jacques Chirac reafirmam “as profundas afinidades culturais que unem Brasil e França e a vontade de nossos países de explorar novos e vastos territórios de uma futura ação compartilhada”.

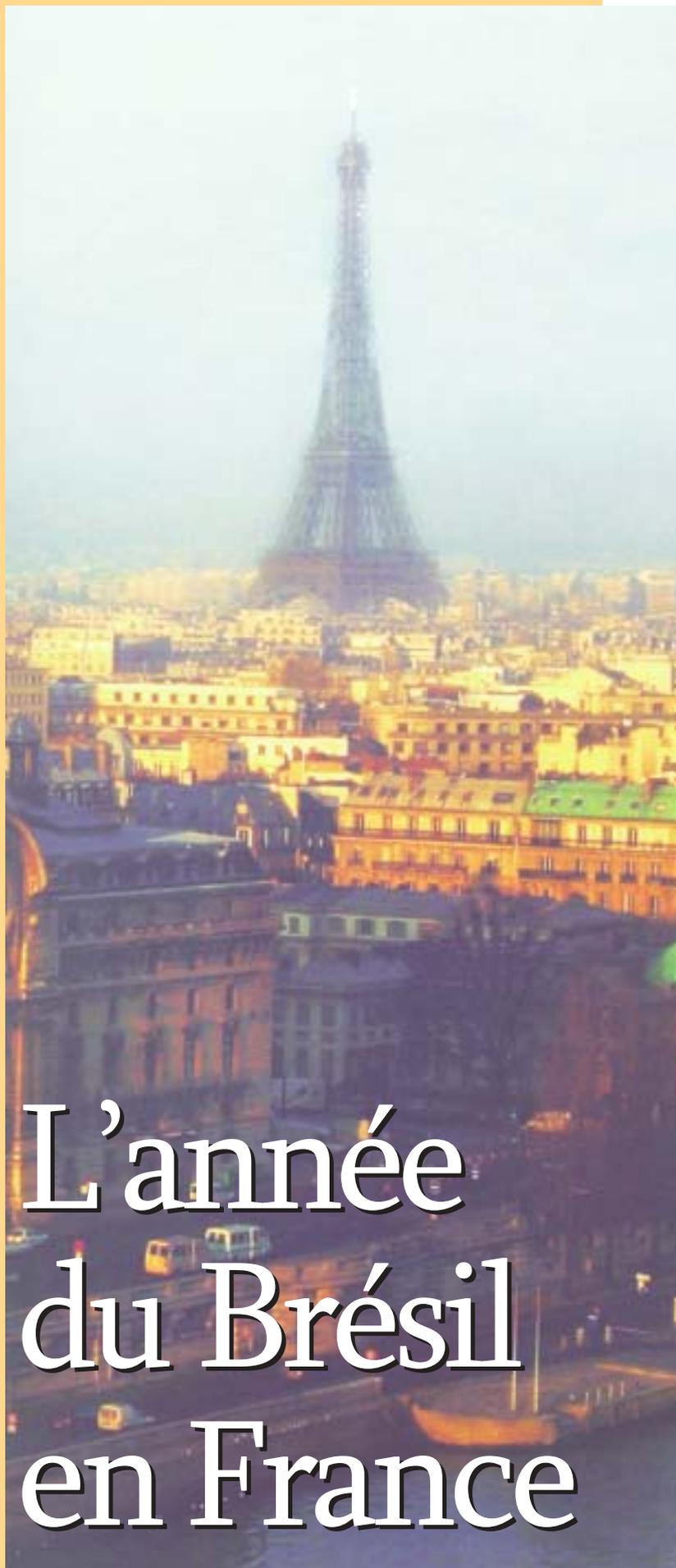
Esta mensagem gerou protocolos assinados por expressivas autoridades dos dois países: André Midani-Comissário Geral; Edgard Telles Ribeiro – Representante do Ministério das Relações Exteriores; Márcio Meira – Representante do Ministério da Cultura, após o anterior protocolo entre o Ministro de Estado da Cultura do Brasil, Gilberto Gil Moreira, e o Embassadeur de France Jean de Gliniasty.

Começando pelas manifestações culturais, artísticas, em toda a sua variada gama, esta ação compartilhada abordará a área turística, da ciência e tecnologia, econômico-comercial – marcas, produtos e serviços – além dos aspectos sócio-econômicos.

Vários eventos abordarão questões ambientais urbanas e interioranas, incluindo a biodiversidade, o desenvolvimento-sustentável de regiões remotas, a engenharia e arquitetura, a medicina, a filosofia, as heranças culturais, a Imprensa e a Mídia, a diversidade cultural e das diversas etnias.

O comissariado Brasileiro do “Ano do Brasil na França” já está designado.

Dentre os lugares onde se realizarão os eventos, além de Paris, estão no roteiro: Nice, Movans Sartoux, Poitiers, Mulhorse, Villeneuve d’Asaq, Forbach, Angoûleme, Toulouse, Marseille, Malakoff, Côte Azur, Aix-en-Provence, St. Nasaire, Aubusson, Le Mans, Lyon, Lille, Les Cartoucheries, Les Grandes Halles de La Villette, La Ferme de Buisson, Festival d’Avignon e Grasse, em diversos museus, casas de espetáculos e auditórios públicos e privados. ■



L'année  
du Brésil  
en France

# Neneco...



Foi no dia 8 de setembro de 1968. Naquela época, jovem aspirante da Força Aérea Brasileira, estagiava no 1º/4º Grupo de Aviação, em Fortaleza. Era um domingo de sol, e desde o final da manhã circulavam rumores sobre um grave acidente aéreo que teria ocorrido em Natal, sede do 2º/5º Grupo de Aviação, unidade na qual estagiava a maioria de meus colegas de turma. Passava um pouco do meio-dia quando Montgomeri adentrou o cassino dos oficiais aos gritos: – “*O Neneco morreu! O Neneco morreu!*”. A notícia me atingiu como um raio, pois Neneco era um de meus melhores amigos – conhecia seus pais e sua noiva e sabia de seus sonhos.

Na véspera, o aniversário da Independência do Brasil fora comemorado em Natal com um baile no América, clube local, onde Neneco encontrou o Tenente Aviador Conrado, instrutor da

Escola de Aeronáutica, seu amigo, que viera a Natal na companhia de um colega de turma num North American T-6, monomotor, utilizado durante décadas pela FAB como treinador avançado. Devido a problema inusitado – o estoque de gasolina de aviação em Natal se esgotara – Conrado iria até Recife na manhã seguinte para reabastecer o T-6. Voltaria em seguida a Natal para recolher seu companheiro de viagem, antes de ambos regressarem ao Rio de Janeiro. Iria só e convidou Neneco a acompanhá-lo.

Na manhã de domingo, reabasteceram no Recife e, por volta das dez horas, retornavam a Natal. Neneco pilotava o T-6 da nacele dianteira enquanto Conrado ocupava a traseira. O tempo era bom e o céu claro, tudo prognosticando um vôo tranquilo. Dez minutos após a decolagem, nas proximidades de Paulista, cidade do litoral norte pernambucano, algo deu errado. Teste-



munhas afirmaram que o avião se aproximou voando baixo sobre a cidade, colidiu com um coqueiro, caiu sobre uma casa e pegou fogo. Neneco, Conrado e todos os moradores da casa atingida pelo avião morreram.

Conseguí licença para acompanhar meu amigo até Santa Maria, no Rio Grande do Sul, onde seria sepultado. Após deixar o corpo de Conrado no Rio de Janeiro, o Avro da FAB prosseguiu para Santa Maria. Quando chegamos, já era noite fechada. Depois de tentar por três vezes pousar na pista desprovida de balizamento noturno, iluminada precariamente por faróis de automóveis e varrida por forte vento de través, que turbilhonava nos morros próximos e fazia o avião vibrar violentamente, o comandante do Avro decidiu prosseguir para Porto Alegre, onde pernuitamos.

Na manhã seguinte, seguimos novamente

para Santa Maria, desta vez no C-47 2033 pilotado pelo comandante da então Quinta Zona Aérea, Major-Brigadeiro Ney Gomes da Silva. O avião conduzia oficiais e graduados da FAB, além de uma guarda de honra constituída de soldados da Polícia da Aeronáutica. Acometido por grave doença degenerativa que lhe deformava o corpo, aos cinquenta e poucos anos, o ex-atleta Ney tinha a aparência de um ancião. O que lhe faltava em saúde física, porém, sobrava-lhe em determinação e bondade. Assumira pessoalmente o encargo de entregar o corpo de Neneco a seus pais, e estava decidido a fazê-lo a despeito das circunstâncias desfavoráveis.

O céu estava claro em Santa Maria, porém o vento continuava, como de véspera, extremamente forte e de través. Contra o parecer de seu co-piloto, Ney decidiu pousar o 2033 em Santa Maria. Dava para sentir a tensão crescendo a

***“Dez minutos após a decolagem, nas proximidades de Paulista, cidade do litoral norte pernambucano, algo deu errado.”***

bordo enquanto o Douglas se aproximava da pista. Mesmo cansado e deprimido como estava, não pude deixar de admirar o valor do comandante. Ali estava um aviador de escol e um ser humano excepcional. Segurou o touro à unha e colocou, contra todas as expectativas, o 2033 no solo de Santa Maria a golpes de freio e rajadas de motor.

Lembro-me ainda do *velho* Walter, cachecol ao vento, de pé no pátio do aeroporto, altivo, aguardando a abertura da porta do C-47 que trazia os despojos de seu filho. Dona Tereza era a imagem da dor. Tinha receio de me aproximar dela. Sentia vergonha por estar vivo e por lhe trazer, embora involuntariamente, tanto sofrimento.

