

Índice



2 Editorial

Discurso
Ten Brig Ar Carlos de
Almeida Baptista

6 CAER

Cerimônia de Posse
da nova Diretoria
do Clube de Aeronáutica
A Redação

8 CAER

62 anos do Clube
de Aeronáutica
A Redação

10 CAER

Departamento Cultural
Academia da Força Aérea
recebe Grupo de Estudos
do Clube de Aeronáutica
Araken Hipólito da Costa
Cel Av

12 A vinda da Corte Portuguesa para o Brasil

Manoel Soriano Neto
Cel Inf e Estado-Maior
Historiador Militar

16 Alta traição

Frederico José
Bérgamo de Andrade
Cel Art

21 25 anos de operação no Continente Antártico

Marcos Aurélio Santos Martins
Ten Cel Av
Cmt 1º/1º GT

24 Percepção da Aviação de Patrulha no contexto da FAB

José de Carvalho
Cel Av
In memoriam

29 O Direito Internacional dos conflitos armados e as FARC

Alberto Bento Alves
CMG
Paschoal Mauro Braga Mello Filho
CC

32 Riscos e perspectivas estratégicas da integração sul-americana

Ricardo Vélez Rodríguez
Filósofo da UFJF

36 A derrocada das FARC

Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

38 O mito, ontem e hoje

Severo Hryniewicz
Professor de Filosofia da
Faculdade João Paulo II

40 Mitos e verdades sobre atividade física

Paulo Soter
Professor

44 Campo Tenente-Brigadeiro-do-Ar Waldir de Vasconcelos

Alberto Siaudzionis
Cel Av

46 Uma medalha para um herói

Ten Brig Ar Sérgio Pedro Bambini

48 Opinião dos leitores

A Redação

**A POUPEX abre as portas
da sua casa própria.**

**Financiamento
Imobiliário
POUPEX**

FAÇA JÁ O SEU!

As melhores condições para aquisição de imóvel residencial
ou comercial, novo ou usado, construção de imóvel residencial
e para aquisição de terreno e de material de construção.

WWW.CASAPROPRIAPOUPEX.COM.BR
0800 61 3040

ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Ottoni - 3º Andar - Centro - 20221-260
Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 e 2253.0102 - Fax (21) 2253.0860

DISCURSO

Ten Brig Ar
Carlos de Almeida
Baptista

Presidente
do Clube de Aeronáutica

Em 4 de julho de 2008



Foto Gabriel Alves

Senhoras e Senhores,

Os associados do Clube de Aeronáutica decidiram entregar sua administração, no biênio que ora iniciamos, aos integrantes de uma única chapa, apresentada e eleita pela unanimidade dos que compareceram à Assembléia Geral Ordinária convocada para tal fim. Devo registrar, em meu nome e no de todos os que a compõem, o quanto somos agradecidos pela generosidade da falta de concorrentes; conheço muitos que no meu lugar preencheriam melhor o perfil ideal para o cumprimento desta missão. Creio, firmemente, que a qualidade dos membros que compõem a chapa e que já se encontram empossados, na Diretoria e nos Conselhos, tenha influído na escolha que fizeram. Estou absolutamente tranquilo e confiante na parceria que ora iniciamos para bem respondermos à confiança que depositam em nossa capacidade administrativa. Estou certo, ainda, que nos aprovam como continuadores da formidável obra realizada pelo meu antecessor.

Vou escrever um novo fim para esta minha longa jornada a serviço das coletividades das quais fiz parte, sempre a serviço do objetivo comum, jamais em favorecimento de qualquer interesse pessoal.

Da Presidência da Sociedade da Es-

cola Preparatória de Cadetes do Ar e do seu Conselho de Honra, em 1949, até à Presidência deste Clube de Aeronáutica, tantos nobres cargos e tantas relevantes funções me foram atribuídas, que me pergunto sempre, na prestação de contas do travesseiro, na iminência do sono, o que faço para merecer tanto carinho, confiança e solidariedade. Até agora, olho-me no espelho e não recebo qualquer reprovação por parte da figura que me fita do outro lado.

No outono da minha vida, completando meus 70 anos, prestes a passar o Comando da Aeronáutica, muitos me perguntavam o que pretendia fazer daí em diante. Sempre respondia que a vida já me tinha proporcionado mais do que merecera, ansiando, rigorosamente, por nada mais fazer. Faz parte do meu discurso final a ênfase em estar preparado para ser motorista da Cintia, o que tenho feito com incrível paciência e... prazer. Em determinado momento, porém, sabedor das dificuldades pelas quais este nosso Clube passava, sem que me apontassem a forma de ajudá-lo, passei a responder:

– Quero ser Presidente do Clube de Aeronáutica. Juro que o fazia apenas para alertar a minha gente que a entidade representativa da nossa classe estava com problemas e precisava do apoio, não somente dos associados, mas de toda a

oficialidade da Aeronáutica. Como diz a Shirley, minha mulher, os anjos têm ouvidos e podem dizer amém (ou, o universo tem ouvidos). Convidado para integrar o Conselho Deliberativo, em situação de tanta fragilidade, não tive como recusar, e, agora, depois de cinco anos na sua presidência, também não tive como recuar, já que o meu antecessor estava, estatutariamente, impedido de prosseguir no cumprimento de sua notável obra.

Cumpro o dever de, mais uma vez, reconhecer o formidável trabalho realizado pelos Conselheiros que estiveram comigo nestes anos, o que já foi sobejamente propagado pelo Presidente Frota. A maioria ainda continuará, para tranquilidade geral. Registro minha satisfação por ter na 1ª Vice-Presidência o Brig. Hélio Gonçalves, ex-Presidente do Conselho Fiscal; do Brig. Sperry na 2ª Vice-Presidência; e do Brig. Paulo Pereira na 3ª Vice-Presidência. Saúdo a todos os diretores e funcionários que, com pouquíssimas substituições, estarão ajudando na continuidade da administração. Estiveram ao lado do meu antecessor nos momentos mais difíceis da vida deste Clube; folgo em poder contar com eles na fase mais amena que se seguirá.

Devo falar um pouco do Presidente Frota. Não é a primeira vez que lhe suce-

do. Já ocorreu várias vezes, em funções subalternas de Unidades Aéreas. Como oficial-general, primeiramente no Comando da V Força Aérea, inaugurando a obra que concebeu e executou no Campo dos Afonsos, trazendo-a do espaço até então compartilhado com o Depósito Central de Intendência, em Marechal Hermes; depois, na recém-criada 4ª Subchefia do Estado-Maior da Aeronáutica, com a finalidade de coordenar o emprego do Poder Aeroespacial Brasileiro; finalmente, no Comando Geral de Operações Aéreas, cuja passagem de comando, no ar, ele pilotando um F-103 Mirage e eu um A1-AMX, é sempre bem lembrada pela vibração demonstrada por dois velhos soldados-do-ar que desfrutavam, ali, da plenitude de suas vidas operacionais.

Agora, aqui estamos. A arena de combate é outra. Graças a ele o Clube ombreia, novamente, com os Clubes Naval e Militar, em pé de igualdade como outrora. O Brig. Frota está elevado à condição de seu salvador. Sua garra, sua tenacidade, seu inconformismo com a mesmice e a paralisia administrativa lhe rendem uma admiração que transcende nossos muros.

Um Conselheiro, fundador e pagante remido, recorreu aos preceitos regulamentares do Clube para “fazendo justiça

à dignificante e exemplar conduta de um associado efetivo que, na Presidência deste Clube soube, com incomparável tenacidade, extrema dedicação e muitos sacrifícios de ordem pessoal, batalhar para a solução de um histórico e traumatizante problema que nos atormentou por cerca de vinte anos”, propor a concessão da sua inclusão no quadro muitíssimo restrito dos Sócios Beneméritos desta Associação. Os termos de sua proposta mereciam ser ditados, nesta oportunidade, pela fidelidade do retrato que faz dessa incrível figura; no entanto deixo de colocá-los para não alongar demais estas palavras de posse. Na condição de Presidente do Conselho Deliberativo encaminhei-a ao plenário, que a concedeu votando-a por unanimidade de seus membros presentes. Prometendo voltar, para encerrar este discurso de posse, vou à sua presença para, com muita honra, entregar-lhe o certificado a que faz jus.

Devo encerrar dirigindo-me, em primeiro lugar, aos oficiais da Aeronáutica que não são associados. Antigamente, logo depois da formação, tínhamos prazer em incluir-nos no quadro social. Significava pertencer a uma seleta irmandade que, à semelhança dos demais clubes, pouco oferecia, especialmente àqueles que ser-

viam ou moravam fora da cidade-sede. Mas era patrimônio nosso, representativo da classe, veículo de comunicação com a entidade-maior, no que dizia respeito às nossas aspirações e às nossas necessidades básicas. Na reserva ou na reforma tínhamos saudade dos amigos de tantas aventuras e sabíamos que podíamos encontrá-los nestas dependências. Não creio que os condomínios em que vivemos hoje possam substituir essa carência que, eu, por exemplo, não consigo superar. Daí um apelo para que prestigiem esta entidade na condição de Sócios Efetivos, com direitos exclusivos de votar e serem votados, participando do seu presente e do seu futuro, juntando-se a militares de outras Forças e a civis, que, em número cada vez mais expressivo, têm se juntado a nós. Apelo para que a oficialidade não se deixe substituir na frequência do Clube, mas apenas divida com eles o prazer da repartição do espaço que pretendemos ser cada vez mais prazeroso, mesmo para aqueles que julguem, que, pela atual distância, não terão oportunidade de frequentá-lo.

Nosso Clube dispõe de três sedes que têm enorme potencial de desenvolvimento. Em breve, a oficialidade vai conhecer melhor os planos que estão em gestação, e, então,



Foto, Jocimar Pequeno



espero, possam consentir em contribuir com uma ínfima parcela de seus vencimentos para nos ajudar a concretizá-los.

Ainda antes de finalizar, devo enaltecer a aproximação que está sendo realizada com a sociedade civil, cada vez mais presente no nosso convívio, seja desportivo, seja cultural, seja social.

Prezado Comandante, meu comandado de priscas eras. Com que prazer lhe chamo de meu Comandante, Brig. Saito! Não tenho palavras para agradecer pela gentileza de ter vindo prestigiar esta Assembléia Solene. Na qualidade de Sócio Remido pagante, poucas vezes utilizou-se do Clube, por ter servido, quase sempre, fora do Rio de Janeiro, mas jamais pensou em desertar dele. Agora mesmo, dispondo de uma residência oficial no Galeão nos tem dado o prazer do pernoite em nosso hotel. Creia que a minha tranquilidade para o cumprimento desta missão muito se deve às suas atitudes de encorajamento e de confiança neste velho parceiro de tantas aventuras bem sucedidas. Quero

afirmar-lhe, neste momento, a nossa admiração pela forma como se tem conduzido na difícil tarefa de comandar a nossa Força Aérea Brasileira. Por já ter sentado, anteriormente, na cadeira que ora ocupa, sei melhor que ninguém o quanto precisa da nossa confiança nas ações que desenvolve em proveito do seu povo. Sei que não pode, a todo o momento, parar a fim de explicar sua estratégia para conseguir o melhor para a Força. Desde já peço que me perdoe, e admoeste, quando achar necessário, por traduzir qualquer sentimento de desconformismo, canalizando os sentimentos de uma gente que não tem outra forma de expressar sua indignação. Muitos, especialmente os revanchistas, nos querem calar. Não creio que os nossos clubes devam se omitir frente a assuntos de extrema relevância nacional, para apoiar ou para protestar. Não podemos ser considerados indisciplinados por reagir à idéia de que somos impopulares por termos combatido a subversão; por termos feito parte de um regime que colocou este País

entre as 10 primeiras economias mundiais; por termos criado e executado um plano de desenvolvimento nacional cujos resultados podem ser avaliados pela simples comparação dos anuários estatísticos de 1964 e 1985; por termos trazido o País aos limites do respeito, da tranquilidade e da segurança individual e coletiva do nosso povo. Copiando palavras de um companheiro cujo nome não recorro mais, não aceito ser rotulado de reacionário por discordar e não gostar dos sem-terra, que invadem fazendas produtivas, interdita estradas, impedem o trânsito ferroviário, invadem e depredam repartições públicas, munidos de foices e facões; não gosto dos demagogos que chamam isso de manifestações sociais legítimas e pacíficas.

Desconfio das intenções de quem mostra condescendência com o exagerado número de ONG's que invadiram a Amazônia, ao mesmo tempo em que se impede as Forças Armadas de transitarem livremente por espaços de tamanha importância estratégica.

Repudio a aproximação com os guerrilheiros das FARC que se opõem a um governo legitimamente constituído.

Protesto, veementemente, pela forma como tentaram desprestigiar o Exército Brasileiro no recente episódio do Morro da Providência. Falta pedirem-lhe desculpas. Meu respeito a essa Força que, detentora de 79% de reconhecimento popular, de repente e até, talvez, por isso mesmo se vê envolvida em tentativas de denegri-la e diminuí-la aos olhos do povo.

Assim me exponho, perante o Quadro Social e perante meu Comandante, para deixar clara a minha adesão às manifestações que julgo indispensável serem expostas, como sempre e desde sempre com a melhor intenção de cooperar construtivamente para um futuro de ordem e progresso deste País.

Agradeço pela presença de todos que prestigiaram esta Assembléia Solene esperando, ao final do mandato, poder dizer-lhes, como agora faz o Brig. Frota: missão cumprida ■

1º Vice-Presidente:
Brig Int Hélio Gonçalves



Foto Gabriel Alves

Integrante da Turma de 1966 da EAer-AFA e Aspirante-Intendente em 1969.

Foi promovido a Brig Int em 2001.

Entre as principais funções exercidas, ao longo de sua Carreira, além de Adjunto do Serviço de Estatística – Inspeção Geral da Aeronáutica, Chefe da Divisão de Operações CCA-RJ, Chefe da Divisão de Processamento de Dados e Material Aeronáutico e COMFIREM-FRANÇA da Comissão Aeronáutica Brasileira – Europa (Londres), Diretoria de Informática, Planejamento e Controle – DIRINFE; Prefeito de Aeronáutica do Galeão; Subdiretor da SDIP – DIRINT; Subdiretor da SDEE – DIRINT; 2º Vice-Presidente da ADESG.

Participou de diversos Seminários nacionais e internacionais e foi Delegado do World's Airports Conference-Londres.

Possui todos os Cursos da Carreira, inclusive o da Escola Superior de Guerra – ESG. Cursos Civis: Informática, Engenharia Civil (UERJ), O&M (FGV), Comércio Exterior e Contratos (City and East London College – England).

É, ainda, detentor de 16 Condecorações recebidas das três Forças Armadas, STM, Câmara Municipal, ALERJ, ADESG, ABEM e Moção da Câmara Municipal e da Prefeitura RJ – Destaque 2004.

2º Vice-Presidente:
Brig Ar Guilherme Sarmento Sperry



Foto Gabriel Alves

Foi integrante da Turma de 1951 da EPCAR e Aspirante a Aviador em 1957, na Escola de Aeronáutica. Foi promovido a Brig Ar em 1988.

Tem cerca de 7.000 horas de vôo em diversas aeronaves.

Entre as principais atividades exercidas ao longo de 42 anos de carreira, além de Instrutor de Vôo na antiga Escola de Aeronáutica dos Afonsos, citam-se ainda as funções de Comandante do 3º Esquadrão de Reconhecimento e Ataque, primeiro Comandante do Corpo Feminino de Graduados da Aeronáutica, Adido Militar na Inglaterra, acreditado na Suécia e Noruega, Diretor de Material Bélico da Aeronáutica, Chefe de Operações da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo e Chefe do Estado-Maior do III COMAR.

Possui todos os Cursos da Aeronáutica e é detentor de 18 Condecorações.

3º Vice-Presidente:
Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira



Foto Arquivo pessoal

Integrante da Turma de 1969, da EPCAR. Ingressou na AFA em 1971 e foi declarado Aspirante em 1974. Foi promovido a Brigadeiro em 2003.

Tem mais de 8.500 horas de vôo em diversas aeronaves.

Entre as funções exercidas, foi Instrutor de Vôo e Instrutor da ECEMAR e da ESG; foi Chefe em diversas OM, Chefe da Assessoria Militar na Vice-Presidência da República e de Operações do DAC, Subdiretor na DIRMAB e Comandante do 1º/1º GT e do CIAER.

Possui todos os Cursos da Carreira, além do Mestrado e Doutorado em Ciências Aeroespaciais na UNIFA e Engenharia Operacional na AFA. Tem, também, Cursos Civis, Superiores: Ciências Econômicas (UFRN – NT), Gestão pela Qualidade (GNAP – BR), Licitações e Contratos (FGV), Administração, RH e Cursos no exterior, incluindo os de idiomas: Francês, Inglês e Espanhol.

É detentor de 10 Condecorações nas três Forças Armadas.

CERIMÔNIA

da nova Diretoria do

Fotos Jocimar Pequeno



No dia 4 de julho de 2008, foi realizada a Sessão Solene de Posse da Nova Diretoria do Clube de Aeronáutica e dos Conselhos Deliberativo e Fiscal para o Biênio julho 2008 – julho 2010.

Antes da cerimônia, o Comandante da Aeronáutica Ten Brig Ar Juniti Saito, sua comitiva e demais autoridades foram recepcionadas na sala Marechal-do-Ar Henrique Fleiuss.

Dentre as inúmeras personalidades convidadas destacamos as ilustres presenças a seguir: ex-Ministros do Superior Tribunal Militar – Ten Brig Ar Cherubim da Rosa Filho, Ten Brig Ar João Felipe Sampaio de Lacerda Júnior, Gen Ex Sérgio de Ary Pires; ex-Ministros da Aeronáutica – Ten

Brig Ar Octávio Júlio Moreira Lima, Ten Brig Ar Sócrates da Costa Monteiro, Ten Brig Ar José Mauro Miranda Gandra; Comandante do Terceiro Comando Aéreo Regional – Maj Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes; Gen Ex Rubéns Bayma Denys; ex-Presidentes do Clube de Aeronáutica Ten Brig Ar Humberto Zignago Fiúza, Maj Brig Ar Octávio Monteiro de Araújo e Maj Brig Ar Umberto de Campos Carvalho Netto; bem como grande número de oficiais-generais e oficiais superiores da ativa e da reserva das três Forças Armadas.

Destacamos ainda a presença da Dra. Heloisa Correa da Costa e Paula, Juíza do Tribunal Federal do Trabalho e Conselheira da ADESG-RJ, além de significativo

número de oficiais, associados e civis representantes de diversos segmentos e órgãos municipais e estaduais.

Às 14h 30, iniciada a cerimônia, o então Presidente do Conselho Deliberativo, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, convidou o Ten Brig Ar Octávio Júlio Moreira Lima, Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica e Sócio Fundador mais antigo presente, para presidir os trabalhos.

A seguir, a Mesa Diretora foi assim composta: Ten Brig Ar Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica; Alm Esq José Júlio Pedrosa, Presidente do Clube Naval; Gen Ex Gilberto Figueiredo, Presidente do Clube Militar; Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota,

DE POSSE

Clube de Aeronáutica

Presidente do Clube de Aeronáutica, e Brig Int Aer Hélio Gonçalves, Vice-Presidente da ADESG-RJ.

Ato contínuo, os sócios eleitos para a nova gestão do Clube de Aeronáutica assinaram o Termo de Posse, a saber:

Presidente:

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

1º Vice-Presidente:

Brig Int Aer Hélio Gonçalves

2º Vice-Presidente:

Brig Ar Guilherme Sarmento Sperry

3º Vice-Presidente:

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Em continuação, igualmente assinaram o Termo de Posse os novos membros dos Conselhos Deliberativo e Fiscal.

Nos vários discursos que se sucederam, a tônica geral foi o sincero reconhecimento pela brilhante atuação do Ten Brig Ar Frota que tão bem soube conduzir os destinos do Clube, superando galhardamente as difíceis situações que afligiam nossa agremiação.

Fora da programação e em meio à cerimônia, o Ten Brig Frota e o Ten Brig

Baptista foram alvo de espontânea e significativa homenagem por parte do Presidente da Sociedade dos ex-Alunos da Escola Preparatória de Cadetes do Ar (AEPCAR), entidade que cultiva e procura manter sempre vivas nossas origens, tradições e lembranças desde os tempos de Barbacena.

Logo após, o Ten Brig Frota usou da palavra e aproveitou a oportunidade para expressar seus agradecimentos ao Ten Brig Saito pelo seu incondicional apoio aos assuntos pertinentes ao Clube, bem como a diversos setores dos Três Poderes da República, acentuando, também, o apoio recebido da Diretoria de Intendência e do 3º COMAR.

Ao término da cerimônia, ouviram-se as palavras do novo Presidente do Clube, cujo discurso consta no editorial desta Revista.

Após os agradecimentos de praxe, os convidados participaram de uma confraternização, marcando de maneira alegre e festiva a passagem de mais uma etapa na digna trajetória do Clube de Aeronáutica ■

Presidente:

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista



O Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista foi integrante da Turma Pioneira de 1949 da EPCAR e Aspirante a Aviador em 1954, na Escola de Aeronáutica.

