

Revista  

Aeronáutica

ISSN 0486-6274

Número 282
2013



PRESIDENTE

Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota

1º Vice-Presidente

Maj Brig Ar Márcio Callafange

2º Vice-Presidente

Cel Av Luís Mauro Ferreira Gomes

Assessor Especial da Presidência
Brig Ar Cezar de Barros Perlingeiro

www.caer.org.br
revista@caer.org.br



ISSN 0486-6274

Expediente Sede Social

Dias: 3ª a 6ª feira

Horário: 9h às 12h e 13h às 17h

ENDEREÇOS E TELEFONES

Sede Social

Praça Marechal Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200

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

Sede Barra

Rua Raquel de Queiroz, s/nº
Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-710

- Tel.: (21) 3325-2681

Sede Lacustre

Estrada da Figueira, nº 1
Arraial do Cabo - RJ - CEP 28930-000

- Tel.: (22) 2662-1510
- Fax: (22) 2662-1049

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel.: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipólito da Costa

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Márcia Helena Mendes dos Santos

Secretárias

Gabriela da Hora Rangel
e Juliana Helena Abreu Lima

Estagiária

Paula Araújo

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial. As matérias são de inteira responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião da revista. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.



Super Tucano

Índice

- 4** À NAÇÃO BRASILEIRA: 31 DE MARÇO
Ten Brig Ar Ivan Frota
Presidente do Clube de Aeronáutica
Vice Alte Ricardo Antônio da Veiga Cabral
Presidente do Clube Naval
Gen Ex Renato César Tibau da Costa
Presidente do Clube Militar
- 6** VISITA AO CENTRO MILITAR DE CONVENÇÃO E HOSPEDAGEM DA AERONÁUTICA
Redação
- 8** ESTADO X SOCIEDADE
Ives Gandra da Silva Martins
Tributarista
- 10** A JUSTIÇA MILITAR – NO BRASIL E NO MUNDO
Ten Brig Ar José Américo dos Santos
- 12** UMA SOCIEDADE ADOLESCENTE
Rodrigo Constantino
Economista
- 14** DENG XIAOPING, UM HOMEM ACIMA DE SEU TEMPO
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av
- 16** CREPÚSCULO DO CIVISMO
Jarbas Passarinho
Ten Cel Art
- 18** BRASIL: A APROXIMAÇÃO DE NUVENS EM TOM CINZA ESCURO
Afonso Farias de Souza Júnior
Cel Int
- 20** BRASIL E ESTADOS UNIDOS: NAÇÃO IMAGINADA
Melissa de Mello e Souza
Professora e Consultora de Relações Internacionais
- 23** A MARCHA DA INSENSATEZ
primeira parte
Everardo Maciel
Consultor Tributário
- 24** PROJETO FX2 VERSUS PROJETO TIGRE2
TEMA INTERDITO OU DELETADO?
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes
- 27** O “BRIEFING” E O VOO ECLESIASTICOS
Carlos Arlindo Rondon
Cel Av
- 28** “SIGAM-ME OS QUE FOREM BRASILEIROS”
Olavo Nogueira Dell'Isola
Cel Av
- 30** SOLIDARIEDADE EXPLÍCITA...
COMPANHEIRISMO IMPLÍCITO
Raul Galbarro Vianna
Cel Av
- 32** O B-25 E A LAGOSTA
Brig Ar Tarso Magnus da Cunha Frota
- 36** NERO MOURA: EXEMPLOS DE UM COMANDANTE
Reinaldo Peixe Lima
Cel Av
- 38** DA COR DO BRASIL
UM ESTUDO SOBRE O FREVO
Frederico José Bergamo de Andrade
Cel Art
- 40** CRONOLOGIA AERONÁUTICA BRASILEIRA - Sétima parte
Fernando Hippolyto da Costa
Cel Av
- 44** A OBSESSÃO DO BALCONISTA
Flávio Catoira Kauffmann
Cel Av
- 48** 12/07/1961/08:46:14
Segunda parte
José Pereira Carneiro
Cel Av

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Social

Brig Ar Guilherme Sarmiento Sperry

Sede Barra

Ten Cel Int José Augusto Santana de Oliveira

Sede Lacustre

Cel Int Antonio Teixeira Lima

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Maj Brig Ar Marcus Vinícius Pinto Costa

CONSELHO FISCAL

Presidente - Brig Int Helio Gonçalves

DEPARTAMENTOS

SEDE SOCIAL

Administrativo / Beneficente

Cel Av Nylson de Queiroz Gardel

Cultural

Cel Av Araken Hipólito da Costa

Financeiro

Cel Int Júlio Sérgio Kistemarcher do Nascimento

Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Patrimonial / Secretaria Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Social