Lançou ao caixão fechado um olhar que traduzia a maior dor que uma mãe pode experimentar: sobreviver ao filho. Trazia comigo a aliança de noivado do Neneco, amassada pelo impacto. Entreguei-a à Lívia, sua noi-

va. Nunca mais soube dela. Espero que esteja bem.

Retornei a Fortaleza e a vida seguiu seu curso. Um ano depois, fui com Evandro – amigo e colega de turma – a Paulista visitar o local do acidente. Nada fazia sentido. A cidade fica um pouco para o interior, fora da rota normal de quem voa de Recife para Natal. A árvore contra a qual colidiram era a única existente no topo de uma elevação, perfeitamente visível para quem estivesse na nacele dianteira do T-6. Por mais que refletíssemos sobre o assunto, não conseguimos compreender o que Neneco e Conrado faziam em Paulista, nem como puderam colidir com a única árvore que havia no local. A resposta viria mais tarde, de modo inesperado.

Devido a problemas de saúde, fui transferido do 1º/4º para o 2º/5º Grupo de Aviação, sediada na Base Aérea de Natal, na qual servia Evandro. Num sábado de 1969, tendo que viajar a Fortaleza a serviço da Base, Evandro convidou-me a acompanhá-lo. Fomos de T-6. Na volta, voávamos em céu claro. Eu pilotava o T-6 da

**“Sentia vergonha por estar vivo e por lhe trazer, embora involuntariamente, tanto sofrimento.”**



## “O restante da viagem transcorreu num clima siberiano.”

nacele traseira, enquanto Evandro, da dianteira, cuidava das comunicações. O único problema era uma pane nos meus fones, que me impedia de ouvir as mensagens transmitidas pelos órgãos de tráfego aéreo e só permitia minha comunicação com Evandro por gestos, pois o nível de ruído dentro de um T-6 era muito alto.

Em dado momento, tentando ouvir melhor a Rádio Mossoró, Evandro levou as duas mãos à cabeça para apertar os fones, embutidos em seu capacete, contra os ouvidos – gesto interpretado por mim, e assim convencionado na FAB da época, como “*está comigo*”. Julgando que Evandro decidira assumir os comandos do T-6 por algum motivo ligado à mensagem que recebera (e que eu não ouvia), larguei os comandos do avião e passei a apreciar a paisagem. De *rédeas soltas*, o T-6 começou a inclinar suavemente à esquerda devido à diferença de quantidade de combustível armazenado nos tanques das asas. Com o passar do tempo, a inclinação foi aumentando, o nariz do avião abaixando e a velocidade crescendo.

Convencido de que Evandro decidira repentinamente executar uma passagem baixa sobre a casa de namorada minha da época, filha de Mossoró, observava o desenrolar dos acontecimentos com alguma preocupação, pois a atitude do avião era muito agressiva. Temeroso de magoar o companheiro, mantive-me calado. Evandro, por seu turno, pensava a mesma coisa. Sem controle algum, o T-6 aproximava-se do solo de Mossoró na velocidade limite, em curva de grande inclinação.

A essa altura dos acontecimentos, eu já estava bastante apreensivo, porém confiava que Evandro, no último momento, nivelaria o avião e rumaria para Natal. Quando vi o solo do agreste quase a noventa graus de inclinação, o instinto de sobrevivência falou mais alto. Timidamente puxei o manche só com o dedo indicador da mão direita, o que fez o T-6 (pelo menos assim eu pensava) nivelar as asas e voltar a

subir, depois de ter passado rente ao chão. Naquele exato momento, uma dúvida me assaltou. Qual de nós dois, afinal, estava pilotando o avião? Minha tentativa de compartilhá-la com Evandro através de gestos foi entendida como manifestação de desagrado de minha parte por ter ele, tal como eu, interferido discretamente no manche do T-6. O restante da viagem transcorreu num clima siberiano.

Evandro pousou em Natal, taxiou rapidamente, cortou o motor, saltou para o chão e perguntou, agressivamente, se por acaso eu estava querendo testar a resistência das asas do avião, aludindo a recente acidente fatal, no qual uma das asas de um T-6 se desprendera em vôo acrobático. Encarei-o, estupefato, e formulei a pergunta que até hoje nos persegue: – *Como eu? O avião não estava contigo?*

Naquela noite, não conseguimos dormir. No quarto que compartilhávamos na Base Aérea de Natal, andávamos de um lado para o outro com nossas mentes contaminadas pela imagem do solo crestado pelo sol de Mossoró passando veloz ao nosso lado, pois o avião estava quase *na faca*. Então lembramos do Neneco, e tivemos a certeza de que tinha sido assim: pane de interfone, um confiando em que o outro pilotava, até sobrevir o choque com o único coqueiro que havia no caminho.

Após vinte e cinco anos de serviço ativo, deixei as fileiras da FAB e voei mais quinze anos como comandante da RIO SUL. Durante todo esse tempo, dediquei-me ativamente à prevenção de acidentes aeronáuticos, tanto na Aviação Militar quanto na Comercial, pois as circunstâncias da morte prematura e trágica do Neneco me fizeram compreender que acidentes aéreos derivam de fatores complexos, que não podem ser reduzidos a simples *erro do piloto*.

Hoje, transcorridos mais de trinta e seis anos de sua morte, rendo minhas homenagens ao **Aspirante Aviador José Francisco Gontan Ritzel, o Neneco**, o primeiro dos muitos e bons amigos que perdi para a Aviação. ■

**“Então lembramos do Neneco, e tivemos a certeza de que tinha sido assim: pane de interfone...”**

# Para onde caminha Tio Sam?

**A**té bem pouco tempo, o mundo estava dividido entre aqueles que aclamavam os Estados Unidos como o máximo representante das forças mundiais defensoras da liberdade humana e aqueles que o viam como uma potência imperialista, justamente o contrário daquilo que tradicionalmente demonstrava defender.

Quase todos os cidadãos estadunidenses formavam parte do primeiro grupo, bem como uma grande parte dos europeus e significativa parcela da Humanidade. De maneira inversa, aqueles que acolhiam sentimentos negativos em relação aos Estados Unidos pertenciam, em uma maioria desproporcional, a países ocidentais, ainda que uma pequena porcentagem fosse de europeus. Não existem estatísticas, simbolicamente, porém, existia uma divisão na ordem de 50%. Durante o mandato de George W. Bush, estas porcentagens mudaram radicalmente. Uma imensa maioria da população mundial considera, na atualidade, os EUA um gigante perigoso. Alguns o acusam de malevolência, outros de loucura alimentada pela ignorância e um orgulho desmedido, mas, de uma maneira geral, todos estão preocupados e receosos.

Para onde caminha a superpotência? Certamente esta será a pergunta mais importante da política internacional durante o transcorrer desta e da próxima década. A eleição presidencial ocorrida em novembro último, nos EUA, que a mídia qualificou de a mais importante da História, demonstrou claramente que o eleitorado norte-americano está muito polarizado e dividido em partes quase iguais. Talvez o Partido Republicano, desde 1936, nunca tenha adotado uma posição de extrema direita tão acentuada e agressiva. Conseqüentemente, o Partido Democrata nunca empreendeu uma oposição tão fervorosa a um presidente em exercício. O lema “*quem seja, menos Bush*” foi amplamente divulgado em todos os quadrantes do território americano, durante o período pré-eleitoral.

Nos EUA, o apoio a George Bush e à sua política diminuíram consideravelmente no último ano. Isso se deveu, principalmente, ao ocorrido no Iraque: o fracasso em encontrar as tão decantadas armas de destruição em massa; a contínua resistência da guerrilha iraquiana à ocupação das forças da coalizão; e a ignomínia do tratamento dispensado aos presos iraquianos em Abu Graib e Guantánamo.

Entretanto muitos dos eleitores descontentes com a primeira gestão de George Bush se perguntavam se o candidato democrata John Kerry atuaria de um modo muito diferente. Destarte, a primeira pergunta que instigava o raciocínio dos americanos era: no caso de mudarem as políticas de Bush, por motivos políticos ou morais, que alternativa poderiam tomar os EUA para recuperar sua auto-

ridade moral e prestígio junto à opinião pública mundial?

Para responder a esta pergunta, devemos nos fixar nos maiores avanços conseguidos pelos EUA ao longo de sua História. Desde o final da Guerra Civil (1865) até a eleição de Franklin D. Roosevelt, em 1933, o governo estadunidense – a Presidência, o Congresso e o Supremo Tribunal – esteve controlado principalmente pelos republicanos. Mais tarde, com a Grande Depressão, os democratas do *new deal* ascenderam ao poder e introduziram duas mudanças fundamentais na política norte-americana: legitimaram o estado de bem-estar e conduziram o país de um dominante isolacionismo a uma política intervencionista ativa em assuntos internacionais. A seguir, no período pós-Segunda Guerra Mundial, os EUA converteram-se em um país multicultural. Católicos e judeus ascenderam consideravelmente nas escalas política e social. O mesmo veio a ocorrer com os negros, latinos e outros grupos marginalizados (inclusive os excluídos devido à opção sexual). Este segundo grupo, evidentemente, nunca conseguiu alcançar a aceitação social concedida aos judeus e católicos, porém pôs-se fim às discriminações mais manifestas, em particular nas Forças Armadas.