Tem cerca de 7.500 horas de voo em aeronaves de caça e C-47 no CAN, além de outras aeronaves.

Foi promovido a Brig Ar em 1983 e a Ten Brig Ar em 2002.

Entre as principais Funções exercidas, ao longo de sua Carreira, além de Instrutor da ECEMAR, foi Adido Aeronáutico na Itália, Chefe do Estado-Maior do COMTA, COMGAR, do EMAER e do Gabinete do MINIAER; foi, também, Comandante de várias Unidades: 2º/1º Gp Av Ca, 1º/14º Gav, 1º Gp Av Ca, EA-OAR, V FATA, COMDABRA, IV COMAR, COMGAR; Diretor-Geral DO DEPED; e **Comandante da Aeronáutica**, de 1999 até 2003, tendo sido Ministro e Presidente do Superior Tribunal Militar até aquele ano de 1999.

É, ainda, detentor de 47 Condecorações recebidas, entre nacionais e estrangeiras, e possui todos os Cursos da Carreira.



62 ANOS do Clube de Aeronáutica

O Aniversário do Clube de Aeronáutica foi comemorado no dia 8 de agosto com Solenidade à qual compareceu um expressivo número de associados e muitas autoridades das três Forças Armadas.

A nova Diretoria do Clube – formada pelo Presidente Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista; 1º Vice-Presidente Brig Int Hélio Gonçalves; 2º Vice-Presidente Brig Ar Guilherme Sarmiento Sperry; 3º Vice-Presidente Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira; e o Assessor Especial da Presidência Maj Brig Ar Marcio Callafange – promoveu um baile comemorativo para

celebrar esses 62 anos de fundação da gloriosa Instituição, cuja elegância, simpatia e excelente bom gosto foram elogiáveis.

Em elevado nível, o novo Presidente teceu comentários reconhecendo os valores morais do Comandante do 3º COMAR, acrescentando a luta indômita do Ten Brig Ar Ivan Frota, Presidente substituído, pela elevação do nome da agremiação no conceito dos Clubes.

Agradeceu, também, a presença amiga e solidária dos Presidentes do Clube Naval, Almirante Pedrosa, e do General Figueiredo, do Clube Militar.

Um show realizado em meio ao baile foi ponto alto na promoção da alegria e felicidade de todos os presentes, associados e convidados especiais, atendidos, também, pelo serviço de *Buffet Sabor & Festa*, que ofereceu fartura, alta qualidade e variedade inimaginável de petiscos.

Militares da Ativa e da Reserva das três Forças presentes às comemorações externaram a sua enorme satisfação pela concretização das mais de seis décadas, ultrapassando um lustro de firme atuação do Clube de Aeronáutica, para gáudio dos seus associados ■



*Autoridades brindam os 62 anos da nossa agremiação.
Da esq. p/ dir.:
Maj Brig Mendes (3º COMAR);
Brig Ar Sperry;
Brig Int Gonçalves;
Ten Brig Ar Baptista;
Alte Pedrosa (Clube Naval);
Gen Ex Figueiredo (Clube Militar);
Maj Brig Ar Vinícius;
Ten Brig Ar Frota*



Chegada, à solenidade, do Brig Baptista e esposa Shirley; e do Brig Gonçalves e esposa Yone Mayra

Sócios e convidados especiais assistem à solenidade que precedeu o jantar e o show



Da esq. p/ dir.: Alte Pedrosa, Gen Figueiredo, Jornalista Jorge Nogueira e o Presidente do CAER Carlos de Almeida Baptista



As digníssimas esposas dos oficiais-generais embelezaram a solenidade

Departamento

ACADEMIA DA

O Grupo de Estudos do Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica, do Rio de Janeiro, conduzido pelo seu Presidente, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, visitou a Academia da Força Aérea (AFA), no dia 14 de outubro, atendendo ao convite do Comandante da AFA, Brig Ar Marco Antônio Carballo Perez.



A comitiva deslocou-se, em seguida, para a Sala 200 do Departamento de Ensino (DE), onde o Brig Perez apresentou um “briefing” sobre a AFA, seu histórico, missão, objetivo, estrutura organizacional e plano de ensino.

No auditório do cinema, o Ten Brig Baptista, dirigindo-se aos oficiais, aos professores e ao Corpo de Cadetes da Aeronáutica, falou sobre a importância do Clube de Aeronáutica para a oficialidade da FAB e, também, para os jovens cadetes. Salientou o trabalho da 1ª Vice-Presidência, exercida pelo Brig Ar Sperry, e do Departamento Cultural, dirigido pelo Cel Av Araken Hipólito da Costa, que desenvolve atividades como o



GRUPO DE ESTUDOS – O QUE É?

No transcorrer da História, constatamos que as grandes civilizações se sobressaíram pela pujança da cultura, sustentada pelo pensamento filosófico.

A partir do projeto socrático (469-399 a.C.), a busca da verdade e do autoconhecimento, que prosseguiu pelas filosofias de Platão (427-347 a.C.) e Aristóteles (384-322 a.C.), formou o ideário político que persiste até hoje. A Grécia, alicerçada por pensamentos filosóficos, foi capaz de influenciar seus conquistadores, isto é, o Império Romano.

Na Idade Média, o pensamento de Santo Tomás de Aquino (1225-1274), harmonizando a fé e a razão, faz emergir a Filosofia cristã, embasando a cultura europeia.

Com o advento da Modernidade, a racionalidade de René Descartes (1596-1650) colocou a razão humana como a instância legítima da verdade. Sua filosofia lançou as bases para a construção da nação francesa. O Empirismo de John Locke (1632-1704), além de realçar a importância da experiência na elaboração do conhecimento humano, alicerçou o Liberalismo e a construção cultural da nação inglesa.

O Criticismo de Kant (1724-1804) representa um esforço em avaliar os alcances da razão humana, propondo que o problema central de toda crítica é o juízo. A revolução copernicana de Kant trouxe os arcações para a formação política da Alemanha. Já o Pragmatismo de William James (1842-1919) confere um papel determinante à ação e à prática na definição da verdade, que é a expressão fiel do modo de pensar e agir do povo americano.

O Brasil nasceu com idéias portuguesas calcadas na unidade indissolúvel da extensão continental. Ao mesmo tempo, solidificou-se uma unidade da língua, bem como a miscigenação racial, e amalgamaram-se diversos povos e credos. É a terra do homem cordial, conforme Cassiano Ricardo.

A questão que se põe: Qual será o pensamento que vai erigir a nossa esperada civilização brasileira?

Copiar ou aceitar modelos que não traduzem nossos interesses significa desintegrar qualquer projeto nacional futuro. Por isso, é imperioso criar mecanismos, formar grupos de estudiosos e pensadores para aprofundar tal questão no ambiente filosófico e político.

Dentro deste contexto foi criado o Grupo de Estudos (GE) do Clube de Aeronáutica em agosto de 2006, atualmente com dezenove membros de diversos segmentos da sociedade, que se reúne todas as quintas-feiras para discussão de temas relevantes, contribuindo assim para o pensamento brasileiro.

A atuação do Grupo se fez presente em dois Seminários relativos à Soberania Nacional, no Curso de Humanidades, nas Palestras, no Cine Asa e, agora, na sua primeira viagem para divulgar o pensamento brasileiro na estimada e honrosa Academia da Força Aérea ■

Araken Hipólito da Costa – Cel Av

Cultural

FORÇA AÉREA

recebe Grupo de

Estudos do Clube de Aeronáutica



Grupo de Estudos e os Cursos de Filosofia e Humanidades. O Prof. Dr. Francisco Martins de Souza fez, em seguida, um discurso sobre o tema “*O Pensamento Brasileiro*”, onde enfatizou a necessidade de os brasileiros se dedicarem às pesquisas e à construção de um pensamento autenticamente nacional, assim como a França, a Inglaterra e os Estados Unidos construíram o seu próprio pensamento. Declarou, ainda, a emoção em falar para a juventude da Força Aérea Brasileira.

Na alameda dos Correios, a comitiva assistiu à Parada Diária do Corpo de Cadetes, que desfilou em homenagem ao Ten Brig Baptista e aos visitantes, chegando alguns à emoção, diante do garbo, da elegância, da vibração e da perfeita

demonstração de Ordem Unida diante do palanque.

Após o almoço, a comitiva se deslocou para a Biblioteca da AFA, onde o Comandante da Academia oficializou e agradeceu a doação dos livros feita pelo Prof. Dr. Francisco Martins de Souza, que retribuiu emocionado a homenagem que recebeu. Todos visitaram o Museu Histórico da AFA e a Fazenda de Aeronáutica de Pirassununga (FAYS), dirigida pelo Cel Int Souza, que surpreendeu a todos que não conheciam o trabalho que há 60 anos é desenvolvido pela FAYS.

No hangar do Esquadrão de Demonstração Aérea (EDA), a “*Esquadrilha da Fumaça*”, os visitantes entraram em contato com as aeronaves T-27 Tucano, emprega-

das nas demonstrações da “*Esquadrilha*” e liderada pelo Ten Cel Neves Neto.

Na Sala de Autoridades, houve troca de lembranças: o Brig Perez entregou ao Ten Brig Baptista um quadro com foto de uma Esquadrilha de T-25 da AFA em vôo; e, ao Prof. Dr. Francisco Martins de Souza, uma maquete do T-25. O Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica ofereceu uma peça artística com uma seção, em tamanho reduzido, da asa da aeronave NA T-6.

Após as despedidas e os agradecimentos pela excelente acolhida, a comitiva embarcou para o Aeroporto Santos-Dumont (“*Calabouço*”) na aeronave C-99 da V Força Aérea, disponibilizada pelo seu Comandante, Brig Ar Taranto ■

Paulo R. Pereira Santos – Jornalista e membro do GE



A VINDA DA CORTE

Voyage au Brasil

No presente ano, comemora-se o duocentenário da chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil. Comemorações nos trazem à mente, fatos históricos superlativos ou simples episódios da vida que têm valor individual ou coletivo. E celebrar o que é precioso nos leva a pensar e a refletir. Assim, as comemorações da vinda de D. João e sua Corte para o Brasil dão ensejo à relembração de notáveis marcos de nossa gloriosa Gesta, dos quais devemos sempre nos orgulhar. Entretanto, tais celebrações seriam de acanhada dimensão se não reavaliarmos a augusta figura do 27º Rei de Portugal, fazendo-lhe a merecida justiça, em desagravo à sua tão denegrida memória. Eis, em nosso entender, a importância maior dos festejos alusivos a tão grada efeméride.

Embarque para o Brasil do Príncipe Regente de Portugal, D. João VI, e de toda a Família Real, no Porto de Belém, em 27 de novembro de 1807. Gravura feita a partir de óleo de Nicolas Delariva



PORTUGUESA PARA O BRASIL

Um pouco de História

a) Uma injustiça histórica

Infelizmente, de forma leviana, são emitidos juízos desairosos acerca da pessoa de D. João VI não condizentes com a veracidade histórica e com os tantos e tamanhos serviços por ele prestados ao Brasil, em tempos de paz e de guerra. A nossa Historiografia, com raras exceções, denigre esse personagem exponencial da História brasileira e portuguesa, tratando-o debochadamente, sem levar em conta a justiça e a verdade. O historiador não pode ser motivado por caprichos, simpatias ou antipatias: ele deve primar pela neutralidade, ser isento, amoral (no sentido sociológico do termo), imparcial, enfim. Desafortunadamente, não é isso o que se observa em nosso País. Vários historiadores e jornalistas vêm procedendo, com finalidades ideológicas, a um revisionismo da História pátria – o que seria salutar, se praticado com isenção. Esses revisionistas ocupam-se, de maneira irresponsável e inconseqüente, em reescrever e manipular a História, sob um viés reducionista, por apenas materialista, numa verdadeira inversão de valores.

Destarte, as comemorações da vinda da Corte lusitana para o Brasil afiguram-se como uma oportunidade impar de reabilitação da imagem de um Rei injustiçado. Ele, normalmente, é visto de forma folclórica, como um homem fraco, vacilante, glutão, despreparado, de parcos dotes intelectuais, que abandonou Portugal à sanha de invasores, fugindo para o Brasil, onde passou a ter uma vida descansada, ficando totalmente alheio ao múnus de Monarca de um vasto Império. Tal versão, porém, não resiste a uma percuciente análise histórica.

D. João não era o bobo que mal intencionados insistem em propalar, como no filme *“Carlota Joaquina, Princesa do*



Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro levantada por ordem de sua Alteza Real, o Príncipe Regente, nosso senhor, no ano de 1808. Feliz e memorável época da sua chegada à dita cidade (na Impressão Régia, 1812)

Brasil". Longe de querermos fazer do Rei um grande herói, de coragem, intrepidez e caráter adamantino, ou uma pessoa de aguda inteligência, é inconcebível que o aceitemos da forma grotesca como *“malditos sejam”* o retratam. Ele possuía uma mente assaz lúcida, e, o principal, era senhor de excepcional visão prospectiva, digna dos melhores estadistas. O Príncipe amava o Brasil e sabia, com coragem e determinação, tomar decisões.

b) A decisão da mudança para o Brasil

Passados duzentos anos, a interpretação do fato se torna muito mais fácil. Quando Napoleão Bonaparte decretou o bloqueio continental, Portugal, aliado da Inglaterra, não dispunha de meios suficientes para enfrentar o poderio bélico francês. D. João seria feito prisioneiro pelas tropas franco-espanholas, como ocorrera com o seu cunhado, Fernando VII, da Espanha, e perderia o Trono. Então, para preservar a

Coroa, a dinastia dos Bragança e o próprio reino português, o Príncipe Regente decidiu não se submeter à invasão do General Junot, embarcando para o Brasil, a sua principal Colônia. O Oceano Atlântico, dominado pela Marinha inglesa, seria a natural proteção da Corte em terras brasileiras. Os portugueses permaneceriam resistindo, junto com o Exército inglês, até à retirada dos invasores. Napoleão diria, ao depois, que fora enganado por D. João. Portanto, a transmigração da Corte lusitana afigura-se, na visão histórica hodierna, como uma alternativa bastante lógica para a sobrevivência de Portugal. Ademais, tal alternativa, longe de ter sido uma fuga covarde, como se apregoa, alhures, foi preparada com bastante antecedência, sem improvisação. Grandes vultos da História lusa, como o Marquês de Pombal e o Conde de Linhares, a haviam aconselhado (diga-se que ela foi vaticinada pelo famoso Padre Antônio Vieira), caso Portugal, um país pequeno, pouco

populoso e de reduzido poder militar, fosse ameaçado em sua integridade territorial. Lorde Strangford, à época embaixador inglês em Portugal, nos dá conta de um acordo secreto, celebrado com a Inglaterra, que previa a fundação de um grande Reino no Brasil, com a anexação da Cisplatina (consigne-se que tal viria a ocorrer, além da invasão da Guiana Francesa). Convém lembrar, finalmente, que uma transladação do porte da ocorrência, não se faz de afogadilho. Aproximadamente 15.000 pessoas embarcaram em 36 naus e fragatas, com valiosíssimo acervo, preciosos bens públicos e privados, suprimentos de toda ordem etc. Não houve, pois, uma infame deserção e, sim, uma magistral manobra geopolítica, muito bem planejada.

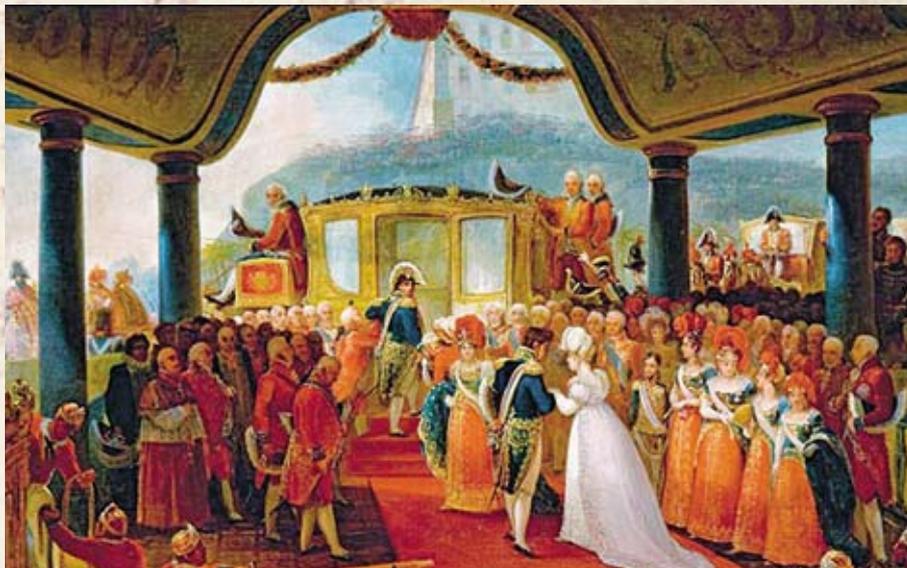
Principais Atos Régios na Esfera da Administração Civil

a) O notável historiador Pedro Calmon afirmou que “não se mudou apenas a Corte, mas o Estado”, após a vinda de D. João. E as providências tomadas para que a organização político-administrativa funcionasse a contento foram inúmeras e redundaram em incalculáveis benefícios para o Brasil, a ponto de a Colônia ultrapassar a Metrópole, e, poucos anos depois, proclamar a Independência. Isso é assinalado por historiadores e cientistas sociais de nomeada. O ilustre ensaísta Sílvio Romero disse que o período joanino, de treze anos, ensejou a “reversão brasileira”, ou seja, “Portugal passou a ser colônia da Colônia”...

b) Dentre outros, eis alguns dos Atos Régios, julgados de suma importância:

– A “*Abertura dos Portos*”, proporcionando o livre comércio com as nações amigas, concomitantemente com o alvará que permitiu a liberdade de indústria no Brasil, além da posterior elevação da Colônia – um Vice-Reinado – a “*Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves*”;

– A implantação da Imprensa Régia, fazendo surgir os primeiros periódicos brasileiros: o jornal “*Gazeta do Rio de Janeiro*” e a revista “*O Patriota*”;



Desembarque de Maria Leopoldina no Brasil

– A criação do Conselho de Estado, do Banco do Brasil, da Casa da Moeda, da Biblioteca Real, do Museu Real etc.;

– O início das atividades das indústrias naval (em especial para fins militares), no Rio de Janeiro e na Bahia, e siderúrgica, com fábricas em Minas Gerais e São Paulo, a par da instalação das Juntas de Comércio e de Agricultura, Fábricas e Navegação;

– A fundação da Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios, depois Academia de Belas Artes e da Academia Real de Desenho, Pintura, Escultura e Arquitetura Civil;

– A criação de duas Escolas de Medicina, no Rio de Janeiro e na Bahia, quebrando-se a proibição da existência de Ensino Superior no Brasil;

– A contratação de uma Missão Cultural Francesa e de outras de menor porte, de cunho científico e artístico, integradas por nomes consagrados como os naturalistas Von Spix, Von Martius e Langsdorf, o geólogo Von Eschwege, o escritor Lebreton, o arquiteto Montigny, os pintores Debret, Rugendas e Saint Hilaire, e tantos outros;

– A criação do Horto Florestal, atualmente Jardim Botânico, para a aclimação da cana-caiana, do café, do chá e de outras plantas, entre elas, das mudas de palmeira imperial – a qual se tornaria o símbolo do Império do Brasil – trazidas por D. João, tudo propiciando grande incentivo à agricultura (aduza-se, por ilustração, que após a conquista da Guiana Francesa, de

lá vieram árvores frutíferas, aqui desconhecidas, como o abacateiro, a mangueira, a fruta-pão, a moscadeira, a noqueira, a canforeira, o cravo-da-índia e outras).