Ten Cel Int José Pinto Cabral

CTI - Centro de Tecnologia e Informação

Ten Cel Int Franklin José Maribondo da Trindade

CHICAER

Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota

SEDE BARRA

Aerodesportivo

Cel Av João Fares Netto

Dir. Operações - Ten Cel Av José Carlos da Conceição

Desportivo

Ten Cel Av Antonio Vianna Jordão

Assessores

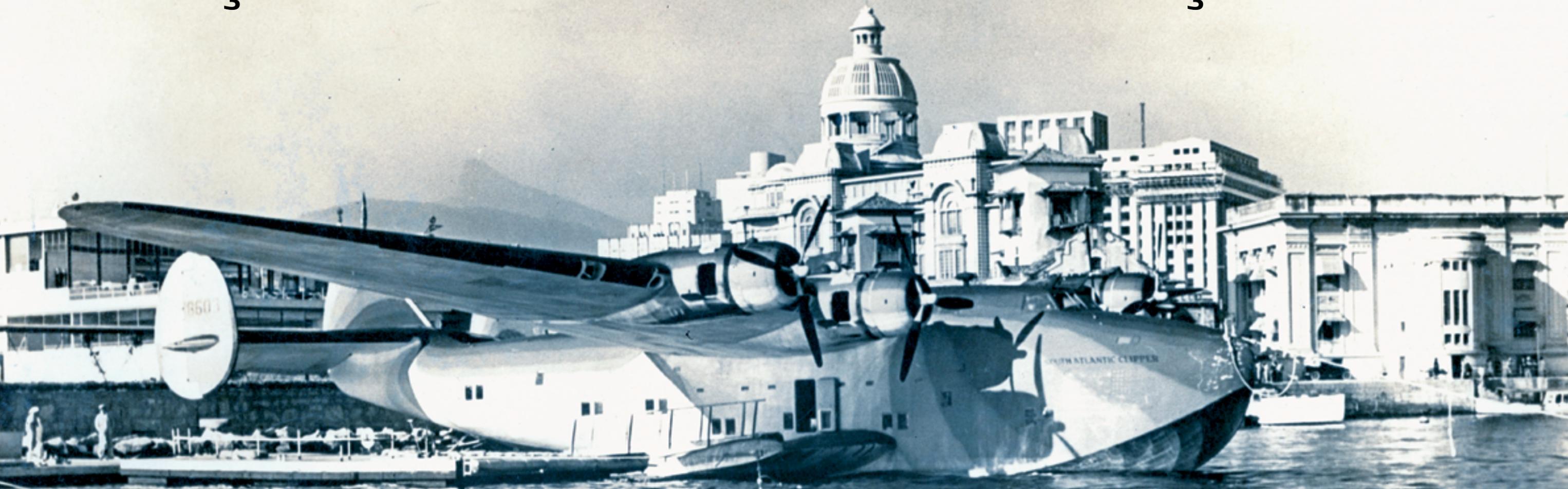
Especial - Loreta Helena Valério Alves

Administração - Cel Av Mauro Domeneck Salgado

Pessoal - Ten Cel Esp Odyr Eduardo Lapa Coutinho

Financeiro - Ten Cel Antônio Rodrigues de Sousa

À NAÇÃO BRASILEIRA: 31 DE MARÇO



A História do Brasil registra a participação decisiva das Forças Armadas Nacionais em todas as ocasiões em que, por clamor popular ou respeito à legislação vigente, se fez necessária a sua intervenção para assegurar a integridade da Nação ou restabelecer a ordem, colocada em risco por propostas contrárias à índole ou ao modo de vida do Brasileiro.

As Forças Armadas não chegaram agora ao cenário nacional. Estiveram presentes desde o alvorecer da Pátria! Lutaram nas guerras para a consolidação da Independência e garantiram a integridade territorial por ocasião das tentativas separatistas, nos primórdios da emancipação! Quando o mundo livre se viu ameaçado pelo totalitarismo nazifascista, seus marinheiros, soldados e aviadores souberam combater com dignidade, até o sacrifício da própria vida, quer na campanha naval do Atlântico Sul, quer nos campos da Itália ou nos céus do Vale do Pó!

Certamente, esta é uma das principais razões pelas quais a população brasileira sempre atribui às Forças Armadas o maior índice de credibilidade, entre todos os segmentos nacionais que lhe são apresentados.

Não foi com outro entendimento que o povo brasileiro, no início da década de 1960, em movimento crescente, apelou às Forças Armadas Brasileiras e as levou a intervir, em março de 1964, em um governo que, minado por teorias marxista-leninistas, instalava e incentivava a desordem administrativa, a quebra da hierarquia e da disciplina no meio militar e a cizânia entre os Poderes da República.

Das consequências dessa intervenção em benefício da Nação Brasileira, que é eterna, há evidências em todos os setores: econômico, comunicações, transportes, social, político, além de outros que a História registra e que somente o passar do tempo poderá refinar ou ampliar, como sempre acontece.

Não obstante, em desespero de causa, as minorias envolvidas na liderança da baderna que pretendiam instalar no Brasil, tentaram reorganizar-se e, com ajuda de capital estrangeiro, treinamento no exterior e apoio de grupos nacionais que almejavam empalmar o poder para fins escusos, iniciaram ações de terrorismo, com atentados à vida de inocentes que, por acaso ou por simples dever de ofício, estivessem no caminho dos atos delituosos que levaram a cabo.

E que não venham, agora, os democratas arrivistas, arautos da mentira, pretender dar lições de democracia. Disfarçados de democratas, continuam a ser os totalitários de sempre. Ao arrepio do que consta da Lei que criou a chamada "Comissão da Verdade", os titulares designados para compô-la, por meio de uma resolução administrativa interna, alteraram a Lei em questão, limitando sua atividade à investigação apenas de atos praticados pelos Agentes do Estado, varrendo "para debaixo do tapete" os crimes hediondos praticados pelos militantes da sua própria ideologia.

É PARA AQUELES, CUJA MEMÓRIA ORA SE TENTA APAGAR DA NOSSA HISTÓRIA, E QUE, NO CUMPRIMENTO DO DEVER OU EM SITUAÇÃO DE TOTAL INOCÊNCIA, MILITARES OU CIVIS, FORAM, CRIMINOSAMENTE ATINGIDOS PELOS INIMIGOS DA NAÇÃO, QUE OS CLUBES NAVAL, MILITAR E DE AERONÁUTICA, REPRESENTANDO SEUS MILHARES DE SÓCIOS, OFICIAIS DA ATIVA E DA RESERVA E SEUS FAMILIARES, RENDEM, NESTA DATA, SUA HOMENAGEM E SEU RESPEITO!

Rio de Janeiro, 31 de março de 2013

*Vice-Alte. Ricardo Antônio da Veiga Cabral
Presidente do Clube Naval*

*Gen. Ex. Renato César Tibau da Costa
Presidente do Clube Militar*

*Ten. Brig. Ar Ivan Moacyr da Frota
Presidente do Clube de Aeronáutica*

MENSAGEM DOS LEITORES

Senador Cristovam Buarque - Acusando o recebimento da Revista da Aeronáutica nº 281, parabenizando pela iniciativa de propagar o referido exemplar e reiterando os protestos de respeito e elevada consideração.

Senador Aécio Neves - Comunica ter recebido a Revista Aeronáutica, agradecendo o espaço colocado à sua disposição e comunicando que, oportunamente, a sua equipe entrará em contato com nosso veículo.

Gen Ex Adhemar da Costa Machado Filho - *Comandante Militar do Sudeste* - Comunicando e agradecendo a gentil remessa do exemplar da edição nº 280 da Revista Aeronáutica e apresentando votos de continuados sucessos profissionais e pessoais. Prossiga na missão... Focalizando, na parte intermediária que coloca-se à disposição dos prezados irmãos do Clube de Aeronáutica, neste Grande Comando.

Senador Álvaro Dias - Registrando o recebimento da correspondência de 19 de outubro e o exemplar da Revista Aeronáutica de nº 280. Agradece a gentileza e cumprimenta.

Ten Brig Ar José Américo dos Santos - *Ministro do Superior Tribunal Militar* - Acusando o recebimento do exemplar da Revista Aeronáutica e agradecendo a gentileza do envio.

Ten Brig Ar Cleonilson Nicácio Silva - *Ministro do STM* - Cumprimentando e agradecendo a gentileza do envio da Revista Aeronáutica parabenizando pelo trabalho realizado e formulando votos de continuado sucesso.

Ministro Ricardo Lewandowski - *Vice presidente do STF* - Acusando o recebimento da Revista Aeronáutica nº 281, agradecendo e cumprimentando o CAER.

Senador Renan Calheiros - *Presidente do Senado Federal*, agradecendo, parabenizando e apresentando cordiais saudações.