Assim sendo, em um país então dominado pelo Partido Democrata, teve lugar uma incisiva reação conservadora ao multiculturalismo e ao internacionalismo. Aqueles que dirigiram este movimento viram a sua salvação na transformação do Partido Republicano em um partido não centrista e claramente de direita. O que os conservadores necessitavam, acima de tudo, era uma grande base. E a encontraram no grupo que agora se conhece como a direita cristã, um grupamento composto por pessoas que mostram uma especial preocupação pela liberalização dos costumes sexuais e pelo final do domínio social garantido pelos protestantes. A direita cristã estava especialmente interessada nos chamados assuntos sociais, mais especificamente na questão do aborto e da homossexualidade. Com isto, conseguiram cooptar eleitores do Partido Democrata e mobilizaram pessoas que não haviam votado anteriormente. Desde Richard Nixon até Ronald Reagan e George Bush, o Partido Republicano vem se inclinando continuamente para



a direita, no que respeita a estes instigantes temas sociais.

Porém, também se mobilizou no sentido de substituir o internacionalismo pela política que caracterizou o mandato de Bush: o unilateralismo baseado no direito dos Estados Unidos a empreender uma guerra preventiva, sempre que julgar necessário. Devido ao fiasco ocorrido no Iraque, as antigas forças centristas inclinaram-se a dar um basta no ideário de Bush, sonhando em regressar aos bons tempos de Bill Clinton.

A reeleição de Bush e a vitória dos republicanos parecem não conseguir acalmar as paixões em relação aos temas aborto e homossexualidade, que tanto têm dividido a opinião pública do país. Ademais, os intentos para conservar o nível de vida norte-americano, tendo em conta o imenso “déficit” atual, deixaram muito claro que não se pode manter os impostos muito baixos e os gastos muito altos em saúde, educação e apoio à terceira idade.

Também é muito provável que, após a reeleição de George Bush, durante o transcorrer de seu segundo mandato, aumentem as pressões de outros países à política externa americana. A inevitável retirada das tropas do Iraque será vista dentro e fora do país como uma derrota, o que dará margem a uma espiral de terríveis acusações dentro dos EUA. Ainda assim, é previsível que a Europa e a Ásia Ocidental prestarão cada vez menos atenção à diplomacia estadunidense; o dólar seguramente se tor-

nará mais frágil na economia mundial e haverá um notável incremento na proliferação de armas nucleares.

Em vista de semelhante cenário prospectivo, cabe a seguinte pergunta: poderá os EUA recuperar-se? Certamente. Entretanto tudo depende da definição de recuperação. Se tivermos em conta que o Exército estadunidense está próximo ao nível de exaustão, sofrendo continuadas perdas no Iraque, e que, conseqüentemente, a dívida nacional alcançou cotas históricas, não somente podemos vislumbrar que se acabaram os dias de hegemonia, mas também de domínio e, inclusive, de liderança. Para recuperar-se, os EUA deveriam levar a termo um novo estudo de seus valores, de sua estrutura social e de seus compromissos sociais. Também deveriam superar a polarização política, econômica e social que teve lugar nos últimos trinta anos, a qual estaria muito vinculada a um novo projeto sobre a forma de relacionar-se com o restante do mundo.

Para onde caminham os Estados Unidos? Creio que todos no mundo querem saber, inclusive os próprios cidadãos norte-americanos. A superpotência mundial deve decidir entre reconstruir-se como um país sobejamente importante no concerto das nações, ou seguir dividido internamente e desempenhar um papel irrelevante em nível global. Certamente o tempo se encarregará de demonstrar. **n**

**“A inevitável retirada das tropas do Iraque será vista dentro e fora do país como uma derrota...”**

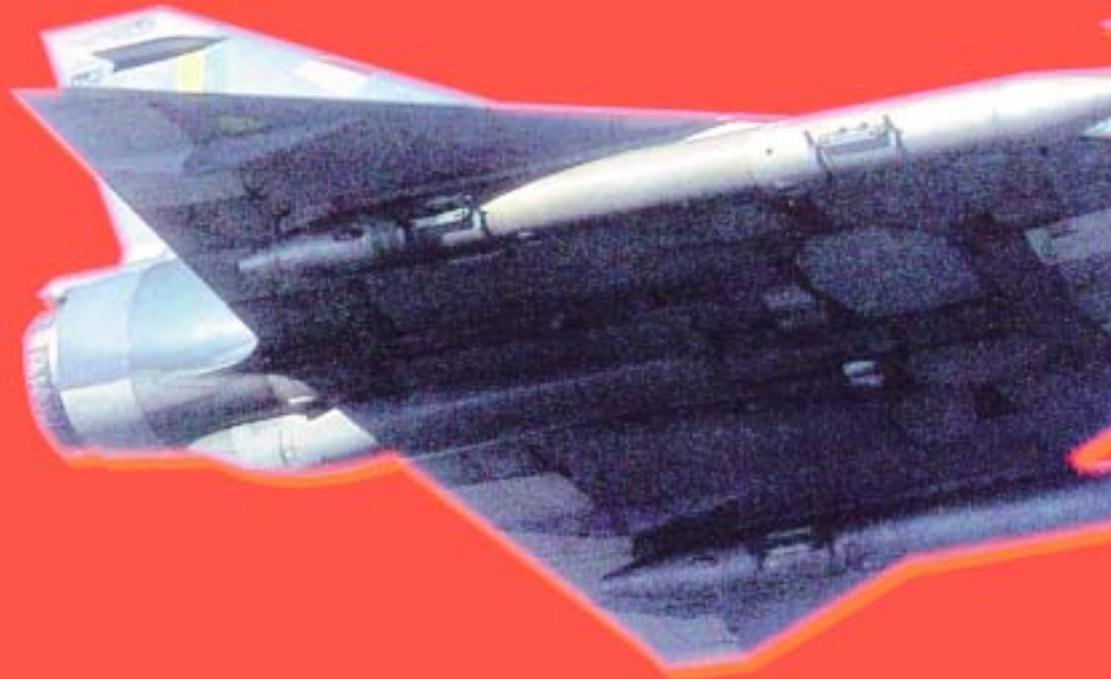


*Jasper Johns  
Eddingsville,  
1965  
Huile sur toile  
avec objects,  
172,5x311 cm  
Museum Ludwig,  
Cologne*

# Arquivos

*“...sua missão é a defesa do Brasil,  
qualquer que seja  
o Comandante Supremo.”*

Olavo Nogueira  
Dell'Isola  
Cel. Av. Ref.



# É

natural que familiares de mortos ou desaparecidos, durante a repressão, queiram saber por que e como morreram, onde foram enterrados ou se ainda estão vivos os seus entes queridos. Tais informações deveriam e poderiam ter sido fornecidas, automaticamente ou a pedido, a cada família interessada, diretamente, sem alarido, após a anistia, em 1979. Contudo, é possível que, em alguns casos, esses dados nunca estivessem disponíveis. Alguns subversivos não portavam documentos de identidade, usavam disfarces e vários codinomes e, no caso da Guerrilha do Araguaia, por exemplo, se algum militar era abatido em combate, seu corpo era resgatado por seus colegas, mas, se algum militante fosse ferido ou morto em ação, sem que seus próprios companheiros o soubessem, ele poderia ficar para trás, isolado.

As Forças Armadas nunca temeram e nem temem que seus arquivos sejam abertos. Militares não são políticos, não têm ideologia de direita ou de esquerda, sua missão é a defesa do Brasil, qualquer que seja o Comandante Supremo. Não há setores inconformados com a abertura de arquivos, pois não há e nunca houve medo da verdade. O comandante da Base Aérea de Salvador, um coronel que em 1964 não havia nem ingressado na Força Aérea, jamais iria

# da

# “DITADURA”



queimar, à revelia dos regulamentos, arquivos confidenciais da Aeronáutica. Já os perdedores, esquerdistas frustrados, demonstram grande volúpia pelo acesso aos arquivos *secretos*. Eles sempre procuraram e, ainda hoje, continuam procurando quaisquer sinais que lhes sirvam para tentar comprometer seus antigos vencedores militares. Lamentavelmente, muitos deles, ocupando elevados cargos na estrutura do Governo Federal, mantêm-se fiéis a suas visões facciosas do passado e deturpam a História. Para eles, os grandes brasileiros Castelo Branco, Costa e Silva, Médici, Geisel e Figueiredo – todos já falecidos – são bandidos, e eles são heróis “que lutaram pela liberdade no Brasil”. Mas, “lutando pela liberdade”, militantes esquerdistas extremados seqüestraram embaixadores, colocaram bomba em aeroporto, assaltaram bancos, roubaram armas, assassinaram inocentes e justiçaram seus próprios companheiros. Para que a História verdadeira, e não a história deles, fosse escrita, seria essencial que os relatos de todos esses crimes hediondos, com seus autores e seus mandantes, fossem juntados aos arquivos da *ditadura*, e que a triagem de todos os documentos fosse feita por competentes peritos, absolutamente imparciais, de preferência, do Poder Judiciário. ■

Tacarijú Thomé de Paula Filho  
Cel. Av. R1

# Reflexões so

Costumo fazer uma diferença entre religião e religiosidade. Quando me olho, vejo alguém que tem religiosidade, mas não tem religião, isto é, estou mais interessado em vivenciar o mistério, do que em tentar explicá-lo. Isso, de forma alguma, impede que minha emoção aflore diante do amor existente nos rituais religiosos. Talvez seja esse o paradoxo de minha existência, algumas vezes cheia de angústia.

Nesse nosso mundo, sempre que abro um jornal ou uma dessas revistas semanais, leio colonistas falando sobre as incertezas do nosso tempo. De um certo modo, nas entrelinhas de seus textos, existe um apelo de retorno a um tempo que se foi, que existiu em algum lugar do passado. O interessante é que esse mesmo apelo é encontrado na mitologia, em alguns filósofos, na política, ou mesmo nas religiões, que prometem um *retorno imediato ao paraíso perdido*. Tudo, naturalmente, segundo certas condições objetivas...