Principais Realizações na Área Militar

a) D. João, ao chegar ao Brasil, já sabia da fragilidade militar da Colônia, tanto que trouxe a Brigada Real da Marinha, elemento formador do futuro Corpo de Fuzileiros Navais. O Príncipe sentiu a necessidade de fortalecer militarmente o Vice-Reino e, para isso, adotou uma série de medidas, durante os treze anos em que permaneceu em nosso País.

b) Dentre vários, listemos alguns Atos Régios, de magna importância, na esfera militar da administração do Príncipe Regente:

– A criação, tão logo chegou ao Rio de Janeiro, dos Ministérios dos Negócios Estrangeiros e da Guerra (separados pelo Decreto de 22 de abril de 1821) e o da Marinha e Ultramar, entregues, respectivamente, aos Condes de Linhares e de Anadia;

– A instalação da Academia de Marinha;

– A instituição do Conselho Supremo Militar e de Justiça;

– A criação das Fábricas de Pólvora e de Armas;

– O reaparelhamento de arsenais e fortalezas, em todo o País;

– A criação da Academia Real Militar;
– A instalação da Repartição do Cirurgião-Mor e do Hospital Real Militar, no qual foram criadas a Botica Real Militar, para atividades farmacêuticas, e uma Escola Médica (assinale-se, por relevante, que o ensino médico e farmacêutico e a indústria farmacêutica, em nosso País, originaram-se dessas beneméritas Organizações Militares);

– A criação dos Arsenais de Guerra e de Marinha;

– A determinação da vinda para o Brasil, da Divisão de Voluntários Reais, e a criação da “*Divisão Auxiliadora*”, para o emprego de ambas na Banda Oriental do Uruguai, posteriormente Província Cisplatina, e para debelar a Revolução Pernambucana de 1817;

– A extinção, transformação e criação, em todo o Brasil, de várias Organizações da Marinha e do Exército, proporcionando-lhes melhores equipamentos e instrução, estabelecendo, inclusive, novos e padronizados uniformes para elas;

– A extinção das tropas de 3ª linha – “*as ordenanças*” – e a reestruturação e o aparelhamento das de 1ª e 2ª linhas: aquelas, Organizações Militares permanentes e regulares, e, estas, denominadas de “*milícias*” (que deram origem às atuais Polícias Militares). Tais tropas foram o embrião do que seria, a partir de 1824, o Exército Brasileiro. Elas, quando convocadas por D. Pedro, juntamente com a frota naval que ele criou, a duras penas, foram as principais protagonistas de nossa emancipação política, em 1822.

c) Para a concretização dessa gigantesca reformulação nas Forças Armadas, ainda luso-brasileiras, D. João contou com o inextinguível labor de seus primeiros Ministros militares: os Condes de Linhares e de Anadia (este, da Marinha, como já foi dito). A ação disciplinadora e centralizadora, de ambos, fez reduzir bastante o enorme poder – especialmente militar – dos capitães-generais, que eram os governadores das Capitanias, os quais não se subordinavam como deveriam aos Vice-Reis, podendo, *ipso facto*, o Brasil ter sido fracionado em sua integridade territorial. Registre-se, por significativo, que D. Rodrigo de Souza Coutinho, o Conde de Linhares, foi o “*Precursor da Geopolítica Brasileira*”, sendo dele esta frase lapidar, de elevada visão geoestratégica: “*O Brasil é, sem dúvida, a primeira possessão de quantas os europeus estabeleceram fora do seu continente, não pelo que há, atualmente, mas pelo que pode ser no futuro. A feliz posição do Brasil dá aos seus possuidores uma tal superioridade de forças, pelo aumento da povoação que se alimenta dos seus produtos e facilidade do comércio, que, sem grandes erros políticos, jamais os vizinhos do norte e do sul lhes poderão ser fatais*”.

Conclusão

Impende lembrar, por derradeiro, que o maior legado do período joanino foi a garantia de nossa fantástica unidade territorial e lingüística e a consolidação da nacionalidade brasileira, cujas raízes encontram-se fincadas nos veneráveis

montes Guararapes. Não apenas por isso, D. João é tido, com justa razão, como “*O Consolidador da Unidade Nacional*”.

E, nos dias de hoje, quando apátridas e entreguistas desejam fracionar o Brasil, brandindo argumentos em defesa da criação de “*Nações Indígenas*”, lembremo-nos de que a nossa nacionalidade, consolidada por D. João VI, é de extração essencialmente lusitana; ela não provém das malocas indígenas nem das cubatas africanas ou de outras etnias, que, inegavelmente, também contribuíram para tal. Somos uma raça cósmica, mistura de todas as raças, sem domínio de nenhuma delas, fruto do “*luso-tropicalismo*”, na afirmação do saudoso Gilberto Freyre, que, acrescentando-se como corolário, soube enaltecer, como ninguém, o altivo, glorioso e invicto Exército de Caxias, o qual, em seu dizer, “*é a mais lídima e representativa das Instituições Nacionais: é o verdadeiro índice do povo brasileiro*”. É disso que devemos nos recordar, com ufania, nas celebrações do bicentenário da vinda para o Brasil da Corte de D. João, um dos pró-homens de nossa História ■

Debret
Empregado do governo
saindo a passeio
Aquarela, 19,2 x 24,5 cm
1820/1830



Houve tempo em que o Brasil era exaltado por ter uma raça morena, mestiça, fruto de um processo de integração racial sem ódios, sem políticas “*apartadistas*”, sem maiores e mais arraigados preconceitos.

Gilberto Freyre, autor de “*Casa Grande e Senzala*”, considerado por muitos como o mais importante dos livros produzidos por um brasileiro, foi o grande apologista do Brasil mestiço, integrador de raças. Gilberto, até hoje, é considerado um dos intelectuais brasileiros mais festejados, mais aplaudidos pelas elites e pelo público leitor dos países mais cultos e desenvolvidos do mundo.

O pensamento do “*Mestre de Apipucos*”, constante da página 179 da 46ª edição do citado livro, da Editora Record, ano 2002, está assim expresso:

“Sob a pressão moral e técnica da cultura adiantada esparrama-se a do povo atrasado. Perde o indígena a capacidade de desenvolver-se autonomamente tanto quanto a de elevar-se de repente, por imitação natural ou forçada aos padrões que lhe propõe o imperialismo colonizador. Mesmo que se salvem formas ou acessórios de cultura perde-se o que Pitt Rivers considera o potencial, isto é, a capacidade construtora da cultura, ou seu elã, o seu ritmo.”

A partir da leitura do texto acima somos levados a concluir quanto à extrema dificuldade de uma cultura primitiva, como a do índio brasileiro, sobreviver ao contato com uma cultura mais avançada, sobretudo em um mundo midiaticamente globalizado, cada vez mais subordinado aos valores do consumo. O possível a preservar-se na cultura indígena não passaria de certas manifestações, exteriorizadas por meio de ritos, cantos e danças ou de práticas alimentares. A essência mesmo, esta estaria comprometida.

Tal opinião foi de certa forma também esposada por Hélio Jaguaribe, con-



sagrado intelectual brasileiro, membro da Academia Brasileira de Letras, em recente palestra proferida no Clube da Aeronáutica. Para ele, manter o índio em um “*jardim antropológico*”, como se refere às reservas indígenas, com o intuito de preservar a sua cultura, é uma falácia.

Hélio Jaguaribe defende, isto sim, que o processo de integração do índio à sociedade brasileira, por opção voluntária, seja realizado de forma a não transformá-lo em um cidadão de segunda classe. Daí a importância de educá-lo no sentido de torná-lo apto a enfrentar

Traição

um mercado de trabalho cada vez mais competitivo.

Pesquisas cientificamente fundamentadas por intermédio de testes de DNA, aplicadas recentemente de acordo com padrões estatísticos que cobrem o universo do povo brasileiro, acusaram que noventa por cento da população de aparência branca, assim classificada, tem sangue índio ou negro. Significa que se fôssemos racialmente classificados por nossa origem étnica, como em outros países, seríamos quase todos mestiços, uma vez que também grandes contingentes de índios e de negros, assim considerados, são na realidade caboclos, cafuzos e mulatos.

Por que então usar a etnia como instrumento de desagregação social? A quem interessa?

As políticas étnicas (indigenista, quilombola, cotas universitárias para negros), hoje vigentes no País, fragilizam a coesão social da nação brasileira. Há quem as considere sucessoras das políticas, que, ao tempo da Guerra Fria, formuladas por governos considerados de esquerda, incitavam a luta de classes.

Tais políticas manifestam profunda servidão aos interesses de países hegemônicos, que, a pretexto de defenderem causas nobres e justas, tais como a proteção do meio ambiente, das minorias étnicas, dos direitos humanos, na realidade, pretendem se apropriar dos recursos naturais de países que os possuem em abundância como o Brasil.

Políticas que têm sido postas em prática muitas vezes de forma monocrática, por meio de portarias ou de decretos, culminando por demarcações de extensas reservas indígenas superpostas à faixa de fronteiras. Isto feito para

não se exporem à apreciação, ao debate e à aprovação ou rejeição por plenários de maior amplitude e importância como os do Congresso Nacional.

São políticas segregacionistas que têm sido postas em prática desvalorizando por completo os seus reflexos na soberania nacional, na coesão social e na integridade territorial de nosso País.

Políticas que valorizam isto sim a atuação de organizações não-governamentais, mesmo daquelas que agindo perniciosamente a serviço de potências hegemônicas continuam a gozar de toda sorte de favores governamentais para executarem as suas ações de natureza predatória em nosso território.

Penso, ao curso destas reflexões, que o General Heleno, muito digno e admirado chefe militar, foi muito condescendente ao classificar a política indigenista praticada em nosso País, como meramente de caótica.

Muito antes do General Heleno, Orlando Villas Boas, sertanista indicado em duas oportunidades para ser agraciado com o Prêmio Nobel da Paz, em entrevista concedida a imprensa audiovisual, já advertia o povo brasileiro quanto aos riscos decorrentes da demarcação da Reserva Ianomâmi, riquíssima província mineral, para a soberania nacional.

Julgo oportuno lembrar o eminente Jornalista Barbosa Lima Sobrinho quando afirmava que: *"No Brasil só existem dois partidos: o de Tiradentes e o de Silvério dos Reis. Eu pertencço ao primeiro"*.

Tal assertiva substitui a tradicional divisão político-ideológica entre esquerda e direita por outra que posiciona, de um lado, agentes da desagregação étnica e social, facilitadora de intervenções neocolonialistas, e, de outro, patriotas permanentemente vigilantes com rela-



ção às tentativas espoliadoras do nosso patrimônio físico e cultural.

Onde estão e quem são os que militam no partido de Silvério, sabemos todos! Ora travestidos em defensores do meio ambiente, das minorias étnicas, dos direitos humanos, ora arautos da incapacidade de o povo brasileiro gerir o seu próprio destino, há muito que já revelaram publicamente os seus nefandos propósitos internacionalistas ■

DEFESA DA AMAZÔNIA

Seção de
Comunicação
Social
2º/3ºGAV



NAS GARRAS DO

O 2º/3º Grupo de Aviação, ativado em 28 de setembro de 1995, é uma das mais jovens e aguerridas Unidades da Força Aérea Brasileira. Concebida diante de uma necessidade operacional para a Região Amazônica, necessidade esta despertada com os conflitos ocorridos no Rio Traíra (fronteira com a Colômbia), o Esquadrão GRIFO conserva, em seus 13 anos de vida, sua vocação operacional original.

Sediado na Base Aérea de Porto Velho, o Esquadrão GRIFO realiza suas missões em região próxima às fronteiras com a Bolívia, Peru e Colômbia e possui a característica de estar cercado pela densa Floresta Tropical Amazônica.

Segundo a Mitologia grega, o GRIFO reunia a virtude de vários animais: o Poder máximo do leão, a Santidade do cordeiro, a Força do cavalo e a Altez e Impiedade da rapina. Designado para guardar os maiores tesouros dos reinos, o GRIFO representa hoje o espírito e a motivação de nossa Unidade.

Atualmente, além das missões tradicionais de Força Aérea,

nosso Esquadrão realiza operações em cooperação com a Polícia Federal, contra o narcotráfico internacional e o crime organizado. Como exemplo, citamos o ocorrido com uma aeronave transportando drogas, que, ao ingressar em espaço aéreo brasileiro, lançou o carregamento ao solo para que seguisse por transporte terrestre. Nessa ocasião, foi apreendida grande quantidade de material ilícito, após intervenção da Polícia Federal. Ações como essa mostram a capacidade de pronta-resposta da Força Aérea Brasileira por meio do Esquadrão Grifo, inibindo a utilização do espaço aéreo brasileiro para ações ilícitas.

Assim, comenta o Sr. Ney Ferreira de Souza, Delegado da Polícia Federal Superintendente da Polícia Federal no estado de Rondônia:

“No uso das atribuições de Polícia Judiciária da União e trabalhando na repressão ao tráfico internacional de drogas, constatamos, que, nos últimos anos, o transporte de entorpecentes por via aérea, bem como a utilização de pistas clandestinas para este fim diminuiu



Parte dos abnegados pilotos do Esquadrão GRIFO, campeão do XXVIII Torneio da Aviação de Caça (TAC), 2008

OCIDENTAL

ESQUADRÃO GRIFO



*Aeronaves da Vigilância
e do Correio Aéreo
irmanam-se na Amazônia*

sensivelmente. Por outro lado, o número de prisões e apreensões por via terrestre, fluvial, ou até mesmo em vôos comerciais, aumentaram, principalmente na região de fronteira com países produtores e exportadores do material ilícito.

Isso se deve a uma melhora na vigilância do espaço aéreo após a criação do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM) e a promulgação da Lei nº 9.614 de 5 de março de 1998, apelidada pela imprensa de “Lei do Abate”. Para tal, existe um Alerta de Defesa Aérea vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana, trezentos e sessenta e cinco dias no ano, de prontidão, para fazer valer a Lei.

Durante sua rotina de treinamento, o Esquadrão Grifo realiza vários tipos de missão, tais como: lançamento de bombas reais, tiro terrestre, tiro aéreo, nos períodos diurno e noturno, utilização do equipamento de imageamento infravermelho e forma também Líderes de Esquadrilha da Aviação de Caça. Vale ressaltar que algumas das missões noturnas podem ser realizadas com ou sem o uso do Óculos de Visão Noturna (OVN), com apoio de informações precisas, tomadas a partir dos equipamentos de visão infravermelha, para designação precisa de alvos. Tudo isso pode ser feito numa rede segura de comunicação tanto de voz quanto de dados, por meio do Datalink.

Esses equipamentos, aliados à grande precisão de emprego da aeronave A-29, demonstram o grande salto tecnológico experimentado pela Força Aérea Brasileira nos últimos anos, e são utilizados em prol da nossa missão constitucional: Defesa da Soberania do Espaço Aéreo Brasileiro.

Um grande aliado para a formação e manutenção operacional dos pilotos é o Simulador de Vôo da aeronave A-29A, que é basicamente constituído por um conjunto de computadores, uma cabine idêntica à do avião e três telas de projeção que dão uma visão panorâmica bem próxima da real para o piloto. Este equipamento permite completa adaptação aos sistemas da aeronave, podendo simular em um cenário virtual, diversos tipos de missão.

Os diferentes cenários permitem o carregamento de condições climáticas, configurações da aeronave e regiões adequadas ao tipo de vôo que o piloto realizará.

Outra característica importante deste equipamento é a possibilidade de inserirmos inimigos virtuais, tanto no solo como em vôo.

Além de acelerar o processo de aprendizagem, o Simulador permite uma revisão constante da doutrina de operação do equipamento, aperfeiçoando a um baixo custo a capacidade de combate de nossas equipagens.

Essa ferramenta insere os pilotos do ESQUADRÃO GRIFO na vanguarda do emprego virtual, por meio da recriação de alvos e ambientes hostis bastante próximos à realidade do ambiente (ou cenário) em que o A-29 se aplica.

O treinamento virtual está presente na Amazônia, possibilitando a antecipação de nossas ações e precauções.

O vôo simulado completa o ciclo de preparo e desenvolvimento doutrinário dos Pilotos de Caça da Força Aérea Brasileira ■



A acurada vigilância do Rio Traíra detecta madeira clandestina



Simulador para vigilância noturna



Computador de bordo detecta invasão territorial

Armação bélica para destruição de pistas clandestinas



25 ANOS



Marcos Aurélio Santos Martins
Ten Cel Av
Cmt 1º/1º GT

DE OPERAÇÃO NO

CONTINENTE ANTÁRTICO



Equipagem do Esquadrão Gordo, apesar da sacrificada operação, mantém sua alegria

A Antártica é protegida pela Humanidade como reserva natural dedicada à paz e à ciência. Compreende 51 milhões de quilômetros quadrados, 10% da superfície terrestre. Esta região guarda 70% da água doce do mundo e exerce profunda influência no clima global, afetando os ecossistemas e a sociedade de um modo geral.

Muitos países mantêm bases de pesquisa no continente e conduzem experimentos visando ao desenvolvimento da ciência. O Brasil, que é membro consultivo do Tratado Antártico desde 1983, realiza atividades exploratórias e científicas no continente gelado, buscando compreender a evolução física e ambiental do planeta. Grandes avanços foram obtidos no estudo do clima e da meteorologia ao longo dos anos de trabalho. Além disso, pesquisadores desenvolvem trabalhos em diversas áreas de interesse nacional.

O Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) foi criado em 1982 com o objetivo de realizar pesquisa científica na Antártica,

marcando a presença brasileira na região. A Marinha do Brasil, coordenadora do PROANTAR, buscou várias instituições, públicas e privadas, para ajudá-la na execução dessa tarefa. Visualizou-se a necessidade de um meio de transporte rápido, que pudesse fazer a ligação do Brasil com a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) várias vezes ao ano, e que não tivesse o impedimento periódico do mar congelado no inverno. Foi desse modo, que, em 1983, a Força Aérea Brasileira recebeu a incumbência de prover esse meio.

Coube ao 1º Esquadrão do 1º Grupo de Transporte, carinhosamente conhecido como Esquadrão Gordo, o privilégio de executar tão nobre missão. Operando a aeronave C-130 Hércules, cuja versatilidade, capacidade de transporte de carga e passageiros atende, perfeitamente, as necessidades do Programa Antártico Brasileiro, a Unidade Aérea foi mobilizada no intuito de que suas asas pudessem encurtar distâncias e tornar possível o apoio logístico ao continente gelado.



Na operação no Continente Antártico, a FAB utiliza a pista do Aeródromo chileno Tenente Rudolph Marsh Martin. Em um voo a partir da cidade de Punta Arenas (Patagônia chilena), que dura cerca de 2h40min, os C-130 Hercules do “Gordo” transportam cientistas, técnicos, militares e todo material necessário à operação da Estação Antártica Brasileira.

Nas missões de verão, o navio polar brasileiro e dois helicópteros “Esquilo”, pertencentes à Marinha, levam o pessoal e o material da “Base Aérea Presidente Eduardo Frei Montalva” (Base chilena) à EACF. O percurso entre Frei e Ferraz se

realiza em vinte minutos de helicóptero ou quatro horas de navio.

Nas missões de inverno, o pessoal é transportado de Frei até Ferraz por helicóptero chileno e o material é lançado de pára-quadras na Estação Brasileira pelo C-130 (ressuprimento aéreo), decolando de Punta Arenas no Chile, realizando o lançamento e retornando ao aeródromo de origem sem efetuar pouso, totalizando cerca de 7h30min de voo.

A zona de lançamento é bastante restrita por sua localização, cercada por morros e mar, e dimensões reduzidas. A técnica desenvolvida pelas equipagens

do Esquadrão Gordo permitem, porém, a realização de lançamentos com grande precisão e segurança.

Diferentemente das operações de pouso em outras regiões do globo, aterrissar na Antártica requer bastante cuidado e muito treinamento. Lá se encontra uma pista curta (1.292m de comprimento), geralmente coberta por neve, o que torna ineficiente os freios e o controle direcional, e está constantemente com condições meteorológicas adversas, além disso, os pilotos enfrentam um fenômeno denominado “visão branca”, quando céu, terra e mar se confundem em um só branco que



Exemplo de brasilidade e universalidade em ambiente inóspito





Parabéns a todos aqueles que fizeram, que fazem e que irão fazer História nas proximidades do Pólo Sul do planeta. O País, consciente da grandeza desse trabalho, agradece.

Parabéns ao 1º/1º Grupo de Transporte!

Parabéns à Força Aérea Brasileira!

Parabéns Brasil!

pode causar desorientação espacial. Tais fatores fazem com que as tripulações antárticas tenham de ser criteriosamente selecionadas e altamente adestradas.

Para integrar o QT antártico, o militar deve possuir todas as operacionalidades do Esquadrão, ser instrutor da aeronave e ser aprovado pelo conselho operacional da Unidade Aérea. Depois disso, passar por instrução teórica e prática até poder ser declarado “antártico”.

No dia 23 de agosto de 1983, o

1º/1º GT realizou o primeiro pouso no Continente Antártico com a aeronave C-130 – FAB 2463, iniciando uma história de profissionalismo e determinação. São vinte e cinco anos operando com eficiência e segurança.

Atualmente os integrantes do Esquadrão Gordo sentem-se sensibilizados e

orgulhosos ao presenciar a bandeira brasileira tremulando na última fronteira da terra.