Brig Niel Vaz Corrêa - Primeiramente cumprimenta o Diretor Cultural do CAER pela apresentação excelente da Revista, elogiando a equipe responsável pela produção. A seguir, exercita o seu direito de resposta ao elogioso artigo, a respeito de sua pessoa, redigido pelo Cel Av Raul Galbarro Vianna, devolvendo o elogio com a afirmação de que o autor não só alcançou o nível, como o ultrapassou... apoiado na sabedoria do Nosso Pai espiritual.

NOTA DO EDITOR

Agradecemos as manifestações dos leitores, acrescentando nossa gratidão aos colaboradores, que valorizam as nossas edições, e deixando-lhes espaço aberto para o envio de textos.

VISITA AO CENTRO HOSPEDAGEM DA

No dia 24 de janeiro de 2013, o Exmo. Sr. Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota, Presidente do Clube de Aeronáutica, atendendo a convite do Comandante da Aeronáutica, Exmo. Sr. Ten.-Brig.-do-Ar Juniti Saito, participou da inauguração das novas instalações do Centro Militar de Convenção e Hospedagem da Aeronáutica (CEMCOHA) que contou com a presença dos Ex-Comandantes da Aeronáutica, Exmo. Sr. Ten.-Brig.-do-Ar Mauro José Miranda Gandra, do Exmo. Sr. Ten.-Brig.-do-Ar Carlos Almeida Baptista, e do Ministro do Supremo Tribunal Militar Ten.-Brig.-do-Ar Cherubim Rosa Filho além de outras autoridades militares.

O CEMCOHA está situado a beira-mar, no Bairro de Ondina, Salvador, Bahia, junto a vários hotéis de alto gabarito, com localização privilegiada.

As instalações iniciais haviam sido inauguradas em 2011, sendo divulgado pelo Centro de Comunicação da Aeronáutica somente em setembro, após a conclusão do 2º bloco de apartamentos, com mais 70 unidades, que se somaram aos 47 apartamentos da Asa Sul.

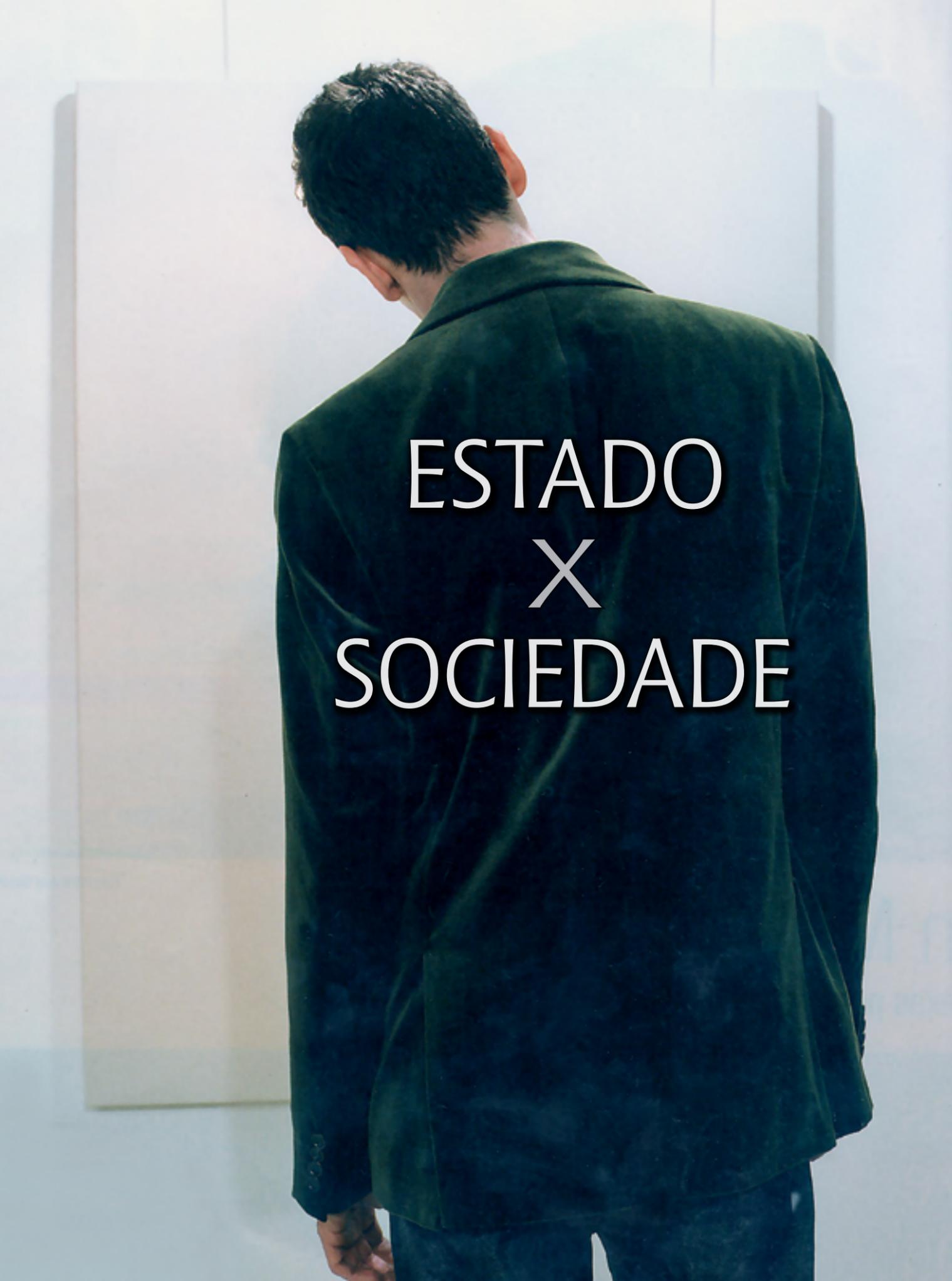
A ideia do Comando da Aeronáutica é que funcione como centro de convenções e para encontros de turmas, tanto para a Aeronáutica como para os demais segmentos da sociedade. Estão em fase de acabamentos as obras da piscina, do restaurante e do deck. As instalações são maravilhosas, acolhedoras e confortáveis, padrão de hotel 4 estrelas. O centro conta com um auditório grande e dois mini-auditórios, além de uma boa estrutura de hospedagem e passeios. A inauguração deste Centro se reveste de grande importância, consolidando-o à Força Aérea (FAB) na busca de excelência da sua operacionalidade.