No número passado da Revista, escrevendo sobre o fundamentalismo, D. Estevão formulou a seguinte assertiva: “(...) a verdade não acaba quando acaba o alcance da razão”. Reli a frase algumas vezes tentando descobrir o sentido dessas palavras. Pouco antes de desistir, intui que a fé só tem lugar no lugar onde a razão não alcança. Claro, pensei, se houver lógica, se houver explicação, não há fé. Deus existiria pela fala dos homens. Que imensa pretensão!

Mas, afinal, o que o assunto abordado por D. Estevão tem a ver com aqueles dos colonistas de jornais e revistas? Não sei exatamente, mas posso intuir outra vez. D. Estevão fala de um lugar que não tem explicação, mas que pacifica a alma angustiada. Mas seria essa a condição para alcançar o *paraíso perdido*? Não parece ser essa a idéia de alguém que acredita sem saber. Se soubesse, teria um encontro com os designios de Deus e perderia a fé. Parece ser esse o mistério de nossa humanidade.

De qualquer modo, vivemos em um mundo que nos faz angustiados. Ou será que a angústia é inventada por nós, que não sabemos? Edgar Morin escreveu um livro muito interessante, no qual aborda a questão da complexidade: *Ciência com Consciência* (1999). Em

um determinado momento, Morin diz que: “*Efetivamente, a ciência moderna abriu diálogo com a incerteza e a incompletude. Ao dizer incompletude, penso nos grandes teoremas de indecidibilidade desse século, posteriores a Gödel, que unem a incompletude lógica de nossos pensamentos à incompletude empírica de nosso saber*” (p. 230). Mais adiante, ele esclarece que o “*objetivo do conhecimento é dialogar com o mistério do mundo*” (p. 232). Interessante esse diálogo com o desconhecido! Será que a angústia tem a ver com o desconhecido para os homens de pouca fé?

Freud, de uma forma quase oriental, situou a angústia no lugar do vazio, no lugar do desamparo, no lugar do abandono e da incerteza. Falou da criança, do jovem e do adulto, falou de um inconsciente atemporal, que sempre aflora trazendo de volta a angústia vivida em momentos de uma vida dependente do outro. Afinal, comparados com os demais mamíferos, nascemos prematuramente. Não somos capazes de nos mover até nossa mãe, para buscar alimento e proteção. Ela precisa vir até nós.

E se ela não vier, pergunta o bebê. Mesmo que ela volte, a angústia gerada pela expectativa do desamparo foi experimentada. Essa marca irá repetir-se insistentemente ao longo da vida humana, isto é, ao longo da vida daquele que se angustia com a expectativa de ficar face a face com o vazio, com o inexplicável.

Nós, humanos, somos os únicos seres que pensam na própria morte, que cultuam o passado e têm angústia do futuro. Nós evitamos a angústia, na maior



# bre a Angústia



parte do tempo, fingindo ser a tal formiga empoleirada num tronco descendo a correnteza, fantasiando ter domínio sobre os rumos de nossa vida. Diante do desconhecido, diante da incerteza, por que não fantasiar? Por que não imaginar, não sonhar com um mundo que nos livre da angústia? Freud dizia que estamos mergulhados na ilusão da certeza sobre nossos destinos. É verdade! Diante do mistério, algumas vezes, evitamos o diálogo proposto por Morin e nos iludimos com a possibilidade de saber, de conhecer.

J. L. Borges, já com mais de oitenta anos, perguntou-se num de seus poemas por que não andou descal-

ço mais vezes sobre a areia fina da praia, não viu mais vezes o sol nascer e se pôr no horizonte, não sentiu a vida em seu ser e superou a angústia de fazer alguma coisa dita objetiva. Naquele momento, sua vida chegava ao fim sem que ele sentisse mais vezes sua existência.

Esse mistério, a nossa vida, precisa ser sentido mais vezes. Talvez seja esse o remédio para a angústia, viver esse momento precioso em que existimos sem saber sobre o antes e sobre o depois. Talvez seja esse o diálogo proposto por Morin, talvez seja essa a fé de D. Estevão, talvez seja esse o lamento de J. L. Borges. ■

*Intervalo, 1963  
Intermission  
Óleo sobre tela,  
101,6x152,4cm  
Eduard Hopper*



# “O Código Da Vinci”

Estevão Bettencourt  
Teólogo

Tem feito enorme sucesso o romance policial *O Código Da Vinci* de Dan Brown. E isto por dois motivos: está bem escrito do ponto de vista sensacionalista e parece revelar coisas desconhecidas sobre as originais do Cristianismo. Examinemos de mais perto este último ponto.

Dan Brown baseia-se em apócrifos ou textos aparentemente bíblicos descobertos no Egito em 1945: o Evangelho de Tomé, o de Maria, o de Felipe... Desses textos resulta que Jesus se casou com Maria Madalena e – acrescenta D. Brown – teve uma descendência de reis (merovíngios) da França. Maria Madalena estaria sepultada no Santo Graal, posto sob a custódia do Priorado de Sião...

E que são os apócrifos, tão importantes no caso? – são *evangelhos* e cartas que a tradição cristã não reconheceu como inspirados por Deus; por isto não eram lidos em público na Liturgia; donde o nome de “apócrifos” (não públicos, mas ocultos). Há duas categorias de apócrifos; os de origem cristã e os de origem gnóstica (redigidos dentro de uma corrente eclética não cristã chamada “Gnose”). Os de origem cristã são respeitáveis em relação a Jesus, que eles apresentam como taumaturgo desde a infância. Os de fundo gnóstico descobertos no Egito são contraditórios frente a Jesus: ora supõem-no mulhengo, beijando Maria Madalena... ora descrevem-no infenso às mulheres, como se pode depreender dos dizeres abaixo extraídos do Evangelho de Tomé:

114. *Simão Pedro disse a eles: Maria deveria deixar-nos, pois as mulheres não são dignas da vida, Jesus disse: Eu a guiarei para fazer dela um homem, de modo que também ela possa tornar-se um espírito novo semelhante a vocês, homens. Pois toda mulher que se torna homem, entrará no reino do céu.*

15. *Quando virem alguém que não nasceu de mulher, prosternem-se e adorem. Este é seu pai.*

105. *Quem quer que conheça o pai ou a mãe, será chamado filho de mãe prostituta.*

Seja lícito repetir as alegações relativas a Maria Madalena e seus amores são tiradas da literatura apócrifa gnóstica. Os gnósticos eram dualistas, infensos à matéria e ao matrimônio (tenha-se em vista o Evangelho de Tomé: Jesus seria misógino). Todavia, no cha-

mado “Evangelho de Maria”, Jesus aparece sensual, tendo Maria Madalena por amante. A contradição evidencia que esses escritos carecem de autoridade histórica e não afetam a figura de Jesus casto e sóbrio.

É gratuito e descabido dizer que a Igreja ocultou livros apócrifos. Basta lembrar que muitos deles tiveram seu berço fora da Igreja e pertenciam a outra corrente religiosa.

Maria Madalena terá sido sepultada no Santo Graal... Eis outra lenda, cuja origem é obscura. Existem várias estórias medievais sobre o Santo Graal, das quais se depreende que este terá sido o cálice de que Jesus se serviu na última ceia. Em torno deste conceito básico a fantasia das gerações cristãs, e a de Dan Brown, se exercitou livremente, sem valor histórico.

Quanto ao Priorado de Sião, pode-se dizer o seguinte: no final do século XIX houve na França um grupo político de direita com esse nome. Na década de 1930 o anti-semita Pierre Plancard fundou seu “Priorado de Sião”, alegando que era o herdeiro do trono francês, na linha merovíngia; os falsos documentos então forjados foram desmascarados por críticos franceses e por um documentário da BBC datado de 1996. Por conseguinte, não merece crédito a alegação de Brown segundo a qual Leonardo da Vinci, Victor Hugo e outros mestres pertenciam ao Priorado.

Em suma, para abreviar, citamos o livro de Amy Welborn intitulado “Decodificando Da Vinci”. Os fatos por trás da ficção. “O Código Da Vinci” (Ed. Cultrix, São Paulo), obra que estuda a fundo as pretensas afirmações históricas de Dan Brown, e evidencia sua inconsistência. O que em parte parece conferir autoridade ao livro de Dan Brown é a alegação de que os documentos e rituais secretos do romance correspondem rigorosamente à realidade. Tal afirmação é comprovadamente falsa.

O romancista tem o direito de imaginar, mas respeite os valores que grande parte da população tem por sagrados. ■

*Leonardo da Vinci (Maria, Cristo, Sta. Ana, e S. João em criança), 1499(?) Giz sobre papel, 139,5 x 101cm Londres, National Gallery*

# A Verdade segundo Santo Tomás de Aquino

Carlos Frederico Gurgel  
Calvet da Silveira  
Professor da Universidade  
Católica de Petrópolis

A verdade é um aspecto do ser que tem relação com a inteligência. Nesse sentido, deve-se reconhecer que a verdade é conformidade entre o intelecto e a realidade. Essa asserção desdobra-se em dois planos distintos, embora convergentes e complementares. A conformidade do intelecto com a realidade constitui o que normalmente se chama verdade lógica; e, no plano inverso, a conformidade da realidade com o intelecto é conhecida como verdade ontológica.