Parabéns a todos aqueles que fizeram, que fazem e que irão fazer História nas proximidades do Pólo Sul do planeta. O País, consciente da grandeza desse trabalho, agradece ■



A FAB demonstra seu profissionalismo custe o que custar



Fotos Johnson Barros

PERCEPÇÃO DA AVIAÇÃO DE

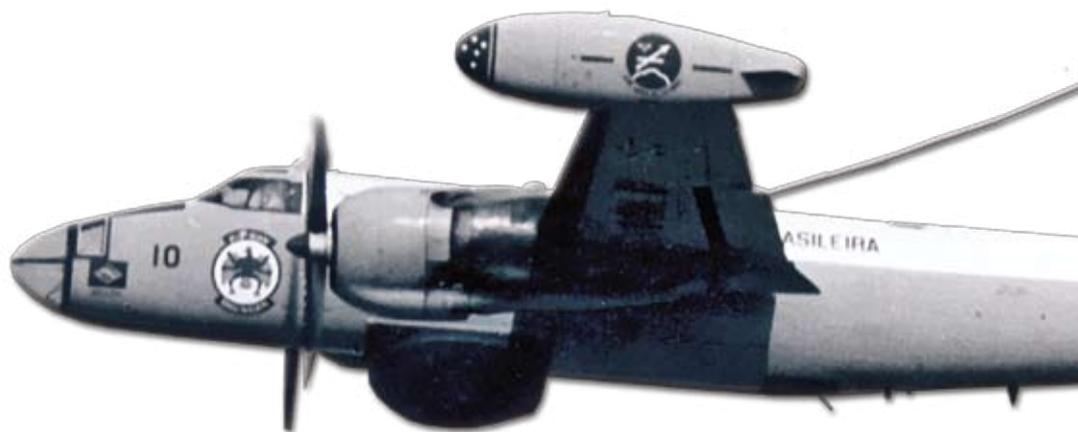
Os principais objetivos deste trabalho são ressaltar o diminuto número de aeronaves de Patrulha adquirido pela Força Aérea Brasileira (FAB), por meio de uma análise comparativa entre o número de aquisições de aeronaves de Patrulha em relação à aquisição de outras aeronaves operacionais, e constatar o baixo grau de importância atribuído pela FAB à sua Aviação de Patrulha.

Para tal, realizamos um levantamento de todas as aeronaves que integraram e integram o inventário da FAB, desde a sua criação em 1941 até aos anos 2000.

Para facilitar a análise dos dados colhidos, dividimos as aeronaves operacionais em dois grandes grupos: As adquiridas sem ônus financeiro para a FAB; Aquelas que foram compradas com recursos orçamentários.

Observação: aeronaves de treinamento, de transporte de autoridades e outras não-operacionais não são consideradas neste estudo comparativo.

Após esse exame, poderemos inferir qual a percepção da FAB em relação à sua Aviação de Patrulha.



AQUISIÇÕES DE AERONAVES SEM ÔNUS ORÇAMENTÁRIOS

A – NA CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

O Decreto-Lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941, criou o Ministério da Aeronáutica e as **Forças Aéreas Nacionais**, nome esse logo modificado para seu atual nome de **Força Aérea Brasileira (FAB)**.

Inicialmente seus meios aéreos foram constituídos por **331** aviões oriundos da Aviação Militar do Exército e por **99** aviões provenientes da Aviação Naval da Marinha, num total de 430 aeronaves. A quase totalidade dessas aeronaves era constituída por aviões biplano, revestidos de tela, com trem de pouso ou flutuadores fixos, sem sistemas hidráulico e elétrico, e sem radiocomunicadores.

Durante a Segunda Guerra Mundial, em 1941, o Brasil aderiu ao Tratado do Rio de Janeiro, no qual os países signatários acordaram, que, no caso de agressão a qualquer país americano por parte de outro não-americano, tal atitude seria considerada como hostilidade a todos os países americanos signatários.

B – DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Como consequência do Tratado do Rio de Janeiro e do *Land and Lease Act* pro-

mulgado pelo Congresso Americano, que autorizava o Governo Americano a fornecer material bélico aos países aliados, o Brasil, por intermédio da FAB, recebeu 1.288 aviões de treinamento e operacionais. Dentre esses, 69 aviões eram de Patrulha: 21 **Catalina**, sendo sete **PBY-5** (hidroavião) e 14 **PBY-5A** (anfíbio), 28 **Hudson A-28**, 14 **Ventura PV-1** e seis **Harpoon PV-2**, totalizando cerca de 5% do total de aviões recebidos. Além das aeronaves, também foram fornecidos gratuitamente assistência técnica, suprimentos e treinamento enquanto durou a Segunda Guerra Mundial.

Com o término da guerra, cessaram também os efeitos do *Land and Lease Act* e a FAB teve de sobreviver com seus próprios recursos orçamentários e com o apoio logístico deixado pelos americanos nas bases aéreas por eles ocupadas. A FAB, com pouco mais de quatro anos de idade, ainda não havia se organizado no campo logístico pois, durante a guerra, todos os equipamentos e sua manutenção eram fornecidos, gratuitamente, pelos americanos.

As consequências logo se fizeram sentir: perda da operacionalidade dos aviões de Patrulha, pois não havia necessidade de patrulhamento aéreo sobre o mar, e queda acentuada na disponibilidade das aeronaves em geral.

Diante desse quadro pouco favorável,

PATRULHA NO CONTEXTO DA FAB



a FAB criou uma Comissão de Compras de Material Aeronáutico, em Washington, além de uma infra-estrutura logística constituída por uma Diretoria de Material, Parques Aeronáuticos, onde eram armazenados os estoques de suprimento e em cujas oficinas eram realizados os trabalhos de manutenção de 4º escalão. As Bases Aéreas também passaram a contar com oficinas e depósitos de suprimento do nível de 3º escalão.

Era óbvio que a FAB, em virtude da enorme extensão territorial do Brasil e do grande número de Bases Aéreas localizadas ao longo do litoral e no interior, teria de expandir sua frota de aviões.

C – PELO ACORDO DE FERNANDO DE NORONHA

Na década de 70, a União Soviética e os Estados Unidos da América (EUA) iniciaram uma corrida visando às conquistas na área espacial. Inicialmente essa corrida consistia no lançamento de satélites e de naves espaciais. Os EUA buscavam locais estratégicos para a instalação de estações de rastreamento desses artefatos. Em 1975, o Brasil e os EUA firmaram um acordo que autorizava a instalação, na Ilha de Fernando de Noronha, de uma base de rastreamento de artefatos espaciais. Em contrapartida, as Forças Armadas brasileiras receberam uma grande quantidade

de material bélico. A FAB foi beneficiada por esse acordo com o recebimento de numerosos aviões operacionais, dentre eles, de Bombardeio, de Caça, de Patrulha e de Transporte,

COMPRA (COM ÔNUS) DE AERONAVES OPERACIONAIS

☛ DE BOMBARDEIO

● 64 B-25

TOTAL 64

☛ DE CAÇA

● 70 F-8 GLOSTER ● 30 F-103 MIRAGE,

● 68 F-5.

TOTAL 168

☛ DE ATAQUE

● 176 AT-29 XAVANTE ● 56 A-1

TOTAL 232

☛ DE TRANSPORTE

● 80 C-45, ● 90 C-47,

● 8 C-60 LODESTAR ● 12 C-82,

● 12 C-91 AVRO,

● 136 C-95 BANDEIRANTE,

● 17 C-97 BRASILIA ● 18 C-98 CARA-

VAN ● 7 C-99 ● 24 C-115 BUFALO,

● 29 C-130 HERCULES

TOTAL 433

☛ HELICÓPTEROS

TOTAL 143

☛ DE PATRULHA

● 6 PBV-5A ● 8 P-16E ● 20 P-95

TOTAL 34

TOTAL GERAL DE AERONAVES OPERACIONAIS COMPRADAS
1.074

UMA ANÁLISE COMPARATIVA

Se compararmos o número total de aeronaves operacionais compradas com recursos orçamentários da FAB (1.074) com o número total de aviões de Patrulha adquiridos com ônus orçamentários (34), constataremos que **apenas** cerca de **3%** dos aviões operacionais comprados foram destinados à Aviação de Patrulha.

A grande extensão do nosso território e do espaço aéreo correspondente justifica a aquisição de aeronaves operacionais para Emprego Tático, para Defesa Aérea e para Transporte.

O que nos parece difícil de entender e de justificar é a importância secundária (constatada pelo pequeno número de aviões comprados) que a FAB tem atribuído à Aviação de Patrulha desde o término da Segunda Guerra até ao início dos anos 2000.

A grande extensão do nosso litoral e a enorme área da Zona de Economia Exclusiva (ZEE), responsável por mais de mais de 85% de nossa atual produção de petróleo, onde também se encontram enormes jazidas de gás e óleo, algumas já em produção e outras em fase de delimitação, prospecção e avaliação, e a cada dia sua mais importante biodiversidade marítima, não têm merecido, por parte da FAB, a atenção desejável, em termos de vigilância e patrulhamento aéreo.

Desde a desativação dos aviões P-15 **Netuno**, em fins de 1978, os quais faziam permanentemente esse tipo de missão, na área compreendida entre nosso litoral e os limites externos de nossa ZEE, a frequência e a extensão da área anteriormente patrulhada foi drasticamente reduzida.

Os P-15 foram substituídos, inicialmente, por 10 aviões Bandeirante P-95 A (incorporados em 1978) e, posteriormente, por mais 10 Bandeirante P-95 B (incorporados em 1988), desdobrados em quatro pontos do nosso litoral. Esses aviões têm





feito o que é possível em termos de patrulhamento, pois sua autonomia é reduzida, possui poucos sensores, e são, praticamente, desarmados. São aviões com cerca de 30 e 20 anos de uso, respectivamente.

Para se fazer uma comparação entre as características operacionais do P-95 e as do P-15 desativado, apresentamos o quadro abaixo:

	P-95	P-15
AUTONOMIA (horas)	7:00	20:00
SENSORES	1 RADAR	2 RADARES
	MAE	MAE
		DAM
		SISTEMA ACÚSTICO
ARMAMENTO	4 POD de FOGUETES 70mm	16 FOGUETES de 5 POLEGADAS
		2 TORPEDOS
		4 BOMBAS
ILUMINATIVOS		FAROL DE BUSCA

REFLEXÃO

É gritante a diferença de capacidade operacional entre essas duas aeronaves, particularmente quanto à perda da capacidade anti-submarino, decorrente da desativação dos P-15, e quanto à pequena autonomia dos P-95, o que impossibilitou a FAB de realizar missões de Patrulha em áreas de interesse do Brasil distantes do nosso litoral.

Esse retrocesso operacional ficou ainda mais agravado com a desativação dos P-16, que, apesar de sua pequena autonomia, pois foi projetado para operar a partir de porta-aviões, eram dotados, assim como os P-15, de equipamentos e armamento para detectar, localizar, acompanhar, atacar e destruir submarinos. Nossa Aviação de Patrulha havia perdido sua capacidade de combater um dos mais perigosos inimigos no mar: o submarino!

Diante do acima exposto podemos constatar que a Aviação de Patrulha da FAB sofreu sensível retrocesso, não só quanto ao número de aviões, mas, e principalmente, quanto à sua capacidade operacional.

A área compreendida pela Zona Eco-

nômica Exclusiva (ZEE) e por outras áreas mais distantes do Atlântico Sul, de interesse estratégico para o Brasil, não podem ser patrulhadas nem na extensão nem com a frequência necessária para um monitoramento adequado.

Os atuais P-95, com os parques recorrentes operacionais que possuem, fazem o que podem dentro de uma **disponibilidade operacional** muito reduzida.

Tal constatação nos leva a refletir sobre que fatores ou motivos têm levado a FAB, ao longo de décadas, a atribuir essa diminuta importância à Aviação de Patrulha.

Não se questiona a importância de outros tipos de Aviação, como a Aviação de Caça e a de Ataque, para a proteção de nosso território e do espaço aéreo subjacente, nem a enorme importância de nossa Aviação de Transporte, em face de nossa enorme extensão territorial. O que questionamos é a possível visão de que a Aviação de Patrulha não é importante para o País, que ela é uma Aviação de **segunda categoria**, de **importância secundária** no contexto aerotático e aeroestratégico brasileiro.

Por que essa visão? O que tem levado as autoridades da FAB a dar, ao longo de várias décadas, tão pouca importância à Aviação de Patrulha?

DESENVOLVIMENTO DE UMA TESE

Durante alguns anos buscamos uma explicação lógica e racional para o questionamento: **POR QUÊ?**

Fomos encontrar na área do **Comportamento Humano** um capítulo que focaliza as **Condições do Comportamento**, que, aplicadas ao tema desse trabalho, podem trazer alguma luz a essa obscuridade.

Para acompanhar nossa tese, é necessário entender e aceitar a hierarquia abaixo proposta.

Ação, Percepção e Conceção são intimamente ligadas e obedecem a uma hierarquia.

A **Ação** é condicionada pela **Percepção** e, essa, por sua vez, é condicionada pela **Conceção**.

CONCEÇÃO PERCEÇÃO AÇÃO FATO

O ser humano costuma **agir** ou **reagir** diante de um fato ou evento; essa **ação** ou **reação** está condicionada à **percepção**, ou seja, como a pessoa **vê** esse fato. Um mesmo fato pode ser **percebido** de maneiras distintas por diferentes pessoas, gerando **ações** distintas. Por sua vez, essa **percepção** é condicionada pela **conceção** inerente a cada pessoa.

Poderíamos tentar definir a **conceção** como sendo o resultado das informações, da educação, das experiências, dos hábitos, das crenças, das doutrinas, dos dogmas, do ambiente familiar, social e político a que tivemos acesso, desde nossa mais remota infância até aos dias atuais, e que ficaram retidos e sedimentados em nossa mente.

Poderíamos arriscar uma definição sintética, mas não completa, de **conceção**: é a **cultura** que cada um possui.

APLICAÇÃO DA TESE

Passemos das **condicionantes do comportamento humano** ao objetivo desse estudo: **a percepção da Aviação de Patrulha no Contexto da FAB**.

A FAB, criada em janeiro de 1941, permaneceu na condição de Aviação de “arco e flecha” até 1942, quando começou a receber os primeiros aviões modernos, em função do “*Land and Lease Act*”. Mas a cultura predominante ainda era a de Aviação de “arco e flecha”.

Durante todo o desenrolar da guerra, nossos aviões operavam em missões de



Patrulha subordinados ao Comando da 16ª Ala Aérea da Quarta Esquadra Americana, que também comandava vários esquadrões americanos de Patrulha desdobrados ao longo de nosso litoral. Esses esquadrões americanos, antes de serem deslocados para o Brasil, haviam recebido treinamento e doutrinação sobre a Aviação de Patrulha. A operação desses aviões, juntamente com os aviões brasileiros, pôs à mostra uma enorme lacuna entre a operacionalidade das Unidades brasileiras e a das americanas, evidenciando a necessidade de uma padronização de procedimentos.

O Comandante da Quarta Esquadra Americana, Almirante Ingram, e o Comandante da então 2ª Zona Aérea, Brigadeiro Eduardo Gomes, decidiram criar, em Natal, uma Unidade de Instrução denominada *United States Brazilian Air Training Unit* (USBATU), sigla pela qual passou a ser conhecida. Essa Unidade de Instrução, criada em 23 de setembro de 1943, foi equipada com aviões PV-1 **Ventura**.

Essa foi a primeira instrução operacional moderna ministrada à FAB. Era o princípio do fim da era “arco e flecha” e o início de uma Força Aérea doutrinada, treinada e equipada.

Essa instrução nos ensinou a voar por instrumentos, a navegação radio e a navegação estimada sobre o mar, técnicas e táticas de ataque a submarinos. A Aviação de Patrulha se tornou a **primeira Aviação operacional da FAB**. Treinamento semelhante foi proporcionado ao 2º Grupo de Patrulha baseado no Galeão e equipado com aviões **Catalina**.

Ainda no início da guerra, a FAB cons-

tatou que não dispunha de oficiais com preparo para as funções de comando e estado-maior em número suficiente para guarnecer os Altos Comandos e seus respectivos estados-maiores.

No segundo semestre de 1944, uma primeira turma de oficiais superiores da FAB foi designada para fazer o Curso de Estado-Maior na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército dos Estados Unidos, em Fort Leavenworth, Kansas, juntamente com oficiais da Força Aérea do Exército dos Estados Unidos. Esse Curso foi complementado por um estágio na Escola de Aplicações Táticas em Orlando, Flórida. Três turmas constituídas por oficiais antigos (um brigadeiro, sete coronéis, 12 tenentes-coronéis e seis majores) concluíram o Curso de Estado-Maior e o estágio na Escola de Aplicações Táticas.

Há de se considerar que o efetivo de oficiais-generais e de oficiais superiores da FAB, nessa época, era diminuto (cerca de três brigadeiros, 12 coronéis, 36 tenentes-coronéis e 60 majores), e que grande parte da cúpula de nossos oficiais superiores participou dessa instrução.

Os oficiais que freqüentaram esses cursos somente receberam informações, orientações e doutrina referentes a operações aerotáticas, aeroestratégicas e de defesa aérea. Jamais foi tratada ou feita qualquer menção, nesses cursos, a assuntos relativos a Operações Ar-Mar, as quais eram da exclusiva responsabilidade da Marinha Americana, mais especificamente de sua Aviação Naval.

A mente de nossos oficiais recebeu informações, instrução e doutrina oriundas de uma **concepção** de Força Aérea adotada pela **Força Aérea do Exército dos Estados Unidos da América (USAAF)**.

Em 1947 a “*United States Army Air Force*” (USAAF) deixou de pertencer ao Exército Americano e ganhou o “*status*” de Força independente, com a designação de “*United States Air Force*” (USAF).

A FAB logo se aproximou dela. Foi criada e sediada no prédio do Ministério da Aeronáutica, no Rio de Janeiro, uma missão

militar da USAF constituída por vários membros. Essa Missão fornecia à FAB manuais, revistas e outras publicações da Força Aérea Americana. Proporcionava à FAB cursos e estágios em suas escolas e Unidades nos EUA. Durante vários anos os alunos dos cursos de Estado-Maior e Superior de Comando da ECEMAR, ao término dos cursos, eram convidados a visitar Comandos, Escolas e Bases Aéreas da USAF, onde recebiam uma avalanche de informações sobre Forças Aéreas, sempre baseadas na **concepção** de Força Aérea adotada pela USAF.

A ECEMAR e a EAOAR utilizaram, durante muitos anos, manuais da USAF traduzidos para o português mas não adaptados à realidade da utilização da FAB no contexto Brasil.

Atualmente, no GITE – Grupo de Instrução Especializada, em Natal, é dada aos segundos-tenentes uma instrução superficial sobre Operações Ar-Mar (Aviação de Patrulha). Instrução um pouco mais detalhada é ministrada em Fortaleza aos segundos-tenentes já designados para as Unidades de Patrulha.

A ECEMAR não proporciona, nos dias atuais, nenhuma instrução formal sobre as Operações Ar-Mar e sobre a Aviação de Patrulha. Apenas no final do Curso de Estado-Maior há um exercício no qual oficiais da FAB trabalham em conjunto com a Marinha.

Ainda hoje a maioria das publicações que recebemos dos EUA está baseada na **concepção** de Força Aérea adotada e difundida pela USAF.

Em síntese, desde 1944, quando oficiais da FAB passaram a freqüentar os primeiros cursos de Comando e Estado-Maior da USAF, em Fort Leavenworth, e os estágios na Escola de Aplicações Táticas, em Orlando, até aos dias atuais, várias gerações de oficiais da FAB têm sido submetidos a um verdadeiro “*bombardeio*” e a uma “*contaminação*” de informações sobre Força Aérea baseadas na **concepção** da USAF. Essas informações têm sido divulgadas no seio da FAB pelos principais órgãos de ensino e de elaboração de doutrinas.

Há de se ressaltar que a **concepção**





de Força Aérea da USAF não cogita de Operações Ar-Mar, que são de exclusiva responsabilidade da Marinha dos Estados Unidos da América (US NAVY).

Nada mais natural que a FAB tenha (?) uma **concepção** de Força Aérea baseada (e contaminada) na **concepção** americana.

A pergunta a se fazer é: a **concepção** de Força Aérea da USAF, certamente adequada aos EUA, é adequada ao Brasil? Ou será que devemos desenvolver uma **concepção** de Força Aérea para a FAB, na qual a Aviação de Patrulha deverá merecer uma posição de maior importância nessa **concepção**?

O exposto acima parece explicar, e justificar, por que a Aviação de Patrulha da FAB tem sido tratada, durante várias décadas, como uma **Aviação secundária, de menor importância**, que, dentre as prioridades da FAB, ao longo dos anos, tem merecido pouca atenção, o que justifica a aquisição, até ao início dos anos 2000, de **apenas 3% (três por cento)** das aeronaves operacionais compradas com recursos orçamentários da FAB.

CONCLUSÃO

Estaria havendo um princípio de mudança de percepção?

Quando a FAB elaborou o Programa PHOENIX, a Aviação de Patrulha foi objeto de dois projetos: o PX-A (avião de patrulha anti-submarino) e o PX-E (avião de patrulha de esclarecimento).

Informações levadas ao Alto-Comando, analisadas e estudadas pelos órgãos

competentes, resultaram no cancelamento desses dois projetos e no surgimento do Projeto P-3.

Apesar de o P-3 ser **percebido** por alguns setores da FAB como um avião obsoleto, que se encontrava estocado no Deserto de Mojave, nos EUA, e de algumas pessoas terem **agido** contra a aquisição desses aviões, o Projeto teve andamento. Foram selecionados, dentre os aviões oferecidos, os em melhor estado. Foram adquiridas 12 aeronaves, sendo duas destinadas ao desmonte para servirem como suprimento de itens de grande porte (asas, empenagem, trem de pouso etc.) e 10 para serem revisadas e modernizadas.