Ten Brig Ar Ivan Frota, Ten Brig Ar Juniti Saito, Ten Brig Ar José Américo dos Santos e Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

MILITAR DE CONVENÇÃO E AERONÁUTICA





ESTADO X SOCIEDADE

Outra questão jurídica que se coloca para o Direito moderno, em que as Cartas Constitucionais de todo o mundo democrático reconhecem, como direitos fundamentais, os direitos individuais, é verificar quais os limites dos direitos do Estado e quais aqueles do cidadão. Em outras palavras, onde o direito do cidadão deve prevalecer sobre o direito do Estado, representado pelos governantes, e onde o direito dos governantes, enquanto representantes do cidadão, deve prevalecer sobre os direitos individuais, que não aqueles de primeira geração reconhecidos na Constituição francesa, pós-revolução de 1789.

Todo o Direito romano foi conformado a partir do direito civil, sendo o *jus gentium*, isto é, o direito das gentes, uma decorrência da internacionalização do domínio de Roma, à luz do *jus civile*. O Estado pós-civilização grega, isto é, o Estado a partir de Roma é um Estado nitidamente de direito, mas um direito que privilegia a classe dominante, lembrando-se de que o próprio fortalecimento do tribunato da plebe deu-se no momento maior da República Romana, e foi perdendo força democrática pelas lutas com o Senado e com seus cônsules até o advento do Império. E, a partir desta perda de força, o direito já consolidado e assim evoluído, passou, de mais em mais, a exteriorizar a força da classe dominante. É um direito patrimonialista e de cidadania superior aos dos povos que o antecederam, mas, ainda assim, elitista.

A classe dominante é que gera o di-

reito, apenas tangencialmente dedicado à classe servil.

E de Roma Ocidental e Oriental, dos reinados da Idade Média – exceção feita a Portugal, que formulou, com as Ordenações Afonsinas, um novo sistema jurídico europeu – às monarquias absolutas, que geraram um Direito autoritário, os institutos já não se afastavam, de conceitos oriundos de Roma.

A ruptura ocorre com a Revolução Francesa e com o reconhecimento de que há direitos fundamentais que ultrapassam os interesses e a concepção *pro domo sua* da classe dominante. E, em face dessa quebra do sistema jurídico clássico, que levaria inclusive Napoleão a formatar uma nova legislação civil francesa, a consideração dos direitos individuais é crescente, a culminar como a experiência constitucional norte-americana ofertada pelos “pais fundadores” em 1787.

Ora, o crescimento da discussão sobre os direitos essenciais do cidadão implicou, necessariamente, a discussão dos limites do Estado ao gerar sua ordem. Considerou-se que tal ordem deveria contemplar meios de submeter o Poder do Estado a um duplo controle, ou seja, o de autocontrole, como Locke e Montesquieu desejavam, e o do povo, através dos mecanismos de representação.

Colocado o dilema, a grande discussão filosófica, jurídica, política e sociológica que se coloca, ainda hoje, é a definição destes limites, pois se o Estado representa a sociedade, não pode ser contra a sociedade, e se o Estado é contra a sociedade é porque não a

representa, mas representa, apenas, os detentores do Poder, resumindo-se, como dizia Helmut Kuhn, em frase que repito, a “uma mera estrutura do Poder”.

À luz deste dilema, os dois séculos pós-Revolução Francesa têm exacerbado o embate entre sociedade e Estado, isto é, entre liberdade e autoridade. Povo e governo são os personagens permanentes na definição de uma fronteira ainda nebulosa, qual seja, a de saber quando termina o direito de um e começa o de outro.

Ratzinger instiga bastante o problema da definição de tais fronteiras, ou seja, o de saber até que ponto a falta de uma consciência moral, que é perceptível no respeito aos direitos fundamentais do ser humano, pode gerar um subjetivismo dela desrelacionado. Argumenta com a Rússia pós-queda do Muro de Berlim, em que há falta de uma consciência moral do cidadão fundada em direitos individuais, gerou uma falta de consciência moral coletiva, visto que o Poder justificava-se por si só e as teses marxistas estavam dissociadas de sua aplicação. O resultado fez com que a derrubada do sistema gerasse um vácuo, tornando o povo russo sujeito às máfias, à corrupção e à descrença em valores, por não ter sido preparado para o respeito aos direitos fundamentais, exteriorizadores de uma consciência moral.

Questão, portanto, de relevância entre os desafios e contradições do século XXI é a definição de uma área delimitadora dos dois direitos, a fim de que se saiba onde começam e onde terminam os direitos do indivíduo e do Estado ■

Ives Gandra da Silva Martins

Tributarista, professor emérito da Universidade Mackenzie, presidente do Centro de Extensão Universitária, membro da Academia Paulista de Letras.

igm@gandramartins.adv.br

A JUSTIÇA MILITAR – no Brasil e no Mundo

Ten Brig Ar José Américo dos Santos
Ministro do Superior Tribunal Militar
joseamericojas@yahoo.com.br

No ano de 2013, o Superior Tribunal Militar - STM completará 205 anos de existência. Esta marca merece uma profunda reflexão por parte de todos aqueles que participam ou participaram desta Corte especializada, haja vista que, durante este longo período de atuação, o STM foi ator importante em diversos fatos que marcaram a história do nosso País, em especial durante os anos da intervenção militar.

Atualmente, o STM exerce uma dupla função: atua tanto como Tribunal de Apelação, como também desempenha função de Tribunal Superior, sendo certo dizer que é a única exceção na estrutura do poder judiciário brasileiro.

Durante esse período, sua trajetória foi acompanhada de críticas e elogios, e cabe, então, analisarmos cuidadosamente esses comentários. A primeira é quanto à inexistência de justiças militares no mundo, colocando o Brasil como o único a possuir este ramo especial de justiça. Ledo engano, pois, numa rápida análise, veremos que tal fato não é verdadeiro. Assim, vamos fazer um passeio pelo mundo para verificar a real situação, começando pelos países considerados como potências de primeiro nível, integrantes do Conselho de Segurança da ONU.

Nos Estados Unidos da América (EUA), verificamos a existência das Cortes Marciais e Cortes de Apelação dentro das Organizações das Forças Armadas (FFAA) daquele País.

O objetivo da legislação castrense norte-americana é fazer uma justiça militar uniforme e consistente para os militares da Marinha, Fuzileiros Navais, Exército, Força Aérea e Guarda Costeira.

Assim, existe a previsão de uma Corte Marcial específica para julgar o crime cometido por militar de cada Força Armada e da referida Guarda Costeira. A criação das Cortes Marciais foi necessária uma vez que os tribunais civis não podiam fazer frente às questões de disciplina e moral dos militares de forma adequada.

Como órgão de segunda instância, existe uma Corte de Apelação Criminal para as respectivas Forças Armadas. Seu objetivo inicial e principal foi aprimorar a disciplina, o direito e a ordem nas organizações militares. Vale ressaltar que também existe uma Corte de Apelação Criminal específica para Marinha, Fuzileiros Navais, Exército, Força Aérea e Guarda Costeira dos Estados Unidos.