A verdade das coisas, a verdade ontológica, é fundamento e medida do conhecimento humano. Como afirma Santo Tomás, “qualquer ente se conhece na medida em que está em ato; e por isso a atualidade de cada coisa é como certa luz interior a ela”<sup>1</sup>. É a luz interior – o ser, em última análise, o que a faz verdadeira e inteligível. É a nossa inteligência que depende da verdade ontológica, com uma dependência real:

“A verdade que se diz das coisas com relação ao intelecto humano; o que, para as coisas, é algo em certo modo accidental, porque suposto que não existisse nem pudesse existir o intelecto do homem, as coisas continuariam permanecendo em sua essência. Porém a verdade que se diz delas em relação ao intelecto divino lhes está inseparavelmente unida, pois estas não podem subsistir senão pelo intelecto de Deus, que as produz no ser.”<sup>2</sup>

**“A verdade das coisas, a verdade ontológica, é fundamento e medida do conhecimento humano.”**

Em outras palavras, a verdade ontológica é a verdade de uma coisa que é fruto de uma inteligência que a pensou. É por isso que a inteligência se deve submeter à realidade como medida do seu pensamento. Entretanto a aproximação da inteligência humana ao real dá-se de modo gradual e parcial, nem tanto em função da captação da coisa, mas em razão do juízo ou do julgamento que se pode fazer sobre a realidade.

A sede da verdade lógica é, por conseguinte, o juízo, o ato pelo qual o intelecto

une conceitos quando afirma, e separa conceitos, quando nega. Mas o ato de julgar é, na verdade, um processo que consta de várias fases, e realizado como se essas fases não existissem. Quando julgo, estou unindo ou separando conceitos que apreendi anteriormente, mas já os comparei, vi sua conveniência ou não etc.

O juízo, como sede da verdade, está sujeito à fidelidade ao real. E a partir dessa consideração podemos dizer que há vários estados da mente em relação à verdade:

- nesciência: o sujeito não possui nem poderia possuir a verdade;
- ignorância: o sujeito não possui a verdade, mas poderia possuí-la;
- erro: aprovação do falso em lugar do verdadeiro;
- opinião: assentimento sem medo da contraditória;
- dúvida: oscilação entre duas contraditórias, suspensão de juízo;
- fé: assentimento firme baseado no testemunho de outrem;
- certeza: assentimento firme baseado na evidência objetiva.

A realidade é, pois, a referência última para a situação do sujeito pensante, e é em relação a ela que ele pode ter certeza, fé, dúvida, dizer-se ignorante etc.

Dentro desse realismo tomista, de inspiração aristotélica, podemos concluir com uma sentença do nosso filósofo medieval, que ilustra com perfeição sua tendência filosófica, que é ao mesmo tempo teórica e prática: “Assim como é melhor iluminar do que só brilhar, é mais perfeito a verdade aos outros levar do que só contemplá-la”.<sup>3</sup> ■

(Footnotes)

<sup>1</sup> TOMÁS DE AQUINO. In DeCausis, lect.6.

<sup>2</sup> TOMÁS DE AQUINO. De Veritate, q.1, a.5, c.

<sup>3</sup> TOMÁS DE AQUINO. Summa Theologiae, II-II, q. 188, a. 6, c.



*Tàpies,  
Deux Croix  
Noires, 1973*

# Livros que Amei

Difundir a cultura em nosso país, mais do que uma rotina do nosso Clube de Aeronáutica e dos colaboradores da nossa *Revista aeronáutica* é uma obrigação cidadã.

Dedicamos esta Seção do nosso veículo de comunicação para que nossos amigos divulguem as obras literárias que tenham marcado indelevelmente os seus sentimentos, para estender a outros tantos, nossos leitores, o encanto que lhes trará uma boa leitura.

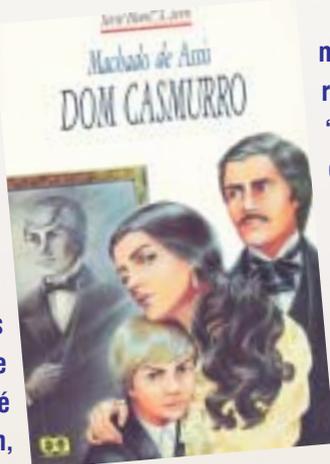
Nesta primeira coluna, o proponente da leitura exporá a sua opinião a respeito de duas obras: uma sobre o mundo aeronáutico e a outra de interesse geral e, em seguida, fará um breve resumo do seu conteúdo.

Na coluna seguinte – LIVROS DO INCAER – publicamos os melhores títulos que estão à disposição dos leitores no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Todos os livros citados constituem-se em obras selecionadas pelos doutos Conselheiros do Instituto.

**M**eu livro especial é “Dom Casmurro”, de Machado de Assis, publicado em 1899. Um trabalho da University of California Press, Berkeley, 1960, “The Brazilian Othello of Machado de Assis - A Study of Dom Casmurro” (citado por Fábio Lucas no prefácio de uma edição de 1994) diz a respeito dos dois: “...temos o mais belo romance de toda a América, ao passo que o autor é uma jóia que os brasileiros possuem, digna de inveja do resto do mundo”.

Joaquim Maria Machado de Assis (1839-1908) nasceu no morro do Livramento, no Rio de Janeiro, quando a cidade tinha uma população de 300.000 habitantes, mais da metade negros escravos. Sua vida foi a longa caminhada de um mestiço de origem inferior, feio, gago, doente e pobre até a aclamação da elite intelectual e do público, numa época de fortíssimo preconceito racial.

Escreveu para o Teatro. Foi cronista a vida inteira. Suas crônicas continuam atuais, porque extraía dos fatos corriqueiros reflexões profundas ou críticas de fina ironia. Bilac disse que ele “escrevia como frei Luís de Souza e poetava como Camões”. Muitos estudiosos consideram que foi no conto que Machado de Assis atingiu o apogeu de sua literatura. Na grande lista de seus contos considerados clássicos, escolho dois que considero os



melhores da literatura erótica: “Missa do Galo” e “Uns Braços” (aliás, Machado parecia admirar braços alvos, com veiazinhas azuis, que o recato da época mandava es-

conder). Seus romances são, entre outras coisas, a crônica da sociedade fluminense, principalmente durante o Segundo Reinado. O autor nos leva pelas ruas da cidade, introduz-nos nas residências, mostra as pequenas mazelas dos núcleos familiares. Aborda temas atuais como a loucura, o ciúme, a alma feminina, a sedução, o casamento, o adultério.

Sua obra caracteriza-se por uma visão pessimista da vida, costurada por fina ironia. Em “Memória Póstumas de Brás Cubas”, o narrador diz que escreve aquelas páginas “com a pena da galhofa e a tinta da melancolia”. Machado troca a ação pela análise da alma, parte de atos banais para tentar entender os mecanismos que comandam as emoções, busca penetrar no quarto escuro das misérias do espírito. É pródigo no humor sutil, na síntese da linguagem e nas metáforas geniais.



**HELIO ANTÔNIO  
RIBEIRO SIMAS**

*Coronel Aviador R1  
e autor dos livros  
“Vôo de Alto Risco” e  
“Os Espíritos dos Aviões”*

“Dom Casmurro” permite muitas leituras e enfoques analíticos. Trata do triângulo amigo-esposa-melhor amigo, amor, ciúme, suspeita de adultério. Bentinho é Casmurro, o marido que no final da vida resolve contar sua história com a intenção de “atar as duas pontas da vida, e restaurar na velhice a adolescência”. Capitu, a amiga de infância que se tornou sua esposa, a que tinha “olhos de ressaca e de cigana oblíqua e dissimulada”, teria traído Bentinho com Escobar, o amigo querido do marido desde os tempos do Seminário. Capitu tornou-se a mulher mais importante da ficção brasileira; o possível adultério foi motivo de décadas de discussão: muitos artigos, estudos, livros foram publicados sobre o assunto. É que Machado de Assis, que hoje todos só chamam de “o bruxo do Cosme Velho”, consegue realizar uma proeza, uma espécie de magia literária com seu texto. Dom Casmurro conta sua história, conversando com o leitor. Os eventos que despertam a suspeita e depois levam o narrador à certeza da traição não permitem outra conclusão. E enquanto segue lendo, comunga da mágoa, do desejo de vingança, está tudo muito claro, está certo o que ele faz, o leitor talvez fizesse pior. Quando termina de ler, lembra-se que Capitu não fora ouvida, não confessou, não se defendeu. E na reflexão, surge um ponto aqui,



uma dúvida ali, Bentinho não era bem uma grande alma, pensa na possibilidade de uma armadilha do destino e pronto: acabou de morrer a certeza da traição e Capitu provavelmente passará a fazer parte do seu imaginário.

Machado de Assis é para ser lido e relido. É uma espécie de desintoxicação para os “best sellers”, que normalmente nada acrescentam, mas ninguém vive sem eles.

Encerro com uma frase retirada do “Memorial de Aires” (1908) que hoje, mais do que nunca, parece que foi escrita com endereço certo: “ Quem não sabe que ao pé de cada bandeira grande, pública, ostensiva, há muitas vezes outras bandeiras modestamente particulares, que se hasteiam e flutuam à sombra daquela?”. Machado sabia das coisas.

O LIVRO DE AVIAÇÃO é Senta a Pua!, de Rui Moreira Lima.

Para os mais jovens, falo dele. Trata da participação do 1o. Grupo de Caça na Segunda Guerra Mundial, desde sua criação até o final do conflito. É uma narrativa rica e envolvente que prende o leitor até a última página, independente de sua intimidade com o voo. Conta a história de nossos jovens heróis, suas missões aéreas, as alegrias e tristezas, as mortes, as prisões, as fugas e a luta pela sobrevivência em território inimigo. Seu autor é major-brigadeiro reformado e também um desses heróis. É um belo e emocionante livro escrito com o coração. ■



Publicamos os melhores títulos que estão à disposição dos leitores no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Todos os livros citados são obras selecionadas pelos doutos Conselheiros do Instituto.