Cabe aqui uma nota: o P-3 **Orion** é o principal avião de Patrulha da US Navy e é utilizado por inúmeros países litorâneos.

Após uma análise de várias propostas para realizar revisão, modificações e modernização das aeronaves, foi assinado um contrato com uma empresa espanhola, que está fazendo o mesmo serviço da Espanha para os P-3. Está prevista a entrega do primeiro avião em fins de 2009.

Possivelmente, a partir de 2010, a FAB estará em condições de patrulhar, na distân-

cia e com a frequência desejada, nossa ZEE, onde se encontram inúmeras plataformas de petróleo, navios-plataformas, campos de petróleo e os novos e vastos campos de petróleo denominados “*pré-sal*”, nos quais o Governo, a Petrobras e a sociedade brasileira depositam enormes esperanças de que a exploração desses campos possa, e deva, levar o Brasil a ocupar posição privilegiada no contexto mundial.

Outro indício de possível mudança de **percepção** são os estudos em andamento para a substituição dos P-95 por aviões equipados, armados e com autonomia para efetuar, com eficácia, as missões de Patrulha que nossa ZEE, e outras áreas de interesse estratégico para o Brasil, estão a exigir.

Mas a maior mudança desejada ocorreria quando a Operação Ar-Mar for discutida e exercitada em escolas e em escalões competentes da FAB, dando origem a uma doutrina de operação da Aviação de Patrulha em operações singulares ou em Operações Combinadas, envolvendo os dois grandes executores da missão de patrulhar nosso imenso litoral e outras áreas marítimas de interesse nacional:

a FAB e a Marinha do Brasil ■



A matéria em publicação é de autoria do nosso companheiro Cel Av José de Carvalho, que, com certa constância, nos brindou com artigos de grande interesse.

Lamentavelmente, esta sua última espontânea colaboração está sendo publicada “in memoriam post-mortem”, tendo em vista que nosso inesquecível Patrulheiro despediu-se de nós no último dia 1º de setembro, aos 82 anos de idade, deixando-nos enlutados.

Foi o Cardeal 02 e segundo Presidente, por dois mandatos, além de Fundador, da Associação Brasileira de Equipagens da Aviação de Patrulha (ABRAPAT). Como Comandante da Aviação de Patrulha, desde os tempos da Aviação Embarcada (porta-aviões) do P-15 e P-16, realizou seu Aperfeiçoamento na U.S. NAVY.

Foi 1º Piloto e Instrutor da aeronave CATALINA – PBY-5 no Brasil e em vários países; Chefe do Comando Aerotático Naval (CATNAV); e Piloto de Patrulha, de Transporte e de Helicóptero.

Seus Cursos Cívicos foram Administração de Empresas, com especialidade em RH. Atuou nas empresas privadas AMIO e PSA (francesa), CTB/TELERJ/TELEBRAS (brasileiras), além de empresas em AVAHEIN (EUA) e DUBLIN.

Publicou o livro “A PATA CHOCA”, sobre a aeronave CATALINA.

Este artigo é uma verdadeira lição para aqueles que não tiveram intimidade com o importantíssimo Esquadrão, em face de nossa extensão territorial e nossa ZEE – Zona Econômica Exclusiva, considerando, ainda, nossas ricas reservas petrolíferas.

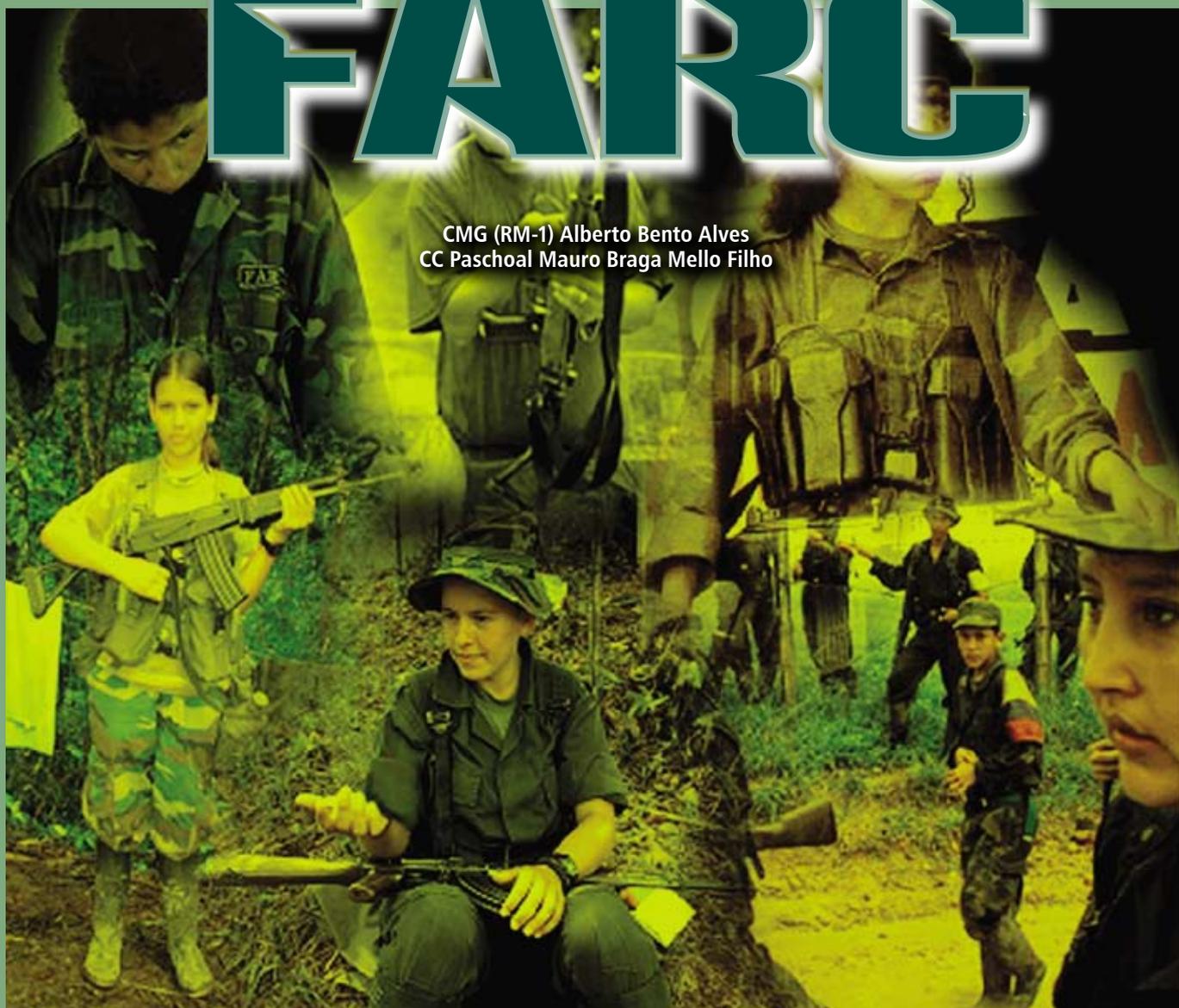


O Direito Internacional dos Conflitos Armados é um conjunto de regras internacionais que visa proteger as pessoas que não participam ou que deixaram de participar das hostilidades, e minimizar os efeitos dos conflitos armados, limitando o emprego de meios e métodos de guerra. Também é conhecido por Direito Internacional Humanitário e está normatizado internacionalmente pelas Convenções de Genebra e seus Protocolos Adicionais, bem como pela Convenção de Haya. Acompanhando o desenvolvimento humano, o Direito Humanitário continua evoluindo. Em 1980, foi adotada a Convenção da ONU sobre a limitação do uso de certas armas convencionais e, em 1996, esta Convenção teve ampliado seu campo de aplicação aos conflitos armados internos, estabelecendo limitações ao uso indiscriminado das minas terrestres antipessoais.

O Direito Internacional dos Conflitos Armados e as

FARC

CMG (RM-1) Alberto Bento Alves
CC Paschoal Mauro Braga Mello Filho



APLICAÇÃO DO DIREITO

Se o conflito armado não apresentar caráter internacional e ocorrer no território de um dos signatários das Convenções ou dos Protocolos Adicionais de Genebra, cada uma das partes em litígio deverá aplicar, pelo menos, as seguintes disposições:

a) As pessoas que não tomem parte diretamente nas hostilidades, incluindo os membros das Forças Armadas que tenham deposto as armas e as pessoas que tenham sido postas fora de combate por doença, ferimentos, detenção, ou por qualquer outra causa, serão, em todas as circunstâncias, tratadas com humanidade, sem nenhuma distinção de caráter desfavorável baseada na raça, na cor, na religião ou na crença, no sexo, no nascimento ou na fortuna, ou em qualquer outro critério análogo.

b) Os feridos e doentes serão recolhidos e tratados.

Contudo, se tais disposições não forem observadas pelos beligerantes, deverá ser aplicado o disposto no Artigo 3º, comum às quatro convenções de Genebra, que reza, pelo mínimo, tratamento humanitário que deverá ser dispensado às vítimas do conflito.

O Direito Internacional Humanitário não se aplica às situações de tensões internas e distúrbios internos, tais como os motins, os atos esporádicos e isolados de violência e outros atos análogos, que não são considerados conflitos armados internos.

AS FORÇAS ARMADAS REVOLUCIONÁRIAS DA COLÔMBIA (FARC)

Desde 1964, as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC) são uma organização de inspiração comunista, autoproclamada guerrilha revolucionária marxista-leninista, que opera mediante uso de métodos terroristas e de táticas de guerrilha e lutam pela implantação do socialismo na

Colômbia, apoiando-se no narcotráfico para financiar suas operações.

A grande questão global que surge é saber o que representam as FARC na Colômbia. Será um conflito armado interno ou um distúrbio interno?

Pelo Governo da Colômbia, as FARC são consideradas uma Organização narcoterrorista. Essa visão é apoiada pelos governos dos Estados Unidos, do Canadá e pela União Européia. Já os governos de alguns países latino-americanos de cunho socialista não lhes aplicam esta classificação, porém preocupam-se com o narcotráfico.

Em janeiro de 2008, o Presidente Hugo Chávez da Venezuela rejeitou publicamente essa classificação e apelou à Colômbia, bem como a outros governos, a um reconhecimento diplomático das guerrilhas para serem consideradas “força beligerante”, argumentando que elas estariam assim obrigadas a renunciar ao seqüestro e atos de terror, a fim de respeitar a Convenção de Genebra.

As FARC foram criadas como aparato militar do Partido Comunista Colombiano. Enquanto originaram-se como um puro movimento de guerrilha, a Organização, já na década de 80, envolveu-se no tráfico ilícito de entorpecentes, o que provocou a separação formal do Partido Comunista.

As FARC continuam a se definir como um movimento de guerrilha, e, segundo estimativas do Governo colombiano, possuem entre 6.000 a 8.000 membros, em que cerca de 30% deles são recrutados com idade inferior a 18 anos.

Estão presentes em aproximadamente 20% do território colombiano, principalmente nas selvas do sudeste e nas planícies localizadas na base da Cordilheira dos Andes. Segundo informações do Departamento de Estado dos Estados Unidos, as FARC controlam a maior parte do refino e da distribuição de cocaína dentro da Colômbia, sendo responsáveis por grande parte do suprimento mundial de cocaína e pelo tráfico

dessa droga para os Estados Unidos.

As FARC frequentemente atacam civis não envolvidos no conflito, instalam minas antipessoais, recrutam crianças-soldados, mantêm reféns para trocá-los por rações ou, por razões políticas, alguns permanecem mais de 10 anos em cativeiro, e são responsáveis pelo deslocamento de milhares de civis atingidos pelo conflito.

Com fulcro nas Convenções de Genebra e seus Protocolos, não há como se enquadrar o caso Colômbia versus FARC como um conflito armado interno, pois, para que tal seja considerado e, conseqüentemente, aplicadas as regras do Direito Internacional dos Conflitos Armados, as FARC não poderiam incorrer em atos de terrorismo, praticar pilhagens, realizar atentados à dignidade da pessoa, efetuar tomadas de reféns, bem como seqüestrar pessoas.

O RESGATE DE INGRID BETANCOURT



A dirigente política franco-colombiana Ingrid Betancourt foi resgatada no dia 2 de julho junto a outros 14 reféns pelo Exército colombiano, em uma operação em que militares se infiltraram no local de cativeiro das FARC, com o uso de um helicóptero, pintado de branco e vermelho, simulando o transporte dos reféns para o sul do país, onde estaria o atual líder da Organização, Alfonso Cano.

As FARC acusam o Governo Uribe



de causar dano ou de atacar o adversário mediante uso de sinais protetores, como a Cruz Vermelha ou simulando serem pessoas protegidas pelo Direito Internacional. Entretanto, o objetivo do Exército colombiano não foi matar ou causar dano ao inimigo, mas salvar reféns, o que constitui a interrupção de outro crime internacional. Os soldados rendidos pelo Exército na operação não eram o alvo desta, não houve esse dolo e o Direito Penal não admite esse tipo de analogia. Mas importa corrigir o veiculado pelas fontes oficiais de que os demais guerrilheiros que estavam no local do resgate e não adentraram o helicóptero de salvamento não foram mortos somente porque isso prejudicaria a liberação de outros reféns, pois, na verdade, se o Exército colombiano os atacasse estaria cometendo o crime de perfídia. A seguir o divulgado, parece que estavam muito bem orientados para atuar no limite da legalidade.”

Portanto, nessa ação do Governo colombiano, teve-se a utilização de um estratagema, bem arquitetado pelos militares com o objetivo de resgatar alguns dos reféns das FARC, obtendo êxito.

Hoje, diante do fato ora comentado, associado à recente morte do líder anterior das FARC, Manuel Marulanda, ocorrida em operação militar realizada pelo Exército colombiano, tem-se um ponto de inflexão no caso Colômbia versus FARC.

Vislumbra-se um momento ímpar para que as partes se sentem a uma mesa de negociações, onde poderá haver uma saída honrosa para todos os envolvidos, havendo um acordo de paz que seja necessário para iniciar um caminho longo para a implantação da Democracia, da justiça social e da reconciliação nacional.

Nesse contexto, a Sociedade Civil, a Igreja, os meios de comunicação, o Governo e a Guerrilha terão um campo para transformar em realidade um futuro de dignidade para o povo colombiano ■

de ter cometido o crime de perfídia, que consiste num ato que apela à boa-fé do adversário, com a intenção de enganá-lo, e que pretende fazê-lo crer que tem direito de receber a proteção prevista pelo DICA.

A perfídia pressupõe a presença de atos hostis – matar, ferir ou capturar – cometidos ao abrigo de uma proteção reconhecida pelo Direito Humanitário. Existem, assim, dois elementos constitutivos da perfídia: a intenção dolosa de matar, ferir ou capturar um adversário e uma aposta na boa-fé deste último.

Entretanto, conforme analisa Tarciso Del Maso Jardim, Consultor do Senado Federal para assuntos de Direito Humanitário Internacional e Direitos Humanos, a operação mostra que houve uma atuação no “limite da legalidade”.

“O Governo colombiano atuou no limite da legalidade para descaracte-

rizar o resgate da Ingrid Betancourt e dos demais reféns do crime de perfídia. Originalmente previsto para conflitos armados internacionais, o crime de perfídia se diferencia das permitidas artimanhas de guerra, pois são atos dissimulados destinados a enganar o adversário com a finalidade de matá-lo, feri-lo ou capturá-lo. Por exemplo, disfarçar-se de pessoa protegida pelo Direito Internacional Humanitário para tal fim seria perfídia, como seria o caso se militares colombianos se disfarçassem de membros de Organização da sociedade civil e ocultassem helicóptero militar sob cores civis, similar ao feito, porém para atacar os guerrilheiros. Esse tipo penal é incorporado pelo Direito colombiano (Artigo 143 do Código Penal colombiano) e estendido a todos os conflitos armados, inclusive os internos, e seria o ato de combate com objetivo



Resumo atualizado da comunicação apresentada no VI Encontro Nacional de Estudos Estratégicos, na Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, em 9 de outubro de 2006.

RISCOS E

Ricardo Vélez Rodríguez
Coordenador do
Centro de Pesquisas
Estratégicas "Paulino Soares
de Sousa", da UFJF.
Professor Emérito
da ECEME, RJ.
rive2001@gmail.com

PERSPECTIVAS ESTRATÉGICAS DA INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

A integração continental não é realidade nova. É ideal que corresponde a projetos antigos. Gostaria de chamar a atenção para o fato de que, ao longo da História de quatro séculos deste Continente, já houve várias propostas, portadoras de características culturais muito peculiares. Sem levarmos em consideração essas perspectivas, mal podemos compreender o que se passa, hoje, em termos de integração. Porque as opções do presente estão condicionadas pelos pressupostos que iluminaram as opções do passado. Não digo que "os vivos são governados pelos mortos", como frisava Comte. Mas considero, seguindo o pensamento de François Guizot, que sem levarmos em consideração os traços da História, mal poderemos planejar o futuro. A gestão do Estado é como a condução de um automóvel: se somente enxergarmos para frente, sem olharmos pelo retrovisor, corremos o risco de sermos abalroados por quem vem de trás. Mas, de outro lado, se somente olharmos para o retrovisor, bateremos, certamente, na primeira curva da estrada. Temos de olhar para o futuro, não esquecendo de enxergar o passado.

Há sobre o tapete do nosso desenvolvimento histórico, considerando as coisas do ângulo da Filosofia Política, duas modalidades de integração: a proveniente do conceito unanimista da Política e a nascida no contexto da concepção que denominaria de construtivista ou dialética. A primeira alternativa teórica desenvolveu-se ao ensejo da Filosofia de Jean-Jacques Rousseau, ao passo que a segunda seguiu a trilha do liberalismo anglo-saxão de John Locke, sendo adotada, no pensamento continental europeu, pelos denominados doutrinários franceses, de cuja herança contratualista abeberaram-se tanto Alexis de Tocqueville quanto os estadistas que deram forma às nossas instituições imperiais. Hodiernamente, essa corrente é adotada por numerosos pensadores sociais, como, por exemplo, Miguel Reale, Roque Spencer Maciel de Barros, Antônio Paim e outros. Ora, as propostas integracionistas do Continente sul-americano surgiram, inicialmente, no contexto da concepção unanimista da Filosofia de Rousseau, como terei oportunidade de mostrar a seguir.

1. A PRIMEIRA PROPOSTA INTEGRACIONISTA FOI A ELABORADA PELO LIBERTADOR SIMON BOLÍVAR. O pano de fundo sobre o qual se desenhou a sua visão da Grã Colômbia foi o da integração dos vice-reinados do Peru e da Nova Granada ao redor de uma autoridade moral, que pairasse, incontestemente, sobre todos os poderes locais. Bolívar imaginava uma grande nação pautada por um Legislador, ele próprio, que seria uma força moral aglutinadora, porque encarnava o ponto de vista da salvaguarda dos interesses públicos, contrariamente aos que pretendiam defender os interesses particulares, como ponto de partida para a construção das novas nacionalidades. Pesou muito, no Libertador, a doutrina filosófica de Jean-Jacques Rousseau, que considerava que a única forma de superar a degradação causada nas sociedades modernas pelo materialismo e

pelo individualismo seria fazendo surgir, na comunidade política, indivíduos puros que tivessem renunciado à defesa dos seus interesses particulares, em prol da afirmação do grande interesse público, identificado com o Reino da Virtude. Ele, Simon Bolívar, encarnaria essa máxima autoridade, que agiria como uma espécie de poder supra-individual e supranacional. Resultado: Bolívar libertou os países que integravam a Grã Colômbia, mas não conseguiu dar estrutura administrativa às nações por ele libertadas, que terminaram ensejando várias repúblicas, ao redor dos núcleos de defesa dos interesses mais poderosos. Surgiram assim, do contexto de conflitos civis que cobriram todo o século XIX, a Bolívia, o Peru, o Equador, a Venezuela e a Colômbia. O grande herói terminou falecendo, esquecido, fora da sua pátria de nascimento.

2. SEGUNDO MOMENTO INTEGRACIONISTA SUL-AMERICANO: A PROPOSTA DE CRIAÇÃO DO GRANDE PARAGUAI PELO GENERAL SOLANO LÓPEZ. O problema estratégico fundamental do Paraguai era a saída ao mar. Um país fluvial, considerava Solano López, dependia de quem controlasse o curso dos rios. Daí por que o jovem general centrou a parte inicial da sua ofensiva na tentativa de dominar o Rio da Prata. Esse era, para o Paraguai, o único caminho existente para o mar. Ora, essa via estava sob controle estrangeiro. Com a finalidade de obter uma saída independente para o oceano, Solano preparou uma tropa de cerca de oitenta mil homens. Aproveitando-se da intervenção do Brasil na guerra civil uruguaia, o general ordenou a captura do navio brasileiro Marquês de Olinda, da Marinha Mercante Imperial, que subia pelo Rio Paraguai em direção ao Mato Grosso. Os paraguaios invadiram essa província brasileira, expulsaram as autoridades imperiais e assassinaram numerosos cidadãos. Com esta atitude, o Governo paraguaio afetou de maneira negativa os interesses de três países

sul-americanos: a Argentina, o Uruguai e o Brasil, que observavam com desconfiança crescente o surgimento de uma poderosa máquina de guerra, chefiada por um jovem guerreiro com espírito expansionista. As Nações ameaçadas, como é sabido, constituíram a Tríplice Aliança e deflagraram a guerra em defesa dos seus interesses postos em risco pelo mais bem estruturado exército do Continente sul-americano.