Além disso, existe ainda, a Corte de Apelação das Forças Armadas, constituída por 5 (cinco) juizes civis.

Finalmente, existe a possibilidade das decisões proferidas por essa Corte de Apelação serem apreciadas, pela mais alta instância, qual seja a Suprema Corte dos Estados Unidos da América.

Tal estrutura justifica-se pela extrema necessidade dos EUA em possuir uma justiça rápida e eficaz, haja vista a grandeza de suas Forças e a constante participação em conflitos no mundo.

O segundo país, considerado ainda como grande potência é a Rússia, que possui, também, uma estrutura de justiça militar. Aliás, este país está iniciando a formação de juizes militares em escolas *ad hoc* para alcançar o mesmo objetivo que os norte-americanos.

O Serviço Judiciário Militar (SJM) – Permanente – é formado por:

a) Tribunais de Guarnição¹; b) Tribunais de Região Militar²; e c) Colegiado Militar (único).

É importante destacar que, naquele país, crime militar é definido como crime cometido por militar. Se a ação foi praticada por civil, o crime é civil.

Em relação ao modelo chinês, o sistema judiciário daquele país não é um poder independente. Os seus membros são indicados pela Assembleia Nacional, que, por sua vez, é indicada pelo Partido Comunista.

A Assembleia tem o poder de remover os indicados a qualquer momento. No caso do Tribunal Militar, seu presidente é indicado pela Suprema Corte Popular e pela Comissão Militar Central do Partido Comunista.

O sistema possui quatro níveis: básico, intermediário, superior e supremo. Além disso, existem as Cortes Especiais, tais como: Militar, Ferroviária e Marítima.

As Cortes Especiais, aí incluídas as Cortes Militares, foram criadas para julgar casos específicos dentro de suas jurisdições.

A Corte Militar tem três níveis, a saber: o primeiro, a Corte Militar do Exército popular de libertação; o segundo, as Cortes Militares dos diversos comandos de área e unidades das forças singulares e o terceiro nível é de unidades isoladas.

Após comentarmos a situação desses três países de inegável destaque no mundo que hoje vivemos, seria oportuno fazer um resumo do modelo dos países do continente europeu e americano.

No continente europeu, a Itália e a

Espanha admitem a existência de tribunais militares permanentes em tempo de paz. No entanto, a Alemanha e a França somente permitem a existência de tribunais militares em tempo de guerra.

No Brasil, Chile, Nicarágua e Venezuela, as Justiças militares são integradas à jurisdição ordinária (Poder Judiciário).

Na Bolívia, Colômbia, El Salvador, Guatemala, México e Peru, as Justiças militares são independentes da jurisdição ordinária.

Após esta viagem pelo mundo, seria importante comentar neste trabalho um tema que, frequentemente, volta à tona, referente à extinção da Justiça Militar da União.

Quando ouvimos estes comentários, ficamos surpresos com a argumentação oferecida, carente de base forte para justificar tal assertiva. Não podemos esquecer que diversos juristas de renome fazem ou já fizeram inúmeros comentários positivos sobre a atuação do STM em acontecimentos marcantes da vida pública brasileira.

Entretanto, o ponto mais importante, a nosso sentir, é a extrema responsabilidade deste Tribunal quanto a não interrupção da carreira do militar das Forças Armadas, porém, atuando de maneira independente e imparcial no julgamento dos crimes cometidos por militares.

As restrições para um militar que se encontre na situação de *sub judice* são muito mais severas, haja vista a grave ameaça à disciplina e hierarquia nas Forças Armadas pela demora em julgamentos na esfera civil.

Baseando-se nas recentes estatísticas, em particular àquela referente ao número de processos julgados no ano de 2012, podemos constatar um aumento de 8% na entrada de feitos oriundos da 1ª instância, o que recomenda a manutenção do número atual de ministros.

Finalmente, outro aspecto que devemos considerar, após ultrapassada, por óbvio, a ameaça da extinção, é, inegavelmente, o número de juizes. Pela estrutura diferente deste Tribunal, que se baseia no escabinato para alicerçar a tomada de decisão, o número de ministros (dez militares e cinco civis) encontra-se bem dimensionado, inclusive adequado para responder aos desafios impostos pela atual conjuntura da nossa sociedade ■

1 - Os tribunais são por tipos de armas (Força Terrestre, Força Aérea e Marinha).

2 - Vide nota anterior.

Em meu último artigo, tratei do lado moral da crise que os países desenvolvidos enfrentam. Algumas pessoas podem estranhar o foco, pois sou economista. Gostaria de lembrar que Adam Smith, antes de escrever sobre a riqueza das nações, escreveu “Teoria dos Sentimentos Morais”. Debater o crescimento de 1% ou 2% do PIB pode ter sua relevância, mas, economia é muito mais que isso.

Eis por que retorno ao tema da crise de valores, desta vez priorizando o caso latino-americano. Se Japão, Estados Unidos e Europa passam por um declínio moral, parece que a América Latina, em especial o “eixo do mal” bolivariano, sequer experimentou uma fase de maturidade. Estamos estagnados na era do infantilismo.

É por isso que recomendo a leitura de “A sociedade que não quer crescer”, do argentino Sergio Sinay. O livro diseca os perigos do fenômeno que podemos observar, facilmente, no Brasil também: adultos que se negam a ser adultos. São os “adultescentes”.

Como a Argentina parece estar em estágio mais avançado da patologia, os alertas de Sinay tornam-se ainda mais importantes. A Argentina pode ser o Brasil amanhã, o que é uma visão assustadora. Não só porque a presidente exagera no botox, mas porque a volta ao passado populista se dá a passos largos.

O autor faz a ligação entre essa postura infantil, de boa parte da população, e a anomia em que vive seu país, cada

vez mais bagunçado e autoritário. É o que acontece quando os adultos preferem agir como adolescentes, no afã de postergar ao máximo a velhice.

Maturidade exige renúncia, sacrifício, responsabilidade e compromisso. Tudo aquilo que muitos adultos modernos fogem como o diabo foge da cruz. Talvez para aplacar sua angústia existencial, esses adultos desejem permanecer jovens para sempre, e agem como tal. São colegas de seus filhos, e delegam a responsabilidade de educá-los

a terceiros. Confundem seus caprichos com direitos. Nas palavras do autor:

“Uma sociedade empenhada em permanecer adolescente vive no imediatismo, na fugacidade, nas rebeliões arbitrarias que a nada conduzem, na confrontação com as regras – com qualquer regra, pelo simples fato de existirem – no risco absurdo e inconsciente, na fuga das responsabilidades, na ilusão de ideais tão imprevisíveis como sustentáveis, na absurda luta contra as leis da realidade que obstruem seus desejos

volúveis e ilusórios, na rejeição ao compromisso e ao esforço fecundo, na busca do prazer imediato, ainda que se tenha que chegar a ele através de atalhos, na confusão intelectual, na criação e adoração de ídolos vaidosos colocados sobre pedestais sem alicerces”.