## LIVROS DO INCAER

**Força Aérea Brasileira 1941-1961 – Como eu a vi**  
*J. E. Magalhães Motta*

Narrativa autobiográfica que envolve inúmeros eventos marcantes na nossa Aeronáutica, entre os quais a criação do Ministério e a participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial.

Embora narrado na primeira pessoa, o texto não se prende exclusivamente ao autor. Ele, de fato, narra a sua vida de piloto aviador, mas sempre com a preocupação de analisar, de maneira clara e objetiva, os fatos em que se viu envolvido, dos quais sofreu influência e colheu experiências. “É subsídio importante para os estudiosos da História da Força Aérea Brasileira”, como afirma o Maj.-Brig.-do-Ar Rui Moreira Lima.



**A Pata-Choca**  
*José de Carvalho*

A despeito de todos os males e sofrimentos que têm causado aos povos, as guerras têm contribuído para o progresso tecnológico da Humanidade.

Ao desenvolver armamentos sob as pressões imediatas do estado de beligerância, as nações concentram o melhor de seu saber tecnológico e científico, a fim de obter novos equipamentos e artefatos bélicos e implementar programas de pesquisas e de recursos.

O desenvolvimento do avião é um desses exemplos. “E é de um avião que o autor, o patrulheiro José de Carvalho, de maneira coloquial, pitoresca, e quase amorosa, descreve sua relação com a Pata-Choca”, segundo o ex-Ministro Ten.-Brig.-do-Ar Mauro José de Miranda Gandra.

Foi a primeira aeronave brasileira em combate a afundar um submarino alemão durante a Segunda Guerra Mundial, na costa brasileira e é uma das principais responsáveis pela implantação da cultura e da mentalidade das Operações de Patrulha na Força Aérea Brasileira.

É sobre essa história de guerra, amor e solidariedade que o autor desenvolve a sua narrativa autobiográfica.





# ACERVO

**U**tilizado pela FAB (1956-1975) como avião de treinamento e caça tático, serviu inicialmente no 1º/4º GAv, em Fortaleza, e posteriormente no 1º/4º em GAv, em Canoas. Cinquenta e oito exemplares foram recebidos até 1968, sendo o “4364”, um dos últimos daquele lote.

O T-33 foi produzido em grande quantidade até 1959: 5.691 construídos nos EUA, 656 no Canadá e 210 no Japão. Sua versão monoplace é o “Lockheed F-80, também empregado pela FAB.

Desenvolvido a partir da versão monoplace, o Lockheed F-80, o T-33, é um avião de treinamento avançado e caça tático. A FAB utilizou, entre 1956 e 1975, um total de cinquenta e oito T-33 em seus grupos de aviação. O T-33 4364 foi incorporado ao Museu em 1976.



Fonte: Museu Aeroespacial

## Especificações Técnicas .....

Turbina ..... Allison J-33-A-35  
 empuxo ..... 5.400 lb  
 Peso completo ..... 6.540kg  
 Comprimento ..... 11,50m

## Performance .....

Velocidade Máxima ..... 960km/h  
 Velocidade de Cruzeiro ..... 840km/h  
 Teto ..... 13.720m  
 Alcance ..... 2.1151km

## ..... Armamento .....

4 Metralhadoras M3 .50  
 4 Bombas de 500 libras  
 8 Foguetes HVAR de 5 polegadas

# LOCKHEED T-33 4364



*Amigo  
PAULO  
FERNANDO  
PERALTA  
(1938 - 2005),  
aspirante de  
dezembro 1961,  
coronel em  
abril 1984*

## Paulo Fernando PERALTA

### Um exemplo a ser seguido

ca; no COMGAR; na ECEMAR; além de muitos outros no exterior – OEA, CONJEFAMER, SICOFAA.

Poliglota e, inegavelmente, diplomata nato, percorreu e cumpriu missões em vários países.

Chegou a posições de instrutor, professor e conferencista em inúmeras organizações, tendo feito mestrado nos EUA.

Incansável, apesar de tamanha atividade, Peralta conseguiu dedicar parte do seu tempo à prática do vôlei, do basquete e da natação, as suas aptidões atléticas.

Com perfeito espírito de corpo, além de sua maneira democrática de consideração e aquiescência à opinião de qualquer membro do grupo ao qual estivesse vinculado, o Coronel Peralta tratava todas as pessoas, sem discriminação, com gentileza e amizade. Seja na Ativa ou na Reserva.

O Clube de Aeronáutica orgulha-se de ter tido, na sua Administração, o Coronel Peralta, por três anos, no cargo de Diretor Cultural do Clube.

Ao longo desse tempo, foi Redator-Chefe, Editor e Produtor da *Revista aeronáutica* (dezoito edições bimestrais) e Criador, Editor, Redator e Produtor do *Jornal Arauto* (dezenove edições mensais).

O Coronel Aviador Paulo Fernando Peralta despediu-se de nós, seus amigos, deixando-nos à deriva, na busca de outros tantos amigos de igual quilate.

Despediu-se, igualmente, de sua família – da esposa Maria Ângela Soares Peralta, dos filhos Cláudia Márcia Soares Peralta, Paulo Fernando Peralta Júnior, Maria Flávia Soares Peralta e Ana Paula Soares Peralta, e dos sete netos, deixando, no seu seio, uma enorme lacuna.

Nos legou, entretanto, o seu exemplo, que tem sido seguido por todos os que vestem a camisa do CAER. ■

**P**or todo o tempo de companheirismo que dedicou aos seus amigos, Peralta seguiu transportando com ele a sua jovialidade e extraordinária genialidade.

Ainda jovem estudante, o menino Peralta destacar-se-ia como Diretor Bibliotecário da Sociedade Literária do Colégio Militar do Rio de Janeiro.

Antes de ingressar na Aeronáutica, foi Diretor Social da Sociedade dos Alunos da Escola Preparatória dos Cadetes do Ar – Barbacena (MG).

Como cadete, já ingresso, foi Presidente da Sociedade dos Cadetes do Ar da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos – Rio – órgão representativo dos Cadetes do Ar e, também, homem de relações públicas e atividades sociais.

Sua precocidade foi a sementeira que se constituiu na sua fértil futura colheita.

Ao longo de sua carreira de quarenta anos de serviço, foi merecedor do reconhecimento geral do cumprimento profícuo de cada missão que lhe foi confiada.

Seu extenso e rico currículo é o de um oficial de escol e de um profissional de notável valor.

Pertenceu ao 1º/4º e ao 1º/14º Grupo de Aviação de Caça, não somente como Aviador, bem como, o em diversificadas atividades de destaque.

Com, aproximadamente, cinco mil horas de voo em aeronaves da Caça, do Transporte Aéreo, dos Transportes Especiais, incluindo-se o Boeing Presidencial e outras, teve o laurel de ocupar cargos de alta confiança. Atuou no Gabinete da Presidência da República; no EMFA; no Estado-Maior da Aeronáuti-



Sergio Ribeiro  
Cel. Av. Ref

# O Parafuso

Em 1965 eu era integrante da Esquadrilha da Fumaça, ainda no tempo dos T-6, e tinha acabado de realizar uma demonstração sobre o centro de Belo Horizonte como isolado, em comemoração ao aniversário da Cidade. O meu avião era o 1543 (naquela época, cada piloto tinha o seu avião e voava sempre nele), mas eu ia fazer o “isolado” com o T-6 1381, recém recebido pela Esquadrilha, pois o 43 estava em revisão.

Quando voava como isolado, dentre as acrobacias que fazia, sempre dava um parafuso que em geral variava de 6 a 8 voltas. Os sargentos Viana, especialista de hélices, e o Rodrigues, mecânico de meu avião costumavam, do campo, contar as voltas e depois vinham me dizer quantas eu tinha dado.

No aeroporto da Pampulha, após a demonstração quando saltei, o Rodrigues foi logo dizendo:

– Chefe, hoje o parafuso foi pra valer, o Viana contou 17 voltas, mas eu acho que foram 18.

– De qualquer maneira, hoje foi recorde.

Nesse momento, como se diz hoje, a ficha caiu. Eu encostei no T-6 e minhas pernas começaram a tremer.

Dizem que quando uma pessoa passa por uma situação de grande tensão, medo ou de perigo, seu organismo costuma reagir por meio de tremores, suor frio e, algumas vezes, cristalizando todas as suas ações num branco total.

**“Dizem que Deus protege as crianças e os inocentes. ELE devia me considerar ou muito moço ou muito inocente.”**

Uma vez, há muitos anos, assisti numa competição de ginástica olímpica no Clube Ginástico Português, no Rio, um atleta que, visivelmente nervoso, subiu nas argolas para fazer a sua série. Fez uma posição de esquadro e ficou parado – o suor correndo pela sua testa – mantendo os olhos fixos para frente, cristalizado. Após um longo tempo nessa posição, com a platéia aflita torcendo para que ele desse início à série, desceu e foi embora. Tinha esquecido completamente, por tensão, nervosismo, aflição ou o que fosse, toda a série que tinha realizado

minutos antes no aquecimento e, por dezenas de vezes, durante o treinamento.

Mas se você está bem treinado, preparado física,

técnica e psicologicamente para a atividade que vai realizar e caso surja alguma discrepância, uma situação não prevista, perigosa ou não, a sua reação, os seus reflexos e a sua atenção se voltarão totalmente para a solução do problema. E você procurará simplesmente resolvê-lo, sem se preocupar com o que possa ocorrer em caso de não o conseguir. E quando o problema for solucionado, só algum tempo depois, você vai dar-se conta das possíveis conseqüências. É nesse momento, que seu organismo reage.