Mas a estratégia de Solano López não parava na pretensão de dominar o curso do Rio da Prata. As suas ambições iam mais longe. O jovem general pretendia reconstruir, em torno a Assunção, a antiga Província espanhola do Paraguai, equivalente a um enorme território que compreendia a região de Corrientes, na Argentina, além, evidentemente, das terras do Paraguai moderno. Uma vez incorporada essa província, pensava Solano López, seria fácil anexar a de Buenos Aires, bem como a restante parte do território argentino e algumas províncias brasileiras como o Rio Grande do Sul e o Mato Grosso. A seguir, a anexação do Uruguai seria fácil de imaginar. O sonho do general paraguaio era se tornar uma espécie de Bonaparte dos trópicos, que construiria um grande império hispano-americano, que rivalizaria diretamente com o Império do Brasil, a fim de disputar a hegemonia continental. O sonho de outro déspota da época, Luis Napoleão III da França, era colocar um pé em cada um dos continentes americanos: o do norte, com Maximiliano de Habsburgo, e o do sul, com o Marechal Solano López, que seria erguido à dignidade imperial por um plebiscito que o jovem general ganharia facilmente. A fragorosa derrota a que foi submetido Solano López decorreu da falta de realismo político de sua proposta integracionista, que de entrada feria os interesses de três países sul-americanos. O fiel da balança na derrota de Solano López foi representado pela brava ação das tropas brasileiras, comandadas pelo Duque de Caxias.

3. TERCEIRO MOMENTO INTEGRACIONISTA PENSADO NO CONTEXTO DA AMÉRICA DO SUL: A REVOLUÇÃO BOLIVARIANA DO PRESIDENTE CHÁVEZ.

O ponto forte do chavismo é a idéia do Presidente venezuelano de que a Revolução Bolivariana, da qual ele é o mentor, deverá efetivar a unidade das cinco repúblicas libertadas por Simon Bolívar, numa primeira fase, a fim de enveredar, numa segunda etapa, pela via da unificação política da América do Sul. A unidade das repúblicas bolivarianas far-se-á a partir da irradiação do ideal libertador, que deverá fluir do coração do Continente sul-americano, a Bolívia. Um duplo movimento é imaginado pelo líder venezuelano para levar a termo a sua missão: em primeiro lugar, consolidar, pela forma do plebiscito constitucional, as reformas básicas que lhe darão meios para efetivar a unificação das repúblicas bolivarianas. O constitucionalismo chavista parte do pressuposto de que, ao nível das localidades, é possível fazer emergir uma unanimidade revolucionária que se transfira, a seguir, aos grandes centros de decisões. As reformas constitucionais almejadas têm como finalidade solidificar um poder central forte, encarnado na presidência da República Bolivariana da Venezuela, que presidirá a ação do exército libertador, como agente de transformação. Diríamos que Chávez, influenciado pela idéia rousseauiana de fazer emergir a unanimidade, pretende reforçar um núcleo de poder integrado pelos denominados “puros”, que, totalmente identificados com o interesse público, espraíem essa mística pelo resto do corpo social, utilizando a coerção, se necessário. É a velha fórmula jacobina. Há um elemento heterodoxo no rousseauianismo chavista: se o líder encarna o poder moral do Legislador previsto pelo filósofo genebrino, ele, por outro lado, deve estar à frente do Exército bolivariano, que será o agente transformador por excelência. O Presidente Chávez vincula, na mesma missão libertadora,

os ideais do Legislador rousseauiano e o bonapartismo do chefe armado, que garantirá a consolidação da nova ordem e o nascimento do Homem Novo.

Depois da morte do líder guerrilheiro das FARC Raúl Reyes e da apreensão de farto material de informações nos seus computadores, ficou claro que Chávez não é tão “puro” no desenvolvimento dos seus ideais bolivarianos, tendo estabelecido estreitos contatos de colaboração com as FARC, com a finalidade de socavar as instituições democráticas colombianas, que se opõem aos seus ideais integracionistas. Tudo isso financiado com os fartos dólares da cocaína que as FARC comercializam na Europa e nos Estados Unidos, via Venezuela. A divulgação do conteúdo dos computadores das FARC e a pressão internacional fizeram com que, ultimamente, Hugo Chávez desse um passo atrás na sua colaboração com a guerrilha colombiana, “aconselhando” os meliantes a abandonarem a aventura armada. Tudo isso, evidentemente, soa como “tática de momento”, numa conjuntura negativa.

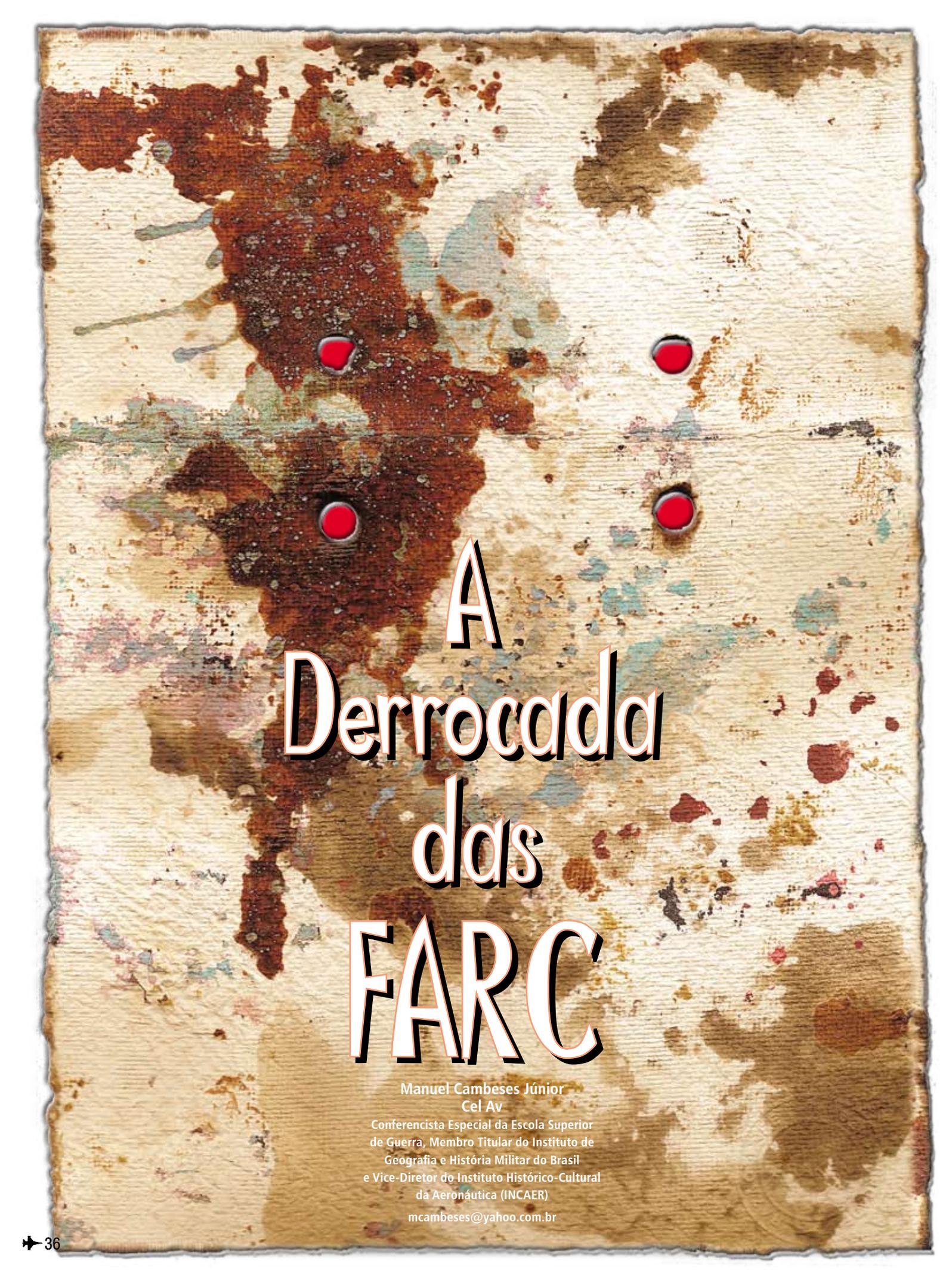
Essa política dá uma nova tônica às relações entre os países do Continente, levando em consideração que, até agora, o clima dos vários documentos assinados pelas autoridades referia-se a políticas de integração que respeitassem a autodeterminação dos povos, a índole pacífica da Comunidade Sul-Americana de Nações, a exclusão de qualquer tipo de hegemonia de um país sul-americano sobre os outros, bem como o interesse de preservar, perante os outros blocos políticos, no cenário mundial, uma atitude de não confronto e de cooperação pacífica, embora se destacassem, sempre, as idéias de preservação da identidade cultural das Nações sul-americanas e o princípio da não intervenção de forças estranhas na solução dos problemas regionais e nacionais.

No que tange à defesa continental, esboçam-se três tendências bem definidas, segundo o estudioso Edgar Otálvora: em

primeiro lugar, a dos que defendem uma cooperação, no plano militar, com a participação dos Estados Unidos e da OTAN (tal seria o caso, por exemplo, do denominado “Plano Colômbia”). Em segundo lugar, a posição de países que defendem acordos binacionais, criando uma força comum, sul-americana, para realizar operações no exterior (tais seriam, por exemplo, os acordos assinados entre Chile e Argentina, bem como o recente acordo de defesa Brasil-Argentina. Esses acordos, em que pese o fato de defenderem uma posição autonomista, não aderem, no entanto, a uma posição de confronto com os Estados Unidos). Em terceiro lugar, aparece, como novidade, a posição (defendida hoje pelo Eixo Venezuela, Bolívia e Cuba), no sentido de dar ensejo a um esquema de defesa cuja variável aglutinante seriam “elementos doutrinários e discursivos esquerdistas e antiestadunidenses”.

CONCLUSÃO

Dizia no início que os projetos de integração latino-americana devem olhar para o pano de fundo de cultura histórica em que foram desenhados. E que, no tapete das soluções integracionistas, contrapunham-se dois modelos: o unanímista (que vingou fortemente no universo hispano-americano) e o construtivista (que prevaleceu no Brasil e que se encontra, também, em vários momentos da História dos países hispano-americanos). O denominador comum de representativas propostas integradoras hispano-americanas, de Bolívar a Chávez, consiste em que a Filosofia rousseauiana da Política como unanimidade é o sustentáculo ideológico mais importante das estratégias apresentadas. Gostaria de enfatizar, para terminar, o caráter pouco realista dessa proposta, havida conta de que a política, tanto a nacional quanto a internacional, não se faz na base da busca inicial das unanimidades, mas pelo caminho mais complicado e mais penoso da construção de consensos, a partir de interesses naturalmente divergentes ■



A Derrocada das FARC

Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

Conferencista Especial da Escola Superior
de Guerra, Membro Titular do Instituto de
Geografia e História Militar do Brasil
e Vice-Diretor do Instituto Histórico-Cultural
da Aeronáutica (INCAER)

mcambeses@yahoo.com.br

A História tem demonstrado sistematicamente que não existe nada mais difícil do que tentar anular as ações de uma força guerrilheira. Os anos de sangrento enfrentamento com as forças governamentais vão criando várias gerações de combatentes, que o único que fazem, desde a adolescência, é assassinar, seqüestrar, empreender atos de sabotagem e, fundamentalmente, viver de forma alienada, totalmente fora da sociedade.

A origem de seus militantes normalmente advém do campo, onde são recrutados com certa facilidade por possuírem baixo nível educativo. Entretanto, alguns chefes guerrilheiros possuem sólida formação ideológica e imprimem ao movimento revolucionário um viés de violenta contestação política. Esta realidade costuma conduzir, de maneira natural, a dois segmentos: um exclusivamente militar, que converte a violência na única forma de vida que conhecem; e, outro, que percebe o objetivo da guerra e interpreta o fato do emprego da violência com uma visão ideológica. Este malfazejo fenômeno vem sendo vivenciado pelas Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC) há alguns anos.

Esse malfadado movimento guerrilheiro surgiu na Colômbia em meio à crise política que produziu o assassinato de Jorge Eliézer Gaitán, em 1948. A parcela do povo que apoiava Gaitán foi então vítima de uma terrível perseguição do Exército controlado pelo Partido Conservador. É justamente esse contingente que se organiza em guerrilhas. Muitos camponeses liberais de esquerda criaram milícias armadas para se proteger das ações violentas do Partido Conservador. Inicialmente recebiam diretrizes da direção política liberal. Em 1954, durante a ditadura do General Gustavo Rojas Pinilla, a maioria dessas organizações aceitou desmobilizar-se, porém algumas romperam com a linha partidária e seguiram em armas dentro de suas próprias áreas

de influência regional. Ao iniciar-se, na década dos anos setenta, a Frente Nacional, essas milícias foram influenciadas ideologicamente pelo Partido Comunista e pela Revolução Cubana, adotando um caráter mais autônomo. Dessa experiência, surgiram as repúblicas liberadas, entre elas a de Marquetalia.

No ano de 1964, o Governo colombiano tomou a decisão de acabar definitivamente com esses redutos autônomos e impor, pela força, o domínio estatal. Com essa finalidade, se organizou uma grande operação militar. Esta ação do Exército dispersou os assentamentos camponeses situados em zonas autônomas e obrigou Manuel Marulanda, até então um dos líderes camponeses partícipes dessas milícias, e uma dezena de homens, a internarem-se nas montanhas. Pouco depois, estes sobreviventes se organizaram sob a direção de Marulanda e de membros do Partido Comunista para criar as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia, com um caráter definitivamente revolucionário. Durante quarenta anos essa organização guerrilheira se manteve em armas sob sua liderança. O esfacelamento da União Soviética e o fim da Guerra Fria conduziram as FARC a estabelecer uma aliança com o narcotráfico e a dedicar-se ao seqüestro e à extorsão, com o objetivo de obter os fundos necessários para poder sustentar a guerra. Paulatinamente, de uma organização com objetivos puramente políticos, foi se transformando em uma entidade de cunho criminoso.

Em nenhum momento de sua história as FARC se colocaram em uma situação tão complexa e adversa como a que atravessa na atualidade. Os êxitos militares da política de Segurança Democrática implementada pelo Presidente Uribe conseguiram encurralar as diferentes frentes de combate. Os sucessos dessas ações permitem interpretar com clareza a complexa situação que enfrenta a organização guerrilheira: morte de Manuel Marulanda, de Raúl Reyes, de Gustavo Rueda, Chefe do Bloco Caribe; do Negro

Acácio, o “*guerrilheiro imortal*”; de Diego Cristóbal, o ideólogo das milícias urbanas; de Milton Sierra Gómez, Chefe da Frente do Pacífico; a detenção de Heli Mejia, o Martin Sombra, e, mais recentemente, a entrega de Nelly Ávila Morena, em meio a uma exortação para que seus companheiros deponham as armas, por inexistir possibilidade de êxito militar e político para os revolucionários.

A morte de Manuel Marulanda desfechou um golpe mortal nas FARC. É muito difícil que Alfonso Cano possa substituí-lo no comando. Ele não possui prestígio militar suficiente para liderar homens do quilate de Timoleón Jiménez, Jorge Briceño, Ivan Marquez e, de modo geral, a ala militar das FARC. Teria sido possível preservar a unidade do grupo se Raúl Reyes não tivesse morrido no bombardeio levado a efeito em seu acampamento no Equador. Sem uma liderança efetiva não será possível dar continuidade ao processo revolucionário.

Por outro lado, a recente bem sucedida libertação da política franco-colombiana Ingrid Betancourt e de outros 14 reféns da guerrilha, por comandos das forças colombianas coadjuvados por elementos da Inteligência estadunidense, deixou claramente evidenciado o acelerado enfraquecimento das forças revolucionárias.

Diante desse cenário, podemos vaticinar que, a partir de agora, presenciaremos repetidas derrotas militares, traições, divisões permanentes, massivas deserções e rendições de chefes combatentes entre os componentes das FARC. Definitivamente, entendemos que é chegado o início do fim para a guerrilha colombiana. Oxalá esta constatação seja entendida pelo líder Alfonso Cano e ele aproveite a oportunidade para estabelecer uma negociação direta com o Governo do Presidente Álvaro Uribe, evitando derramamento de sangue e maiores sofrimentos ao povo colombiano, promovendo, conseqüentemente, plena liberdade aos sofridos reféns da guerrilha ■

O Mito, ontem e hoje

Severo Hryniewicz

Professor de Filosofia da Faculdade João Paulo II

severo@fgv.br

Não são poucos os pensadores que afirmaram ou ainda afirmam que o progresso tecnocientífico faria o homem abandonar suas crenças religiosas, passando a aceitar somente as explicações resultantes das pesquisas científicas. Contrariamente a isso, constata-se, que, nos países mais desenvolvidos, o sentimento de religiosidade vem sendo revitalizado. Isto prova duas coisas: primeiro, a Ciência não é capaz de dar todas as respostas de que necessita o Homem; segundo, por mais que a Ciência e a tecnologia progridam, elas não são capazes de satisfazer a sede humana do infinito.

Por isso, hoje podemos encontrar fortes indícios não só próprias das grandes religiões, como também das crenças míticas. Os mitos não ficaram perdidos num passado remoto; muitos de seus elementos estão ainda claramente presentes na atualidade. Superstições, crendices, invocações, promessas, benzeções, rezas, previsões, rituais de passagem, invocações de espíritos fazem parte não somente das assim chamadas sociedades menos desenvolvidas, mas podem ser encontrados nos mais refinados ambientes das sociedades avançadas. O mito está fortemente vivo, apesar da negativa de alguns. A Filosofia e a Ciência não conseguiram eliminá-lo, talvez tenham até mesmo reforçado sua importância.

Além da preservação de alguns elementos dos assim chamados mitos primitivos, na sociedade moderna,

desenvolveu-se um outro tipo de experiência que também recebe a designação de mito. Estou me referindo ao mito do super-herói, da estrela de cinema, do grande desportista etc.

No caso dos mitos modernos, os ídolos despem-se do caráter sagrado. Não são mais vistos como sendo da ordem do sobrenatural, mas percebidos numa perspectiva mundana. Não são deuses nem espíritos que viveram em tempos remotos, mas “*seres humanos de carne e osso*” ou figuras oriundas da literatura, do cinema, das histórias em quadrinhos etc. – da imaginação fabuladora, portanto – que têm a capacidade de realizar os mais íntimos desejos de seus cultuadores.

Alimentando sonhos, premido por necessidades de todos os tipos, convocado pela propaganda a adquirir um determinado “*status*”, desejoso de afirmar-se perante os outros, mas limitado economicamente, intelectualmente, em talento ou pelas próprias circunstâncias, o Homem vê-se incapaz de atingir aquilo a que aspira ou o que dele se cobra. Temos aqui os ingredientes básicos para a vivência mítica: alguém realiza os anseios de fama, glória, riqueza, “*status*” etc. Dá-se, no caso, um processo de aproximação entre o homem e o ídolo, que pode ser uma pessoa (real) ou um herói nascido da imaginação fabuladora (imaginário). O ídolo realiza, de fato ou virtualmente, aquilo que ele, o Homem, não consegue realizar.

A relação entre ambos – admirador e ídolo – pode dar-se das mais variadas

formas: se, por exemplo, o admirador é uma pessoa desequilibrada, sua vivência mítica também o será; se for sadia, idem; o mesmo acontece no caso da alienação, do fanatismo, da ignorância etc. Eis alguns exemplos: o assassino de John Lennon (desequilíbrio mental); a doentia imitação de seu ídolo da parte de um fanático admirador de um cantor de rock (alienação) ou a tranqüila fruição do talento de um grande compositor (equilíbrio). Por ser uma experiência vinculada ao subconsciente, a racionalização da vivência mítica normalmente leva a sua rejeição. A razão recusa-se a aceitar a presença da atividade fabuladora. O culto a um ídolo parece contrário à razão.

Também na Mitologia primitiva existem ídolos, objeto de culto e veneração, no entanto, ali, seu culto insere-se no contexto de uma longa tradição, tendendo para a continuidade, ou seja, para seus adoradores, estes parecem eternos. Na sociedade atual, a tendência é inversa. Os ídolos são criados da noite para o dia, graças à força dos “*mass media*”. Parecem ser de barro, sendo facilmente substituídos por outros. Acrescente-se a isto o alto faturamento financeiro no caso da mitificação de uma banda de música ou de um jogador de futebol, somente para citar alguns exemplos.