Impossível não pensar em Chávez, Morales, Corrêa, Kirchner e Lula. Ou ainda nos artistas e atletas famosos que levam vidas altamente questionáveis do ponto de vista ético, mas, ainda assim, viram heróis nacionais. Eis o exemplo que Sinay usa do lado argentino:

“Uma Sociedade é adolescente quando carece de critérios para distinguir entre as habilidades futebolísticas de seu maior ídolo esportivo, Diego Maradona, e suas

condutas irresponsáveis, sua ética duvidosa, seus valores acomodaticios; quando acredita que aquelas habilidades justificam tais “desvalores” e quando, assim como um adolescente, os vê como um tributo invejável”.

Não podemos ridicularizar nossos “hermanos” nesse ponto. Basta pensar nos nossos próprios heróis. Para sair do futebol, que tal Oscar Niemeyer? Os brasileiros não souberam separar seu talento artístico do restante, e criaram a imagem de um grande humanista abnegado. Um humanista que, como já abordei neste espaço, adorava o maior assassino de todos os tempos: Joseph Stalin.

Mas, a simples constatação de que não se pode ser um grande humanista e um defensor de Stalin ou Fidel Castro, ao mesmo tempo, bastou para gerar reações históricas: “Quem você pensa que é para falar do grande mestre?”.

O colunista Zuenir Ventura também reagiu: “Algumas críticas ideológicas a Oscar Niemeyer depois de morto revelam, de tão iradas, que no Brasil foi fácil acabar com o comunismo. O difícil é acabar com o anticomunismo”. Resta perguntar: e devemos acabar com a oposição a esta utopia que trucidou dezenas de milhões de inocentes?

O comunismo foi o sonho adolescente de intelectuais que pariu o pesadelo real de milhões de pessoas. Combatê-lo é um dever moral. Hoje ele se adaptou, mudou, mas ainda sobrevive como “socialismo bolivariano”, com que muitos brasileiros flertam.

Até quando vamos viver em uma sociedade adolescente, que se recusa a amadurecer e deposita no “papai” governo uma fé messiânica? ■

UMA SOCIEDADE ADOLESCENTE

Rodrigo Constantino
Economista
constantino.rodrigo@gmail.com

JOSEPH MIKE KELLEY
Supplicates





LIU XIAODONG
Out of Beichuan
2010

Deng Xiaoping, um homem acima de seu tempo

Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

Membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica e conferencista especial da Escola Superior de Guerra.

mcambeses@yahoo.com.br

A China, sistematicamente, relembra os notáveis feitos históricos de Deng Xiaoping (22/08/1904-19/02/1997), o líder visionário que sucedeu ao grande timoneiro Mao Tsé-Tung e transformou consideravelmente o país, nos últimos decênios do século XX.

O portentoso gigante asiático enfrentou e superou, no século passado, mais terremotos políticos que qualquer outro país do mundo. Em 1911, ocorreu a queda da dinastia Qing (1644-1911), que durante 267 anos governou o país de forma despótica. A China tem sobrevivido, desde então, a repúblicas efêmeras, a senhores da guerra, a ocupações estrangeiras, a guerras civis e a sangrentas revoluções. A última grande convulsão ela está experimentando agora, quando a criativa mudança proposta por Deng Xiaoping tem transformado o gigante asiático, paulatinamente, em uma superpotência emergente.

Deng Xiaoping conduziu a China até o umbral do século XXI com uma receita aparentemente milagrosa: liberalização econômica e encerramento da política controlada pelo Partido Comunista, ou seja, abriu as portas ao capitalismo, porém, sem descurar e abrir mão do regime político. E os resultados, surpreendentemente, têm sido espetaculares. Ao contrário do que ocorreu com a extinta União Soviética, cujos dirigentes optaram por abrir a mão na política e mantê-la cerrada na economia, a China não somente tem apresentado significativos resultados econômicos, mas, também, tem experimentado uma extraordinária transformação em todas as expressões do poder nacional.

Na atualidade, a China de Mao Tsé-

-Tung, o idealizador da “Longa Caminhada”, converteu-se, praticamente, em uma pujante fábrica do mundo. O presidente Hu Jintao, durante solene cerimônia para comemorar o legado do insigne prócer chinês, declarou que “o plano que Deng traçou para a modernização da China está se convertendo, na atualidade, em uma incontestável realidade”.

Os ocidentais dividem as opiniões quando observam a China. Uns a veem como um inesgotável mercado de um bilhão e trezentos milhões de consumidores. Outros, porém, preferem vê-la como uma fábrica de competidores desleais e contumazes violadores da propriedade industrial. Uns apostam pela cooperação, convencidos de que a democracia será inevitavelmente referendada pelo estômago chinês. Para outros, desde a lembrança do que ocorreu na Praça Tiananmen, faz-se mister permanecer atentos à violação dos direitos humanos, algo contumaz por parte dos mandatários chineses. E se alguns consideram que a China pode repetir o êxito da Alemanha, que de inimigo passou a ser considerada uma campeã da democracia, não faltam aqueles que propõem aplicar ao gigante uma política de contenção como a que foi praticada contra a União Soviética.

A China foi o poder dominante na Ásia Oriental durante dois mil anos, porém, lamentavelmente, desde 1850, ficou subordinada ao Ocidente e ao Japão, razão pela qual é lógico que os dirigentes de Pequim, sucessores de Deng, pretendam recuperar para a China o lugar que lhe cabe no mundo. O problema consiste em saber como se desenvolverá a China neste século XXI. A História, sistematicamente, registra que quando uma nação se industrializa rapidamente, como vem ocorrendo, agora, com o país, este se torna mais agressivo, belicista e expansionista. Foi o caso, entre outros, da Grã-Bretanha e da Alemanha.

A China estaria, indefectivelmente,

condenada a seguir esse destino manifesto? Não necessariamente. A China possui duas caras. Observando-a sob qualquer prisma, porém, constata-se que certamente será uma das chaves do século XXI. Ela ocupa dois terços da massa continental do Sudeste Asiático e, com seus um bilhão e trezentos milhões de habitantes, possui dois terços da população total da região. Ela é, portanto, um gigante ainda que, por vezes, possa parecer e dar a falsa impressão de que tem os pés de barro. Atualmente, está posicionada como a segunda economia do mundo e tem reduzido, substancialmente, o nível de pobreza, embora esteja situada em 89º lugar no Índice de Desenvolvimento Humano.