Foi nessa hora que eu encostei no T-6 e comecei a tremer.

Um parêntese. Naquela época, em algumas viagens da Esquadrilha, o Major Souza Barros que servia no QG da Terceira Zona, viajava conosco. Era bom piloto, grande boêmio e excelente companheiro. Na maioria das vezes só nos acompanhava, mas eventualmente fazia o isolado, num avião do QG (de fuselagem prateada e asas laranjas), em dupla com o piloto efetivo da Esquadrilha.

A demonstração aquele dia era sobre a avenida Afonso Penna no centro da Cidade, e eu ia fazer o isolado no 1381, em dupla com o Souza Barros que voaria no avião do QG.

Como ele não treinava conosco, nem sempre a coordenação das manobras entre os dois aviões isolados ocorria a contento, principalmente porque os rádios da época não eram nenhuma maravilha, em geral só tínhamos o “comandinho” (rádio de baixa frequência com uma manivela para rodar o dial, semelhante aos radinhos de pilha de hoje, só que sem a mesma clareza ou, com nenhuma clareza), que era terrível e cheio de chiados.

Num intervalo entre uma evolução e outra da “Esquadrilha”, eu ia iniciar o parafuso, quando o Souza Barros passou por mim, mergulhando na minha frente, para fazer uma acrobacia. Sem me preocupar, pois isso às vezes acontecia, continuei a subir e ganhei mais altura enquanto esperava ele terminar.

Dizem que Deus protege as crianças e os inocentes. ELE devia me considerar ou muito moço ou muito inocente, pois mandou o Souza Barros passar à mi-

# SO

***“Acho que, até para ele, T-6, com uma longa vida pregressa, era uma posição inusitada...”***



nha frente para me proteger, fazendo com que eu subisse mais um pouco.

Após o Souza Barros ter terminado sua acrobacia, talvez uns 1000 pés mais alto que o usual, liguei a fumaça e chutei o parafuso.

O PARAFUSO – No T-6, o parafuso começava lento e abarrilado, mas, à medida que o número de voltas aumentava, ia acelerando, girando mais no eixo do avião e, cada vez mais, na vertical. Muita gente não dava mais do que três voltas por causa disso, embora, uma vez descomandado, costumasse sair logo em seguida.

Quando eu fazia o parafuso em demonstrações da Fumaça, em geral não me preocupava com o número de voltas. Subia para uma determinada altura, chutava o bicho, deixava rodar e ficava controlando o altímetro em meio à fumaça que entrava na nacele, pois, como voávamos com a capota, aberta entrava muita fumaça mesmo. Quando chegava numa altura que julgava segura e conveniente, descomandava (manche centralizado ou levemente à frente e pé contrário) e em geral o T-6 não dava mais que meia ou três quartos de volta e parava. Era absolutamente seguro e tranquilo, principalmente para nós que tínhamos o T-6 na mão, pois além de termos dado instrução no Estágio Avançado na Escola de Aeronáutica, voávamos cerca de 400 horas por ano na Esquadrilha. Eram os bons tempos.

Parafuso chutado, como sempre deixei o T-6 girar. Um olho para fora e o outro, por entre a fumaça, no altímetro. Nesse dia, por estar sobre a cidade cheia

de prédios, alguns muito altos, ia sair do parafuso mais cedo e sem fazer aquela passagem baixa que sempre fazia no final, quando a demonstração era sobre um campo de pouso. Como tinha começado mais alto, deixei ele rodar um pouco mais do que costumava fazer, talvez umas 10 voltas e descomandei.

Após a meia volta que sempre dava, o T-6 continuou girando como se nada tivesse acontecido.

E eu, também como se nada tivesse acontecido, pensei comigo mesmo:

– Temperamental esse T-6, por isso é que tem gente que não gosta de dar muitas voltas.

E descomandei outra vez.

Pela segunda vez, o T-6 não parou na meia volta e continuou a girar, mais uma vez, como se nada tivesse acontecido.

Descomandar e, ele não sair uma vez não preocupava, podia ser encarado como uma mania daquele avião, mas duas vezes, já não era uma coisa normal e requeria uma certa atenção até porque o T-6 estava rodando cada vez mais rápido, o nariz cada vez mais para baixo e o olho que tomava conta do altímetro viu que a velocidade de giro do ponteiro estava aumentando. Além das voltas extras que eu tinha dado por começar mais alto, por não sair do parafuso, já rodara mais umas duas ou três voltas.

Muitas vezes quando dava o parafuso, ficava meio de lado na nacele para olhar

***“...voávamos cerca de 400 horas por ano na Esquadrilha. Eram os bons tempos.”***

melhor o solo e me orientar para descomandar e recuperar na direção que queria. Mas agora, após essa segunda tentativa sem sucesso, deixei a atitude relaxada e me ajetei na cadeira. Firmei os pés nos pedais, a mão direita apertou um pouco mais o manche, a esquerda que estava solta foi parar na manete dos gases (era assim que se chamava, na época, a manete de potência) e a atenção ficou totalmente voltada para o problema que tinha surgido.

– Agora ele vai sair, pensei comigo mesmo (afinal, já tinha mais de 3.000 horas de T-6 e, me sentia totalmente integrado, à vontade e confiante naquela máquina).

E descomandei pela terceira vez o parafuso. Desta vez não foi aquele comando padrão, pé contrário e manche centralizado, foi pé contrário a fundo e manche totalmente à frente.

E mais uma vez o T-6 não saiu.

Agora ele estava girando quase na vertical e com muita velocidade. Muita mesmo. A fumaça na nacele era tanta que mal dava para se ver o altímetro. Nesse momento os meus sentimentos eram menos de preocupação, embora o olho que olhava para fora via que os prédios estavam aumentando de tamanho, e mais de raiva daquele avião que ousava desafiar a minha capacidade de pilotagem e não parava de rodar.

– Não há de ser nada, pensei, agora ele vai parar de qualquer maneira, só largo esses comandos quando ele parar.

E assim fiz: manche à frente, no batente, encostando no painel e pé lá no fundo, no fundo mesmo e, segurei. Principalmente no pé, tinha que fazer muita força, pois era um comando contrário a um giro no eixo do avião, como que um touneaux lento, mas muito rápido e com a velocidade aumentando.

A posição era terrível, o avião estava de nariz para baixo, na vertical, girando a alta velocidade, mas, como eu mantinha o manche espetado – desta vez eu só ia descomandar quando ele parasse – ele começou a passar da vertical, o “G” começou a ficar negativo, mas sempre girando. Acho que, até para ele, T-6, com uma longa vida pregressa, era uma posição inusitada, por isso, após alguns momentos além da vertical, que me pareceram muito longos, ele resolveu parar de rodar.

Quando parou de rodar ajetei as asas e, como se o T-6 fosse uma pessoa, disse a ele:

– Agora você parou, não é?

E, vendo as pessoas olhando para cima nas calçadas da avenida Afonso Pena, comecei a recuperar. E puxei todos os “G” que nunca tinha puxado, pois esta-

va na vertical e muito baixo, mas muito baixo mesmo.

E foi bom para nós dois ele ter resolvido parar na hora em que parou, pois quando eu nivelei pelo meio da avenida Afonso Pena, ao lado do edifício curvo do Oscar Niemeyer, estava na altura do 3º ou 4º andar. Um pouco mais, e ambos teríamos sido descarregados. A fumaça que estava ligada baixou até o chão.

Resolvido o problema o vôo voltou ao normal, dei motor, compressão e passo pra frente, nariz para cima e fui me reunir com a Esquadrilha para continuar a demonstração, até que, após a parada do motor, o Sargento Rodrigues fez o comentário sobre o número de voltas que eu tinha dado.

Foi quando minhas pernas começaram a tremer. E tremeram muito.

No dia seguinte os jornais, além dos elogios costumeiros, comentaram que nunca uma apresentação da Esquadrilha da Fumaça tinha sido tão arrojada e que a fumaça deixada no meio da avenida por um dos aviões tinha sido espetacular.

**EPÍLOGO:** no dia seguinte, após chegarmos, da viagem ao Rio, naquele tempo a sede da Esquadrilha era no hangar onde hoje fica o GEIV, no Santos-Dumont, peguei o 1381 e fui fazer um vôo de experiência em Jacarepaguá, para ver o que tinha acontecido naquele parafuso.

Capitão esperto que era e agora, depois daquele parafuso, um pouco mais esperto, subi para uns 5.000 pés e comandei o parafuso Esperei rodar bastante e descomandei normal. Como em BH, o T-6 continuou girando. Mas agora tinha mais altura e como já estava prevenido, segurei os comandos até que parasse de rodar. Para conferir, repeti mais duas vezes com o mesmo resultado.

Relatei o fato ao Eloy, que era o nosso Sargento mais experiente, que, após conferir todos os comandos de vôo, nada encontrando, sugeriu levar o avião para o Parque de Lagoa Santa, pois achava que a fuselagem estava torcida. Em Lagoa Santa, foi verificado que, realmente, a fuselagem estava empenada, por isso, ele não saía do parafuso com facilidade. Deixei o 1381 em Lagoa Santa e não sei se voltou a voar, pois nunca mais tive notícias dele.

Hoje, quando me lembro dessa história, acho graça, mas só o Viana (o Rodrigues já faleceu) e eu sabemos o quanto minhas pernas tremeram naquele dia.

Acho que as 18 voltas ou 17 que dei, continuam sendo recorde. ■

**“A fumaça que estava ligada baixou até o chão.”**



# CONVOCAÇÃO GERAL

A Revista aeronáutica pede seu texto, aquele que você escreveu e guardou na gaveta (ou na memória do computador) ou pensou em escrever, mas deixou para depois. Precisamos dele para publicá-lo em nossa Revista ou em uma possível antologia.