Na verdade, o culto aos ídolos do esporte, da música, do cinema etc. não deixa de, em grande parte, vir preencher os vazios deixados pelo abandono de certos valores, como os éticos ou os da comunicação autêntica ■





Paulo Soter
Professor de
Gerência de
Estudos de Ergonomia
na Aviação Civil
paulo.soter@anac.gov.br

MITOS E VERDADES

A mitologia brasileira é rica em crenças como por exemplo o “saci-pererê”, a “mula sem cabeça” etc. O final do ano, por exemplo, é a época em que mais verificamos o quanto o brasileiro acredita em crendices: alguns se vestem de branco, outros comem romã e guardam seis sementes na carteira, além de diversos homens e mulheres que usam roupas íntimas novas etc. Quem também nunca ouviu falar que não pode passar debaixo de uma escada ou que cruzar com um gato preto atrai azar? Assim como estas imaginações ficam na cabeça das pessoas, algumas idéias errôneas e falsas também, principalmente no que se relaciona à atividade física. Com isso, o nosso objetivo aqui é o de enumerar alguns mitos e esclarecer a verdade no que permeia o exercício físico e o que a ele está relacionado. Buscando facilitar a compreensão, e devido às diversas especialidades e diferentes formações dos leitores, procurei elaborar cada questão sem utilizar uma linguagem técnica específica.

É mister enfatizar que em todas as questões aqui elaboradas o assunto não está esgotado e, sim, no momento, baseado puramente numa visão geral daquilo que escrevi.

QUESTÕES GERAIS – MITOS E VERDADES

Praticar atividade física todos os dias é benéfico à saúde? Quanto mais tempo você se exercita, melhores os resultados?

MITO. Necessariamente, não. Exercícios demais impedem você de obter bons resultados. Durante o exercício os músculos sofrem pequenas lesões que serão reparadas durante os dias de intervalo. Se você treina todos os dias, seu corpo nunca terá a chance de recuperar seus músculos e as consequências podem ser realmente catastróficas. Mesmo dependendo da história desportiva pregressa de cada indivíduo, deve-se tirar dias determinados dentro de seu planejamento de treino para a recuperação ideal do organismo (horas de sono e alimentação adequada). O ideal seria três vezes por semana com tempo mínimo de duração para cada sessão de trinta minutos, sendo interessante intercalar os dias de descanso com os dias ativos, pois assim a recuperação do organismo é mais completa. Entretanto, para cada caso existe um planejamento adequado, porém nem atletas de elite negligenciam

seus momentos de recuperação, sejam estes minutos, horas ou dias.

Correr prejudica a estética dos seios?

VERDADE. Apenas para as mulheres que possuem seios avantajados. O impacto da corrida afrouxa o tecido conjuntivo que sustenta as mamas. A solução para minimizar o problema seria a utilização de sutiãs firmes ou blusas tipo “top”; outra alternativa é a mudança de opção esportiva para as atividades de baixo impacto como a natação, a hidroginástica ou o Yôga, por exemplo.

A atividade física melhora a inteligência na terceira idade?

VERDADE. Pesquisas americanas recentes envolvendo um grande número de idosos divididos em dois grupos, sedentários e esportistas, demonstraram que os idosos que praticam esportes regularmente mostraram um QI (Quociente de Inteligência) maior que os idosos sedentários. A razão para isso pode estar na maior irrigação sanguínea de todo o corpo, que por sua vez beneficia

Nancy Spero
Running Totem
1994
317 x 50 cm

SOBRE ATIVIDADE FÍSICA

o cérebro. Outra possibilidade seria a liberação de determinados hormônios, como a adrenalina, responsável pelo estado de alerta no cérebro.

☞ **Qualquer exercício queima gordura?**

MITO. Mesmo as gorduras sendo fornecedoras de mais energia do que os carboidratos (1g de gordura equivale a 9 calorias e 1g de carboidrato equivale a 4 calorias), o organismo utiliza primeiro a glicose como fonte energética, pois seu metabolismo é mais rápido e ocorre também sem a presença de oxigênio. O metabolismo das gorduras é mais lento para ser ativado, começando por volta dos vinte minutos de atividade; aproximadamente a partir de trinta minutos de atividade aeróbia as parcelas de fornecimento de energia entre gorduras e carboidratos são similares; e após quarenta minutos a parcela de gordura como fonte energética passa progressivamente a ser maior. Importante salientar que o organismo queima gordura de forma generalizada a partir de uma determinada queima calórica, ou seja, qualquer atividade física realizada com frequência, intensidade e continuidade adequadas servirá como suporte para otimizar sua demanda energética e, eventualmente, auxiliar no tratamento de emagrecimento.

☞ **Após a atividade física, a temperatura da água mais adequada no banho é a morna?**

VERDADE. A princípio, para obter um relaxamento muscular generalizado o ideal seria a água morna seguida ao final por uma rápida ducha fria. A água gelada não é recomendada, porque funciona como um estimulante muscular e, após a atividade, o interessante é o relaxamento muscular. Além disso, deve-se aguardar entre dez a quinze minutos após o término do exercício

para que o metabolismo caia para níveis mais baixos e o processo de sudorese cesse totalmente (para que o suor não seja produzido após o banho, comprometendo a higiene da pele).

☞ **O ponto anatômico mais adequado para aferir a frequência cardíaca é na carótida?**

MITO. Na artéria radial, no punho (com os dedos indicador e médio). Ao se utilizar o ponto da carótida (no pescoço), corre-se o risco de comprimir, demasiadamente, acarretando assim, uma semi-inclusão, o que por via reflexa reduzirá a frequência cardíaca ou causará anormalidades nos batimentos (devido a pequenas terminações nervosas sensíveis à pressão).

☞ **Os exercícios de alongamento trazem benefícios à saúde?**

VERDADE. Inclusive, os exercícios de alongamento devem ser obrigatórios antes e após uma sessão de atividade física, pois previnem lesões musculares e melhoram a amplitude dos movimentos articulares, preparando o indivíduo, também mentalmente, para um trabalho muscular mais intenso.

☞ **Praticar atividade física uma vez por semana é válido do ponto de vista da saúde?**

MITO. Porque não é suficiente do ponto de vista fisiológico para que o organismo se beneficie com as adaptações provocadas pelo treinamento em suas qualidades físicas (força, resistência, flexibilidade etc.). Além do mais, o índice de lesão é muito significativo, pois, muitas vezes, os indivíduos submetem-se a cargas de atividade que estão acima de suas limitações funcionais. Contudo, do ponto de vista social, essa prática, às vezes danosa, pode ser benéfica por aliviar tensões emocionais e favorecer a interação social.

☞ **Os benefícios da corrida “jogging” melhoram a força muscular?**

MITO. É um tipo de atividade excelente

para melhorar a resistência orgânica geral, com ênfase em adaptações fisiológicas nos sistemas cardiovascular e respiratório, bem como no fortalecimento da musculatura dos membros inferiores. É recomendada como um importante instrumento preventivo de doenças cardiovasculares, da hipertensão, do diabetes e da osteoporose. Os resultados fisiológicos mais evidentes são aqueles encontrados em programas de treinamento com frequência de três vezes por semana, com duração mínima de trinta minutos por sessão e, com intensidade de leve a moderada (60 a 80 % da frequência cardíaca máxima), segundo o grau de melhora do condicionamento físico de cada indivíduo.

☞ **O exercício físico é bom para a celulite?**

VERDADE. Porque auxilia tanto na prevenção quanto no tratamento de casos sintomáticos. O principal agente propiciador é a hereditariedade, porém fazem-se necessários vários fatores para o seu surgimento. Entre eles estão: gestações, desequilíbrios hormonais, dieta inadequada (rica em açúcar e gordura), uso de anticoncepcionais, síndrome pré-menstrual, tabagismo, sedentarismo etc. Os exercícios aeróbios e os localizados são os mais indicados, bem como, uma dieta balanceada.

☞ **A fórmula “220 – idade” é uma das maneiras com que podemos determinar a intensidade do treinamento numa atividade aeróbia?**

VERDADE. A princípio, se o indivíduo não apresentar qualquer restrição para um programa de atividade física, pode-se utilizar uma maneira simples e prática, (que não deve ser usada para qualquer pessoa). Deve-se determinar primeiro a frequência cardíaca máxima pela fórmula: $220 - \text{idade} = FC_{\text{máx}}$. Então, a partir da frequência cardíaca máxima encontrada determina-se a faixa

de treinamento, inicialmente em 60%. À medida que o nível de condicionamento físico aumenta, deve-se elevar progressivamente esse percentual até 85% da frequência cardíaca máxima.

A seguir, exemplificamos o cálculo da $FC_{\text{máx}}$ de treinamento para um indivíduo de 30 anos:

220 – idade (anos) = 220 – 30 = 190 bpm

Limite inferior de treinamento:

190 x 0,60 = 114 bpm

Limite superior de treinamento:

190 x 0,85 = 161 bpm

👉 **A intensidade ideal para a atividade aeróbia com fins de emagrecimento é na faixa de 60 a 85% da FC máxima?**

VERDADE. Vários trabalhos científicos sugerem que exercícios aeróbios como auxiliares no tratamento de emagrecimento são na faixa de 60 a 85 % da frequência cardíaca máxima. Esse percentual de intensidade deve ser mantido entre trinta minutos e uma hora e meia por sessão de treino.

Em síntese, temos como sugestão para a melhoria da capacidade aeróbica e da composição corporal um treinamento que varie da seguinte forma:

FREQÜÊNCIA – 3 a 5 dias por semana

INTENSIDADE – 60% a 85% da frequência cardíaca máxima

DURAÇÃO – 20 a 60 minutos de atividade aeróbica contínua ou intermitente (mínimo de 10 minutos cumulativos durante o dia), sendo atividade de baixa a moderada intensidade.

TIPO DE ATIVIDADE Qualquer atividade que utilize grandes grupamentos musculares, que possa ser mantida continuamente, e que seja constituída, basicamente, por atividades aeróbicas, como: caminhadas, jogging, ciclismo, esqui, dança aeróbica/grupo de exercícios (dança aeróbica, aeróbica de alto e baixo impacto e jazz), e que envolvam um amplo espectro de atividades, como: step aerobics, slide, strength aerobics e spinning (geralmente são desenvolvidas com música), pular

corda, remo, subir em escada, step, patinação, natação e várias atividades e jogos que envolvam a resistência aeróbia.

Fonte: AMERICAN COLLEGE OF SPORTS MEDICINE, 2000. Adaptado por Soter Júnior, P.C.S. Rio de Janeiro: ANAC, 2008.

👉 **A intensidade do treino deve ser reduzida no final de uma atividade física para facilitar a recuperação muscular?**

VERDADE. Quando se encerra uma atividade com intensidade muito elevada ocorre a produção de ácido láctico (uma substância que intoxica e dificulta a recuperação muscular), causando sensações de fadiga e de dores localizadas. Entretanto, se utilizarmos alguns minutos de atividade aeróbia com intensidade moderada após o exercício extenuante, o ácido láctico é metabolizado em ácido pirúvico, reduzindo a fadiga e facilitando a recuperação muscular.

👉 **Não é necessário fazer aquecimento antes da prática desportiva?**

MITO. O aumento progressivo da temperatura corporal melhora a eficiência mecânica do movimento (produção de líquido sinovial e hialina nas estruturas das cápsulas articulares), maximizando a coordenação neuromuscular, além de prevenir lesões e de promover uma predisposição mental para a atividade, melhorando o seu desempenho. Outro aspecto importante é o aumento do metabolismo celular em cerca de 13 %, o que resulta em uma rápida liberação de oxigênio do sangue para os músculos.

👉 **É contra-indicado o exercício físico na gravidez?**

MITO. De forma geral, com exceção de situações de risco, não há contra-indicações, principalmente se a gestante já se encontrava em programas regulares de atividade física antes da gravidez. As atividades mais adequadas são as aeróbias de baixo impacto e com intensidade entre 40 a 65 % da frequência cardíaca máxima (caminhada, hidroginástica, natação etc.) e de relaxamento, como alongamentos, shiatsu, watsu (abordagens mais passivas voltadas ao equilíbrio biopsicossocial). São

contra-indicados exercícios extenuantes, com intensidade forte, e com a característica de alto impacto, principalmente nos três primeiros e nos três últimos meses de gestação. Os principais benefícios são o controle de peso, a melhoria no controle da pressão arterial, uma maior oxigenação para o feto, a retificação da postura, a diminuição dos riscos de varizes e de dores lombares, além do reforço da auto-imagem e de um autoconceito positivo.

👉 **As mudanças de fusos horários prejudicam a performance nas atividades físicas?**

VERDADE. Porque o organismo já está adaptado a um determinado ritmo de atividade física e aos momentos de descanso e de alimentação, segundo aquelas condições ambientais. Em uma viagem que envolva a alteração do fuso horário, deve-se permitir ao organismo um tempo para adaptação, do contrário isso certamente prejudicará o rendimento durante a prática desportiva. É mister enfatizar que de uma maneira geral um indivíduo necessita de pelo menos 24 horas para cada hora de diferença no fuso horário.

👉 **Os esteróides anabólicos são recursos que não fazem mal algum e que devem ser utilizados conjuntamente com a atividade física?**

MITO. São medicamentos produzidos em laboratório, tendo como fonte principal o hormônio masculino (testosterona). O uso constante dessas substâncias provoca uma série de efeitos colaterais tanto nos homens quanto nas mulheres, sendo que:

Nos homens:

- Aumento no número de lesões dos tendões e ligamentos;
- Fechamento prematuro das epífises de crescimento de adolescentes e jovens;
- Lesões no fígado, desde uma hepatite até disfunções graves, como o câncer;
- Lesões na próstata, podendo haver agravamento para um câncer;
- Atrofia dos testículos;
- Diminuição na produção de espermatozoides (risco de esterilidade).

Nas mulheres :

- Inibição do processo de crescimento;
- Acentuação de características masculinas;
- Mudança no timbre de voz;
- Aumento na quantidade de pêlos no corpo;
- Atrofia do clitóris.

CONCLUSÃO

As **VERDADES** sobre a atividade física sofreram tantas transformações nos últimos vinte anos que apenas uma delas resistiu ao tempo:

“Para entrar em forma é preciso suar bastante”.

A lista de crenças que se mostraram falsas (**MITO**) com o tempo é grande, mas as que sempre encabeçaram essa lista foram cinco principais, a seguir:

1º) Em que se acreditava: *Que quem não sentia aquela “dorzinha” no final da ginástica não se exercitou corretamente.*

O que se sabe hoje: *Que a dor indica que algo está errado.*

Comentário: Sentir certo cansaço muscular depois dos exercícios é normal, mas ele passa em algumas horas. Sentir dor durante ou imediatamente após o treino pode ser sinal de alguma lesão ou de que você está forçando demais. *“Quem trabalha corretamente não sente dor.”*

2º) Em que se acreditava: *Que os exercícios abdominais são os melhores para perder a barriga.*

O que se sabe hoje: *Que isso dá certo quando os abdominais estão aliados a exercícios aeróbicos.*

Comentário: Os abdominais apenas moldam os músculos e dão tonicidade, mas não queimam gordura. Para perder os quilos localizados, o ideal é associar exercícios abdominais às atividades cardiovasculares, aos exercícios aeróbicos de longa duração, como: caminhadas na esteira, pedaladas na bicicleta etc., que queimam gordura, inclusive na barriga.

3º) Em que se acreditava: *Que a natação protege juntas, ligamentos e evita problemas ósseos.*

O que se sabe hoje: *Que nadar é ótimo para o coração, mas para fortalecer os ossos os exercícios em “terra firme” são os mais indicados.*

Comentário: A natação é um excelente exercício, é benéfica para o condicionamento cardiovascular, mas não é a atividade mais indicada para evitar ou tratar de problemas ósseos. Para quem tem esse objetivo, a melhor alternativa está nos treinos com peso. Eles fortalecem a musculatura e propiciam também maior sustentação esquelética, exigindo menos esforço de ossos e articulações.

4º) Em que se acreditava: *Que uma dieta rigorosa associada a exercícios faz perder peso rápido.*

O que se sabe hoje: *Que a boa alimentação é tão importante quanto a atividade física na perda de peso.*

Comentário: Cortar calorias à medida que se aumentam os níveis de atividade física pode ser prejudicial ao corpo. *“Sem uma alimentação adequada, a pessoa passa a perder massa magra, ou seja, músculos, em vez de queimar gordura.”*

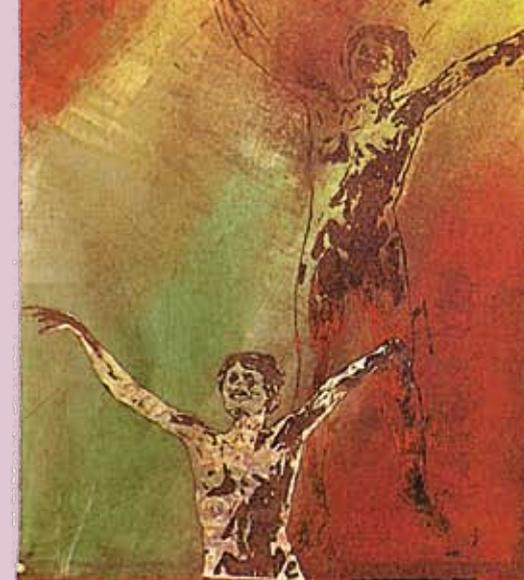
5º) Em que se acreditava: *Que quem começa a fazer ginástica precisa saber que o progresso demora a aparecer.*

O que se sabe hoje: *Que novatos têm inúmeras vantagens sobre os veteranos na atividade física.*

Comentário: Na fase inicial, quando as pessoas abandonam o sedentarismo, os resultados da “malhação” aparecem em pouco tempo. Em cerca de dois meses, já é possível perceber a diferença, pois o ganho de massa muscular ou a perda de peso ocorrem em maior velocidade. *“O impacto dos exercícios em um sedentário é muito maior do que em um veterano.”* Para quem já treina há mais tempo, as mudanças ocorrem mais vagarosamente.

Diante da coletânea de mitos e verdades sobre atividade física aqui relacionada, cabe-me concluir afirmando que não há dúvida de que:

“A verdade de ontem é o erro de hoje” ■



Nancy Spero
Black/Red/Green
1995
242 x 49 cm

CAMPO

*Excelentíssimas Autoridades, Civis e Militares,
já citadas e nominadas...*

Senhoras e Senhores...

Sinto-me extremamente feliz em participar deste ato solene e honrado com a incumbência que me foi conferida: pronunciar algumas breves palavras sobre a pessoa do Tenente-Brigadeiro-do-Ar Waldir de Vasconcelos e sobre alguns fatos marcantes na trajetória de sua vida como homem, cidadão e militar da nossa Força Aérea.

Ao percebermos a presença de sua filha, Sra. Tereza, e da Sra. Walma, da Sra. Waldete e do Dr. Wagner, respectivamente, irmãs e irmão do Brigadeiro Waldir, permito-me, com todo o respeito, usar, simbolicamente, a figura da transubstanciação para, por intermédio da presença de seus familiares, ver e sentir, aqui entre nós, a pessoa do Brigadeiro Waldir.

A nossa Força Aérea, recém-criada, recebeu, em março de 1942, o jovem Waldir de Vasconcelos, natural de Santo Antonio de Aventureiro (Minas Gerais).

Foi declarado aspirante-a-oficial-aviador Em 12 de agosto de 1944, exatamente um mês e seis dias após o embarque do 1º Grupo de Caça para participar da guerra nos céus da Itália.

O jovem Tenente Waldir de Vasconcelos, com 20 anos de idade, entendendo o espírito e o sentido da guerra, com o Brasil agredido, apresenta-se como voluntário para integrar-se ao Grupo de Caça, que já operava na Itália.

Após os treinamentos exigidos para a guerra efetuados nos EUA, e com o seu iminente embarque para a Itália, ocorrem, em 8 de maio de 1945, as rendições incondicionais da Itália e da Alemanha. E a guerra termina no Teatro de Operações europeu, sem que o Ten. Waldir participasse efetivamente dos combates nos céus da Itália.

Retornando ao Brasil, passa a exercer inúmeras funções ao longo de sua carreira, das quais destacamos algumas delas:

Instrutor de vôo na Escola de Aeronáutica (Campo dos Afonsos);
Comandante do 6º Grupo de Aviação (Recife);
Instrutor da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica;
Oficial de Gabinete do Ministro da Aeronáutica;
Comandante do Grupo de Transporte Especial;
Membro da Secretaria do Conselho de Segurança Nacional;
Membro do Gabinete Militar da Presidência da República;
Adido das Forças Armadas na República do Panamá;
Vice-Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica;
Comandante do IV Comando Aéreo Regional;
Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil;
Ministro de Estado do Estado-Maior das Forças Armadas.