O extraordinário desenvolvimento chinês tem provocado imensas preocupações nos Estados Unidos, a única megapotência onde os círculos políticos e acadêmicos vaticinam que, daqui a alguns anos, deverá ocorrer o ponto de equilíbrio entre as economias dos dois países.

A China já não professa o regime maoísta, porém, neste alvorecer do século XXI, está direcionada para outra grande marcha. Deng Xiaoping morreu cinco meses antes da devolução de Hong Kong à soberania chinesa, em 1997, não podendo ver cumprida, na prática, a sua teoria de um país e dois sistemas, símbolo máximo de seu pragmatismo. Entretanto, as coisas evoluíram e deslançaram normalmente, segundo deixou estabelecido. Por isso, torna-se arriscado supor que seus sucessores não irão seguir as suas bem traçadas diretrizes, que, entre outras coisas, determinam que a China deve atuar, no cenário internacional, como um importante parceiro estratégico e não como um voraz competidor.

As pujantes, significativas e habituais homenagens ao saudoso prócer chinês demonstram, claramente, que a China está disposta a continuar seguindo a rota traçada, de forma magistral, por Deng Xiaoping ■



CREPÚSCULO DO CIVISMO

Jarbas Passarinho

Ten Cel Art

Enganam-se os que julgam apenas pelas aparências, quando supõem que está viciada de saudosismo irrealístico a queixa de que, esfacelados os valores que moldaram nossa geração, estaria ferido de morte, no mundo contemporâneo, o civismo. Não. Infelizmente não se trata de exagero. É uma constatação que requer interpretação, talvez, sociológica. Ademais, é um fenômeno universal de nossos dias, nas sociedades abertas.

Não há muito tempo, um conferencista falava para certo auditório, constituído somente de professores de Educação Moral e Civismo. Em dado momento, citou exemplos de vidas edificantes, cuja significação maior residia na dificuldade que cercara a infância de homens posteriormente notáveis. Falou de Machado de Assis, epileptoide, mulato, duas vezes órfão, vendedor de doces, em tabuleiro, que, no entanto, se transformara na maior figura da literatura brasileira. Passou, rápido, pela história de Pedro Américo, menino pobre do interior, cujo talento é descoberto por naturalistas estrangeiros, que o recomendam a D. Pedro II, e que seria, mais tarde, o mais notável de nossos pintores da fase clássica. Trouxe à baila, na carreira das armas, Osório, cuja fulgurante trajetória começou como soldado lanceiro de Cavalaria, nas coxilhas do Rio Grande, nascido de família humilde. Quando ia o conferencista a servir-se de outros exemplos igualmente fascinantes, um dos professores, no auditório, o interrompeu, para objetar:

– O senhor acha que é justo falar de vidas gloriosas para os meninos que têm fome em suas casas e, muitas vezes, só se alimentam da merenda escolar?

Fortes aplausos ecoaram na sala a saudar a colocação do interpelante. O conferencista, não tivesse ele experiência de auditórios de toda natureza, teria certamente encerrado ali a conferência, uma vez que seus ouvintes deviam ter, por missão precípua, difundir o civismo entre as crianças, pois eram precisamente professores especializados em Moral e Civismo. Refazendo-se, aos poucos, da surpresa, argumentou que fora ele próprio menino

muito pobre, e nada mais fazia que socorrer-se na lição que colhera, ao estudar, na sala da biblioteca pública que frequentava, por não ter livros, fatos sobre a vida daqueles mesmos personagens. Se eles lhe haviam comunicado força e determinação para vencer os obstáculos de uma sociedade injusta, porque não serviriam também para os pobres de hoje, especialmente se tivessem a assisti-los o que ele não tivera: verdadeiros professores, capazes de falar de esperança para os desesperados?

Colheu algumas palmas, de parte do auditório, que reagia, ainda que frouxamente, a seu favor. Reanimado, prosseguiu, para dizer que havia duas posições a adotar, diante da pobreza. Uma, era agravá-la. Dizê-la irremediável, porque consequência da exploração do homem pelo homem. Injetar, desde logo, não apenas a inconformação com a sociedade, mas, o ódio contra tudo o que ele representava. Numa palavra, preparar o braço do revolucionário. Outra, recusando pregar a resignação, consistia em estimular a criança para vencer, não importa quantas dificuldades lhe fossem opostas pelas injustiças sociais. Ele preferia a segunda, até porque já lera, em algum lugar, que é bendito aquele que preservou do desespero o coração de um menino.

Só então as palmas cresceram de intensidade, evidenciando que a maioria se colocava de seu lado. Vencera o que chamo de simbolismo do “Vida e Morte Severina”, a dura condenação das desigualdades, a denúncia do que não é justo, mas que termina por uma mensagem de fé, de crença, de estímulo.

Ficara no ar, todavia, um aviso de considerável gravidade: o do papel que um professor de tal disciplina pode desempenhar, para o bem, ou para o mal, para a multiplicação dos ressentimentos que haverão de explodir na violência, ou do fortalecimento da criatura humana, do revigoramento de suas potencialidades, não apenas para que possa ultrapassar as barreiras que encontre, mas que, sobretudo, seja moldado de tal maneira que, ao vencer, não esqueça suas origens e seu dever de lutar para que o mundo seja melhor ■

BRASIL: a aproximação de nuvens em

Afonso Farias de Souza Júnior
Cel Int Prof. Dr.
afonsofariasjunior@gmail.com



PATRICIA PICCININI
The Carrier

A taxa de desemprego para 2012 foi de 5,5%, algo que poderia ser celebrado como grande trunfo governamental, caso o desequilíbrio do resto da economia não fosse tão enfático.

Quando a crise iniciou-se em 2008, o governo brasileiro optou pela estratégia de privilegiar o consumo e não o investimento, assim como, por tabela, desestimular a poupança. A baixa importância direcionada ao desenvolvimento da infraestrutura, principalmente desde 2003, está fazendo o Brasil enfrentar apagões por toda parte: na área de energia elétrica, na telefonia, nos transportes rodoviários, nos aeroportos, nos portos, na produção de petróleo e de etanol etc.

As agências reguladoras, importantes órgãos temáticos de controle, tornaram-se lócus de apadrinhamentos políticos. Que vergonha passa o País, uma vez que secretárias impõem seus desejos e articulações fraudulentas em detrimento dos processos definidos em norma legal, vejam os escândalos revelados pela Operação Porto Seguro.

O exercício de 2012 chegou ao final com expansão do PIB próximo de 1% e com IPCA (com números maquiados) em 5,84%. Essa combinação é pouco salutar, e muitos não esperavam esses números no início do exercício anterior. Lembre-se de que as expectativas iniciais do mercado para 2012 eram de crescimento de 3,3% e inflação de 5,31%.