Pode contar um vôo, um episódio da Intendência, um momento no hospital ou na tropa.

Pode ter um enfoque sério ou alegre – a vida é assim mesmo, as emoções se alternam ou se misturam.

Pode ser real ou ficção – se não aconteceu, ainda vai acontecer. A realidade não copia a arte?

Pode narrar uma história vivida ou ouvida – o que importa é que você é o cronista do seu tempo.

Precisamos registrar esses momentos. A História é feita de fragmentos da vida das pessoas.

Solte o verbo. O substantivo, o adjetivo e os outros. Seu público está garantido.

## Um EAOF Diferente

A solenidade militar do EAOF 2004 – Turma Gênese, foi programada pelo CIAAR para o dia 20 de dezembro de 2004.

O evento teve significado especial, pois pela primeira vez as mulheres participaram do Estágio de Adaptação ao Oficialato no CIAAR. São as primeiras graduadas ascendendo ao oficialato através do EAOF. A Turma Gênese marca uma Nova Era. Sem sombra de dúvidas é um momento histórico.

E esse fato se reveste de maior relevância, considerando-se o importante papel da mulher na Força

Aérea. É um exemplo de determinação e competência que deve ser seguido por muitas.

Hoje parabenizamos as mulheres da Força Aérea Brasileira por mais uma conquista: a de

**Oficial Especialista da Aeronáutica!**

*Parabéns, Mulheres da Força Aérea!*

*– GARRA! FÉ! CORAGEM! DETERMINAÇÃO!  
HOMENS E MULHERES A SERVIÇO DA NAÇÃO!  
GÊNESIS, BRASIL!*

*(Grito de Guerra da Turma)*





# Um Insólito A

Fernando Hippolyto da Costa  
Cel. Av. R1

Certa manhã, no campo de futebol da antiga Companhia de Infantaria de Guarda (hoje, BINFA), foi programada uma partida entre os militares daquela Subunidade e um time da Paraíba, que tinha vindo a Natal fazer algumas exibições.

Esse time paraibano procedia da cidade de Guarabira e já havia participado de alguns jogos amistosos em Nova Cruz e Natal. Atendendo a um convite do Clube dos Suboficiais e Sargentos da Aeronáutica (*Ícaro*, hoje *Albatroz*), o time aceitou também jogar na Base.



# pelido



À hora aprazada, perante um grande público de militares e funcionários da Base, o juiz deu início à partida. Estavam presentes muitas senhoras de subalternos, que residiam na Vila dos Sargentos, localizada próximo ao campo de futebol.



Aquele evento esportivo constituía uma forma de entretenimento para todos, inclusive para as esposas dos sargentos, que viam naquele ambiente descontraído, com Banda de Música e carro de som, uma derivação da rotina caseira.

Os visitantes jogavam com bastante desenvoltura e bem coordenados. Mas, o que passou a chamar a atenção de todos, era um jogador paraibano, franzino, de tez bronzeada e com cabelo que o caboclo do Nordeste chama de *sarará* (encarapinhado). Ele era conhecido como DERRAN, pois os reservas e outros espectadores – vindos de Guarabira, assim o aclamavam em suas belas jogadas.

Verdadeiramente, DERRAN mostrava muita classe, deslocando-

se com rapidez e perspicácia, iludindo seus opositores com incríveis malabarismos de pernas, chegando a fazer alguns gols.

Concluído o primeiro tempo, o locutor do carro do som achou que seria uma ótima oportunidade entrevistar o referido jogador, que estava deixando a torcida em grande delírio, e foi logo perguntando se ele era descendente de francês (a pronúncia DERRAN era característica).

O jogador respondeu prontamente: – *Não senhor, eu sou mesmo da Paraíba, meus pais são também de Guarabira.*

O locutor insistiu: – *Mas, esse nome, DERRAN, de onde veio então?*

O entrevistado esclareceu: – *Esse nome foi o meu Nozinho (técnico do time) que colocou, porque eu tinha um apelido feio, então ele tirou um pedaço e ficou DERRAN.*

Chegando o microfone mais próximo do rosto do DERRAN, o locutor voltou a perguntar: – *E que apelido era esse?*

A essa altura, os presentes (incluindo o grupo de senhoras), ficaram atentos à resposta. Fez-se um silêncio total. Que vil apelido seria esse?

O craque, já demonstrando estar encabulado, voltou a repetir, com acentuado sotaque nordestino: – *Mas é um apelido feio, home, deixa isso pra lá.*

O locutor, percebendo a intensa curiosidade reinante, perseverou na pergunta: – *Que apelido era esse, rapaz? Mate a nossa curiosidade!*

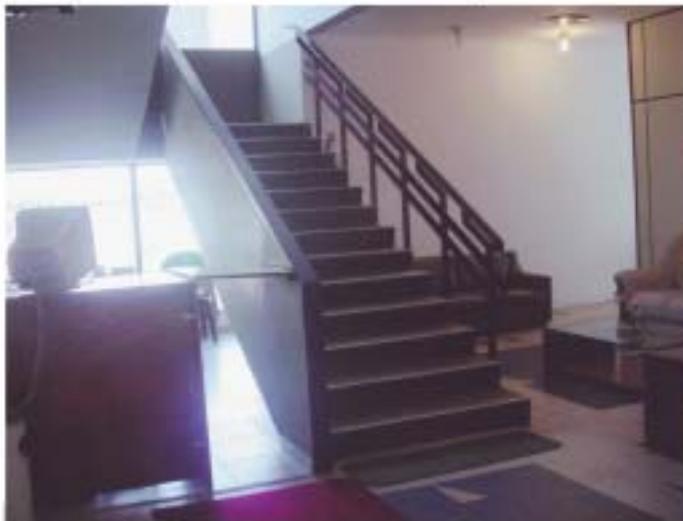
O jogador, desejando ficar livre daquela incômoda situação, tratou de explicar: – *Meu apelido era C... DE RÃ. Aí, meu Nozinho achou melhor deixar só o pedaço do fim: DE RÃ (DERRAN).*

Todos riram, porém algumas senhoras ficaram ruborizadas... ■



# **Clube de Aeronáutica HOTEL DE TRÂNSITO**

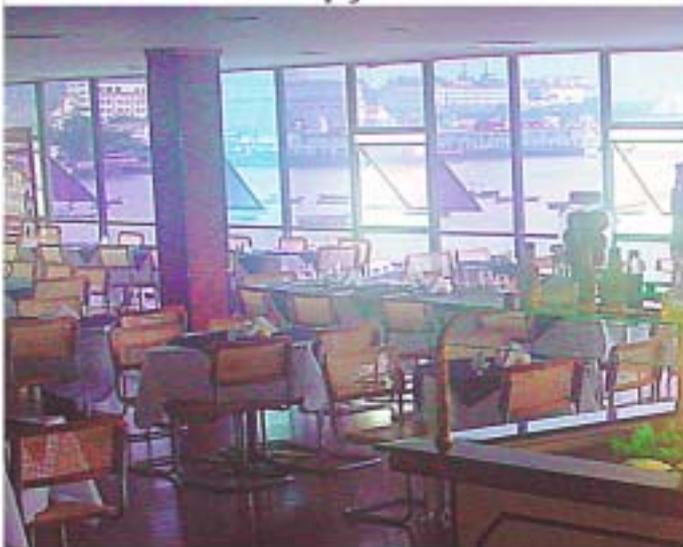
**Apartamentos com TV, frigobar, ar-condicionado  
e sala de estar com acesso à internet.  
Reservas pelo telefone (21) 2210-3212 Ramal 260**



**Recepção**



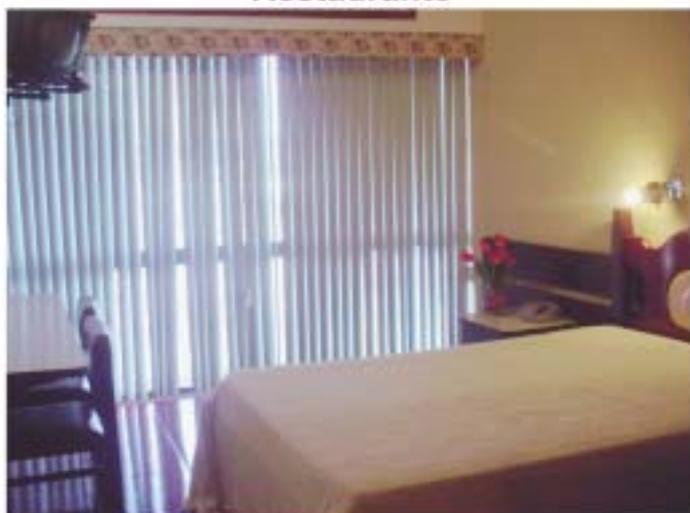
**Sala de estar**



**Restaurante**



**Acesso a internet**



**Apartamento**



**Apartamento**



## O crescimento econômico passa por aqui

Nunca se exportou tanto por via aérea no Brasil. Nos primeiros sete meses deste ano, os 32 terminais de carga da Infraero apresentaram um crescimento superior a 26%, em relação ao mesmo período do ano passado. Para os próximos meses, as projeções são ainda melhores, com aumento na produção industrial e criação de novos empregos.

O Brasil passa por aqui

Ouidoria: 0800 727 1234 | [www.infraero.gov.br](http://www.infraero.gov.br)

 **INFRAERO**  
Aeroportos Brasileiros

 **BRASIL**  
UM PAÍS DE TODOS  
GOVERNO FEDERAL