É oportuno ressaltar a postura cívica e humanista, com visão estratégica e sentimento de brasilidade do Brigadeiro Waldir, quando

Tenente-Brigadeiro-do-Ar

Alberto Siaudzionis

Cel Av

albertosiaud@ibest.com.br

do exercício de elevadas funções na Força Aérea e no Governo. Mencionaremos algumas:

1. Aeronave Tucano

Percebendo que a Academia da Força Aérea necessitava de uma nova aeronave de Instrução, o Brigadeiro Waldir determinou, quando no Estado-Maior, que fossem efetuados estudos para a concepção de uma aeronave de fabricação nacional, versátil, que oferecesse diversas possibilidades de emprego, inclusive ser usada na formação avançada dos cadetes.

De posse de uma configuração inicial e de um delineamento preliminar, o Brigadeiro Waldir convocou o Coronel Ozires, então Presidente da EMBRAER, para que aquela empresa elaborasse os estudos conclusivos.

Assim nasceu o Tucano, um sucesso da EMBRAER, aeronave polivalente de múltiplas aplicações na Força Aérea.

Em reconhecimento à visão e à concepção dessa aeronave, o Brigadeiro Waldir foi homenageado pelo Presidente da EMBRAER com o troféu de uma miniatura do Tucano, acompanhado de uma Mensagem alusiva ao fato.

2. Homenagem no Pentágono

Em 1984, em viagem oficial aos EUA como Ministro-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, o Brigadeiro Waldir foi homenageado no Pentágono pelo Presidente da Junta dos Chefes de Estado-Maior das Forças Armadas Americanas, com um troféu que destacava, no interior de uma redoma, a figura de um piloto de Caça brasileiro, como reconhecimento pela postura de seu voluntariado para a guerra, em 1944.

3. EMFA – Planejamento Familiar

– Em 1983, o Brigadeiro Waldir, como Ministro-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, determinou estudos no sentido de verificar o estado de saúde dos jovens que se apresentavam para o Serviço Militar Obrigatório.

Os dados informativos foram estarrecedores:

– 47% dos 1.450.000 jovens convocados, na idade de 18 anos, foram considerados incapazes para a prestação do Serviço Militar;

– Causas dessa incapacitação: desnutrição, insuficiência de peso e altura, deficiência dentária, diminuição da acuidade visual e alterações congênitas dos membros inferiores e coluna.

A maioria desses jovens era proveniente de famílias humildes, de pouca instrução e com desconhecimento total da fisiologia da reprodução humana, gerando filhos inconseqüentemente e até indesejados. E o pior, sem as mínimas condições de prover saúde, alimentação e de criá-los com amor e dignidade.

Havia uma irresponsabilidade brasileira diante das mulheres pobres que engravidavam e ainda engravidam por ignorância, frivolidade e imprudência.

Waldir de Vasconcelos



Diante desse quadro, o Brigadeiro Waldir empenhou-se numa maratona cívica e cristã pelo Brasil, alertando, por meio de palestras, para a necessidade do estabelecimento de uma Política de Planejamento Familiar e o conseqüente exercício da paternidade responsável.

O planejamento familiar era privilégio dos bem-aventurados, sendo inacessível aos que mais necessitavam e ainda necessitam dele.

Convidado pelo Congresso Nacional, na Conferência e nos debates lá proferidos, o Brigadeiro Waldir demonstrou que a ausência de uma Política Nacional de Planejamento Familiar iria sacrificar e penalizar as gerações futuras.

Em assim sendo e fundado nos princípios da dignidade humana e da paternidade responsável, o assunto está clausulado no § 7º do Artigo 226 da nossa Constituição, e regulamentado pela Lei nº 9.263, de 12 de janeiro de 1996.

4. Paradigma de Conduta Profissional, Moral e Ética

Nos momentos de dificuldades, o Brigadeiro Waldir, entremeadado de desafios e conquistas, de óbices e soluções, como Comandante, Chefe e Amigo, nunca permitiu:

Que a Verdade perdesse sua importância diante das fábulas e fantasias que agradam os ouvidos e satisfazem os instintos;

Que a Amizade sincera perdesse sua força diante dos oportunismos e das omissões;

Que a consciência do cumprimento do dever desaparecesse diante dos interesses particulares e da cobiça;

Que a Disciplina Intelectual cedesse lugar aos caprichos;

Que nos momentos de crise, a Moral e a Ética fossem absorvidas pela licenciosidade.

5. Admiração e Respeito dos Formandos

A imagem do Brigadeiro Waldir adquiriu uma projeção entre os jovens, conferindo-lhe a honra de ser convidado para Paraninfo:

– Da Turma de Formandos

em Engenharia da Faculdade de São Paulo;

– Da Turma de Aspirantes 1983 da Academia da Força Aérea.

6. Clube de Aeronáutica – Sede Barra da Tijuca

Há 26 anos, em 5 de abril de 1982, o Brigadeiro Waldir, então Presidente do Clube de Aeronáutica, numa cerimônia simples e simbólica, lançou, neste local, a primeira Pedra Fundamental da construção dessa Sede, ante-endo exatamente esse empreendimento para os associados do nosso Clube.

O testemunho de nossa presença nessas instalações, vivenciando, sentindo e usufruindo suas facilidades, dispensa maiores considerações a respeito.

Os fatos que foram citados nos dão a segurança e a convicção de que o Brigadeiro Waldir, cômico de seus compromissos para com a Força Aérea e para com a Nação brasileira, nos legou a brilhante trajetória de um homem que soube enfrentar obstáculos com sabedoria e determinação, uma trajetória influenciando gerações ao longo dos anos e até hoje serve de exemplo pelo seu sentimento de brasilidade e por refletir Civismo, Humanismo, Dedicção, Motivação e, principalmente, Persistência.

A homenagem aqui materializada em memória do Brigadeiro Waldir constitui um gesto ritual de simbolismo transcendente que somente os espíritos cultos perceberão o significado humano e profundo por detrás deste ato:

É a manifestação espontânea que traz o impulso do nosso reconhecimento;

É a retribuição oportuna que guarda o peso do nosso testemunho;

É a oferta votiva que leva a força do nosso compromisso.

Dessa forma, meus Senhores e Senhoras, cumpre-me o imperioso e indeclinável dever, que faço com emoção e satisfação, de saudar e aplaudir o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Ivan Moacyr da Frota e a alta administração do Clube de Aeronáutica por este ato de generosa inspiração, pautada nos exemplos dos valores pessoais que o Brigadeiro Waldir nos legou.

E que Deus os faça, sempre, o testemunho da nobreza deste ato.

Muito obrigado ■

Nota do Editor:

Discurso do Cel Av Siaudzionis durante a solenidade ocorrida na Sede da Barra, ainda na gestão do Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota, em que a pista para ultraleves foi batizada com o nome do Ten Brig Ar Waldir de Vasconcelos, ex-Presidente do Caer.





UMA MEDALHA

O mês de setembro entrava em sua segunda quinzena. O ano era 1965. Um ano e meio após a Revolução de 1964, quando as Unidades Aéreas da Força Aérea Brasileira passaram a cumprir muitas missões atípicas dentro dos programas operacionais e de instrução. Eram as chamadas Operações Aéreas Especiais.

Assim, a ERA 41, Esquadrilha de Reconhecimento e Ataque, então célebre Esquadrilha Vampiro, sediada na Base Aérea de São Paulo (BASP), em Cumbica, município de Guarulhos, foi encarregada, por solicitação governamental, de prestar apoio a uma operação que visava fiscalizar as fazendas de gado do oeste do estado de São Paulo. Havia suspeita de um movimento de pecuaristas que estaria retendo o abate de gado para forçar, com a escassez, o aumento do preço da carne, que estava tabelado. Para tanto, um elemento de aeronaves T-6 Texan foi deslocado para Araçatuba, no dia 17 de setembro. A missão era efetuar vôos de observação e de reconhecimento para a contagem estimativa do gado existente nas fazendas, tarefa essa executada por observadores da Superintendência Nacional de Abastecimento (SUNAB) que estariam a bordo das aeronaves.

Tendo chegado a Araçatuba, os pilotos da ERA, 1º Ten Av Marques e 1º Ten Av Peroba, ao tomarem conhecimento completo da missão a ser cumprida, bem como do tamanho e peso de um dos observadores da SUNAB, pediram apoio de uma aeronave maior, para ampliar a área de reconhecimento, bem como melhor acomodar os observadores.

Pensavam no RT-11 ou no RB-25, ambos do 1º Esquadrão do 10º Grupo de Aviação (1º/10º GAv – Esquadrão Poker), sediado, também, na BASP.

Após marchas e contramarchas, substituição de Oficial de Serviço e compatibilização da escala de vôo com o programa de instrução, o Oficial de Operações do Esquadrão, Cap Av Garotti, escalou para o vôo o 1º Ten Av Mário Luís Figueirôa e o 2º Ten Av Benício Ângelo Spina. A missão seria aproveitada para que o Ten Spina cumprisse Ordem de Instrução de Navegação a Baixa Altura. O Ten Spina, cumpria seu programa de formação operacional, e o Ten Figueirôa, exercia sua qualificação, recém-obtida, de Instrutor em aeronave RB-25 Mitchell.

O dia estava claro e o vôo decorria com tranquilidade. O Ten Spina pilotando. O Ten Figueirôa navegando e ministrando instrução de vôo a baixa altura.

O Ten Figueirôa era um alucinado pelo vôo. Especialmente pelo vôo rasantemente. No mês de setembro, sua posição no “pau de sebo” era tal que não havia mais possibilidade de ser alcançado. Estava sempre disponível para qualquer vôo em qualquer aeronave do Esquadrão ou da Base. Seus vôos, sempre que possível, eram feitos a baixíssimas alturas. Por essa predileção, teve sérias dificuldades em sua ascensão operacional. Mas com o tempo, o acúmulo de horas de vôo e com a experiência adquirida, chegou a Instrutor. São inúmeras as histórias do Ten Figueirôa relacionadas com vôos rasantes. Vivi algumas delas.

O vôo transcorria, como disse, de

forma normal. Normal para o padrão Figueirôa. Vôo a baixa altura mesmo. Muitíssimo abaixo dos 500 pés recomendados.

A aeronave era o RB-25 5140 e sua tripulação era composta pelos seguintes militares: Instrutor – 1º Ten Mário Luís Figueirôa; 1º Piloto – 2º Ten Benício Ângelo Spina; Mecânico – 1S QAV Luís Reis; e Radiotelegrafista – 1S QRTVO José Maria Sacramento Lessa.

No compartimento de bombas (“bom-bay”) havia algumas barracas – e seu madeirame – destinadas a abrigar os tripulantes e o pessoal da ERA 41.

Após algum tempo de vôo, a aeronave sobrevoava a represa de Barra Bonita, no Rio Tietê, nas proximidades da cidade de Botucatu. O Ten Spina pilotando, e o Ten Figueirôa navegando. A água da represa estava espelhada e o sol causava reflexos de toda ordem.

O Ten Figueirôa tirou os olhos do mapa e disse ao Ten Spina que podia baixar um pouco mais. E quis demonstrar. Ao pressionar o manche, para baixar, a aeronave tocou na água e desacelerou total e instantaneamente, vindo quase a desintegrar-se, afundando imediatamente. Os pilotos bateram violentamente com a cabeça na proteção do painel. O mecânico e o radiotelegrafista foram jogados de um lado para outro, também com violência.

Vale lembrar que os tripulantes não usavam capacete de vôo, apenas fones de ouvidos, e que o mecânico, normalmente, estava de pé no seu compartimento, que ficava em plano bem mais baixo que o das cadeiras dos pilotos e, assim, acompanhava o vôo com sua cabeça no mesmo

PARA UM HERÓI

Ten Brig Ar Sergio
Pedro Bambini
s.p.bambini@hotmail.com

Artigo publicado
na edição comemorativa
dos 60 anos do 1/10º GAV,
Esquadrão Poker

nível de visão dos pilotos, facilitando a comunicação. Também não usavam coletes salva-vidas.

Atordoado, com o nariz quebrado e sangrando muito, o Ten Spina soltou-se de sua cadeira, conseguiu tirar suas botas, soltou o cinto com a pistola e a faca e tentou entender o que estava acontecendo. Procurou o bote que deveria ter-se soltado de seu alojamento no contato com a água, porém não o achou. Viu o Ten Figueirôa afundando, mergulhou, agarrou-o e o trouxe de volta para a superfície falando com ele para tentar manter-se boiando. Aparentemente não havia nenhum ferimento grave, mas ele não reagia. Creio que estava em estado de choque. Procurou os sargentos e viu ambos sangrando e debatendo-se na iminência de se afogarem. O Sgt. Sacramento estava com fraturas expostas e o Sgt. Reis com o rosto muito ferido. Nadando em sua direção constatou que estavam sem condições de nadar ou mesmo de boiar. Conseguiu apanhar algumas almofadas da aeronave, que estavam flutuando, e alguns paus de barraca que haviam se soltado do avião e colocou os dois em posição de se segurarem nesse material. Procurou o Ten Figueirôa e viu que afundava novamente. Nadou até sua posição, mergulhou e conseguiu resgatá-lo outra vez. Instou com ele para reagir e tentar boiar. Figueirôa estava absolutamente apático, talvez traumatizado psicologicamente, e não se agarrava às almofadas que o Ten Spina lhe entregava. O Ten Spina voltou-se, outra vez, vendo os sargentos que estavam se debatendo novamente na água. Foi até eles e os

colocou em contato com as almofadas e as madeiras das barracas. Procurou o Ten Figueirôa e já não viu. Havia afundado novamente. Mergulhou desesperado e não conseguiu alcançá-lo. O peso das botas, das armas e do macacão molhado o levou rapidamente para o fundo da represa, naquele local com mais de 15 metros.

Valentemente, à beira da exaustão, o Ten Spina nadou até os sargentos e auxiliou-os a manterem-se lúcidos, agarrados aos seus auxílios, evitando o desmaio, até à chegada de um barco com pescadores, que os retiraram da água, o que ocorreu muitos longos minutos depois.

O espírito de equipe, de companheirismo, o desprendimento, a vontade, a raça, o destemor e a magnanimidade do Ten Spina, tudo transformado em ato de puro heroísmo, salvaram a vida do 1S Reis e do 1S Sacramento.

O corpo do Ten Figueirôa somente foi encontrado após três dias de intensas buscas; foi transportado para Aracaju – sua terra natal e querida, por uma esquadrilha de aeronaves RB-25, pelas quais tinha verdadeira paixão.

No dia 24 de junho de 1967, o 1º/10º GAv comemorou, pela primeira vez, o Dia do Reconhecimento Aéreo. Nesse dia, completavam-se 100 anos da primeira observação aérea efetuada por tropas brasileiras, em plena Guerra do Paraguai, utilizando um balão cativo para acompanhar a movimentação das forças paraguaias.

Nesse dia festivo, foi apresentado e cantado o Hino da Aviação de Reconhecimento, tendo sido a banda da BASP, regida pelo compositor da música, o então Ten Brasil L. Loureiro.

Também fez parte das comemorações a designação do hangar do Esquadrão como Hangar Ten Juventino, em homenagem ao primeiro oficial falecido em acidente aeronáutico. Esse acidente ocorreu em 20 de maio de 1908, em Realengo, Rio de Janeiro, em um balão cativo, com o falecimento do Observador Aéreo, Ten Juventino da Fonseca, Chefe do Serviço de Aerostatos do Exército Brasileiro.

Como ponto mais alto da cerimônia militar, foi entregue ao 1º Ten Av Benício Ângelo Spina a Medalha Distinção de 2ª Classe, concedida por Decreto de 23 de maio daquele ano pelo Presidente da República “como recompensa do serviço prestado no dia 18 de setembro de 1965, por ocasião do acidente ocorrido com a aeronave Mitchell RB25, que caíra na Represa de Barra Bonita, localizada em Porto Martins, município de Botucatu, Estado de São Paulo, quando auxiliou dois tripulantes a se salvarem, os quais, certamente, teriam perecido afogados, não fora sua pronta intervenção”.

A Medalha Distinção destina-se a premiar pessoas que se tenham destacado no salvamento de vidas humanas em acidentes com fogo ou com água. É de primeira classe quando se refere a um acidente de grandes proporções, envolvendo inúmeras pessoas, e é de segunda classe quando o acidente é de menor vulto. Isso independentemente do grau de heroísmo dos envolvidos.

A concessão da medalha para o Ten Spina, hoje Cel Av R1, foi o reconhecimento da nação brasileira ao ato heróico do oficial do 1º/10º GAv.

Uma medalha para um herói! ■

Opinião dos Leitores

Dentre muitas manifestações recebidas, incluindo cartas, cartões e e-mail, estamos publicando, nesta coluna, algumas opiniões e gentis referências, que se seguem:

Senador Romeu Tuma – Agradece e cumprimenta pelo teor da Revista.

Contra-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira (Comandante da Escola Naval) – Agradece, participando o interesse dos aspirantes, e comunica que todos os exemplares da Revista farão parte do acervo da Biblioteca daquela Instituição de Ensino.

Senador José Agripino – Agradece e cumprimenta pelo teor da Revista Aeronáutica.

Senador Marco Maciel (duas correspondências) – Manifesta seu grande interesse pela leitura da Revista Aeronáutica, cumprimenta pela “Nota do Editor” e agradece a gentileza e o destaque dados à publicação de seus artigos “Política e Administração” e “O Dom da Eficiência”, que muito o distinguem.

Eduardo E. Gouvêa Vieira (Presidente do Complexo FIRJAN/CIRJ/SESI/SENAI) – Agradece e deseja sucesso ao Diretor à frente do Departamento Cultural.

Ministro do Supremo Tribunal Federal Marco Aurélio – Agradece e apresenta votos de pleno e contínuo êxito pessoal e profissional ao Diretor do Departamento Cultural.

General-de-Brigada Gerson Menandro Garcia de Freitas (Comandante da Academia Militar das Agulhas Negras) – Agradece e parabeniza pela qualidade e

pelo conteúdo das matérias, prometendo que serão divulgadas naquela Instituição com a remessa de todos os exemplares para acervo da Academia.

Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito (Comandante da Aeronáutica) – Externa a grande satisfação de receber a Revista Aeronáutica com a publicação da sua “Mensagem de Fim de Ano” e agradece a atenção dispensada pelo Diretor do Departamento Cultural.

Senador Garibaldi Alves Filho – Agradece o recebimento da Revista Aeronáutica e manda abraços para o Diretor do Departamento Cultural.

Deputado Michel Temer – Agradece o recebimento e apresenta seus cumprimentos.

Ministro Celso de Mello, do Supremo Tribunal Federal – Agradece e afirma que a leitura da Revista Aeronáutica ser-lhe-á de extremo interesse, apresentando seus protestos de elevado apreço e consideração.

Edmilson Pontes de Magalhães Filho (Chefe de Gabinete do Deputado Antônio Carlos Magalhães Neto) – Agradece de ordem do Deputado o recebimento, afirmando, que, futuramente, aquele Parlamentar poderá contemplar a Revista Aeronáutica com um artigo de sua lavra.

Senador Álvaro Dias – Agradece a remessa da Revista Aeronáutica, pon-

tuando que enriquecerá o seu acervo bibliográfico, e acrescentando que o “trabalho em tela, muito oportuno, constitui contribuição valiosa para tantos quantos tenham interesse em conhecer ou aprofundar o conhecimento sobre os assuntos abordados”. Envia seus cumprimentos pela “excelente publicação” e apresenta votos de crescentes êxitos.

Kátia Rocha Batista (Assistente Parlamentar) – Por incumbência do **Senador da República, Professor Cristovam Buarque**, agradece a remessa da Revista Aeronáutica e manifesta votos de elevada estima e consideração ao Diretor do Departamento Cultural.

Senadora Lúcia Vânia – Agradece o recebimento da Revista e parabeniza o Diretor do Departamento Cultural e toda a sua equipe “pela competência e respeitabilidade”. Agradece, ainda, a solicitação de artigos de sua autoria.

Deputado Ronaldo Caiado – Agradece o recebimento da Revista e afirma: “parceiro à interação de ações, desejo informar a disposição do meu Gabinete Parlamentar ao que se fizer somatório”.

Ministro Marco Aurélio do Supremo Tribunal Federal – Acusando o recebimento da Revista, externa seus cumprimentos e apresenta votos de pleno e contínuo êxito pessoal e profissional.

NOTA DO EDITOR

Agradecemos aos eminentes senhores e senhoras as manifestações e as opiniões externadas, na expectativa de suas futuras e valiosas colaborações.

Aprecia-nos agradecer a manifestação dos nossos leitores que protestaram pela não citação dos muitos empreendedores que, com abnegação e excepcional dedicação, deram parte da vida na missão desafiadora dos primórdios da COMARA. Em especial, a Sra. Thereza Sant’Anna, que, com fidalguia, nos escreveu sobre o trabalho de seu marido, o Maj Brig Luis Felipe Sant’Anna.

Jesse Ribeiro da Silva – Ten Cel CD