Para 2013, estima-se um crescimento do PIB entre 3% e 3,5%, mas, caso os investimentos estruturantes não se confirmem, esse percentual poderá cair. O Banco Central já ajustou esse crescimento para 3,1%.

TOM CINZA ESCURO

Outro fato importante é perceber que os sem-terra NÃO QUEREM TERRA, pois quando a adquirem, não sabem o que fazer com ela e tratam logo de vendê-la. Na verdade, o que realmente buscam é emprego/renda.

Os empresários pregam a desvalorização cambial e mais redução dos juros, **mas o que realmente desejam é incremento de competitividade da indústria e mais resultados em lucros.** No fundo, eles estão mais ligados à redução de impostos, à infraestrutura melhor e mais barata, à Justiça mais confiável e mais rápida, à mão de obra mais treinada e mais eficiente, isto é: mais educação profissional e mais investimentos estruturantes em infraestrutura. Além disso, seria conveniente por em execução a reforma tributária. Na verdade, o que querem é mais previsibilidade na economia nacional.

A carga tributária está exorbitante. Aumentam os *puxadinhos* tributários construídos com renúncias fiscais. Está previsto, para 2013, mais de R\$ 40 bilhões. Essa corda pode romper... Um PIB que nem poderá chegar a 3,5% em 2013 contribuirá para um maior desequilíbrio da economia, já bastante afetada.

Corre-se o risco do governo conformar-se com uma inflação alta, com *pibinhos* seguidos e que se encaminhe para promover a manutenção do alto nível de popularidade.

Adicionalmente, o governo reconhece a existência de um mercado desequilibrado de mão de obra, mas, ignora o quanto estrangula a capacidade de crescer.

No Brasil, há muito espaço para o avanço do PIB da indústria, uma vez que existe capacidade ociosa que pode

ser ocupada sem necessidade de novos investimentos. No entanto, não basta dispor de instalação industrial, faz-se necessário: fornecimento adequado de insumos; baratear a infraestrutura e torná-la funcional; adequar os custos e capacitar e aumentar a disponibilidade de mão de obra. Infelizmente, tudo isso ao mesmo tempo é impossível de acontecer. Urge a criação de programas estruturantes em diversas áreas.

Faz-se necessário zelar pela eficiência, qualidade do investimento e que isso ocorra seguidamente, por vários anos e com taxa de crescimento em torno de 4% a 5%. Aliado a essas medidas, é essencial que o planejamento e a qualidade da despesa para investimento sejam realmente levados a sério, pois desperdiçar investimentos em refinarias mal planejadas, ou em petroleiros lançados ao mar sem condições de navegar, ou ainda não construir as linhas de transmissão das geradoras de energia são ações pouco patrióticas e que contribuem para a entropia dos sistemas produtores nacionais. Ademais, vale frisar, também, que moeda depreciada e barreiras protecionistas nunca serão suficientes para compensar as ineficiências do sistema produtivo. Curiosamente, alguns profissionais parecem ainda acreditar nisso.

Dessa forma, em 2013, inicia-se a segunda metade do mandato presidencial. Tem-se o seguinte: a) uma ameaça de baixo crescimento de um lado e b) um risco de alta inflação do outro. Pode-se até alegar que poderá haver problemas entre Fazenda e Banco Central, o que levará ao término da harmonia entre esses órgãos e a presidência da República. Se isso ocorrer, o caos estará instalado.

Como já percebido, há um paradoxo no ar. A chefe do Executivo permanece com popularidade elevadíssima (causa provável são as questões voltadas para a renda e emprego com resultados positivos), mas a produção nacional e o ritmo inflacionário campeiam caminhos mais amplos e com velocidade em ascensão. O mínimo que se deve ter é preocupação, muita.

Agora, com a pirotécnica e sensacionalista redução dos valores da energia elétrica (vale informar que algumas concessionárias aumentaram os preços da energia nos três meses finais do ano de 2012) e as inaugurações de arenas esportivas para a copa do mundo em 2014, as autoridades envolvidas tentam passar uma imagem de trem nos trilhos, mas, o aumento da gasolina revela déficits financeiros e desajustes nas contas da Petrobrás, assim como o futuro bem próximo mostrará outras instituições em entropia produzida pelos desacertos nas continuadas tomadas de decisão. Os preços dos produtos e serviços essenciais já subiram e continuarão a subir...

Tudo isso aliado aos problemas econômico-financeiros internacionais pode levar o País a um grande desequilíbrio nas contas públicas e deteriorar a relativa estabilidade econômica que se experimenta desde 1995. As estruturas estão ruindo... Banco Central e Ministério da Fazenda já não se entendem como antes. A presidente está com **uma mão no timão fiscal e monetário do País.** Os sinais acumulam-se, a chuva pode transformar-se em tempestade. Não é o que se deseja, mas são os fatos, os números e as constatações que revelam um Governo em pré-agonia ■

BRASIL e ESTADOS UNIDOS: Nação Imaginada

Melissa de Mello e Souza
Professora e Consultora de Relações Internacionais,
Analista de Política Internacional da TVE-Brasil
melissamsouza@globo.com

O seguinte estudo propõe a comparar a visão de identidade nacional de dois autores: Frederick Jackson Turner, historiador norte-americano, e Oliveira Lima, historiador-diplomata brasileiro. Trata-se de comparação que transcende as ideias específicas dos dois autores a fim de estabelecer uma conexão – e um contraste – entre os dois grandes países continentais das Américas: os Estados Unidos e o Brasil.

As duas nações possuem dimensões e riquezas similares, além de padrões de imigração parecidos e a tortuosa experiência da escravidão. Ambas foram colonizadas por europeus na costa do Oceano Atlântico e estenderam-se continente adentro pela ação de movimentos de povoamento e conquista. O domínio do território foi caracterizado por fortes embates, não só com a natureza virgem desbravada, mas também, com a população indígena nativa da região.

A questão da conquista territorial é uma das chaves na análise das obras de Jackson Turner e Oliveira Lima. A preocupação central é a seguinte: como construir um sentimento de nacionalidade em territórios tão extensos, gigantescos, povoados por imigrantes de diversas partes do mundo? Em outras palavras, como dar um sentido de identidade a nações novas, tão distantes das referências culturais e institucionais que constituem a civilização europeia?

A resposta elaborada pelos dois historiadores diverge em múltiplos aspectos. Não obstante, o ponto de partida para seus questionamentos é o mesmo: ambos realizaram suas obras na virada do século XIX para o século XX, momento de profundas

transformações e importantes definições para o destino de suas respectivas sociedades.

Em momentos históricos marcados por tensões e forças de desintegração, Jackson Turner e Oliveira Lima vão se preocupar com a união nacional. Em meio a rachaduras sociais e econômicas ameaçadoras, irão buscar um princípio unificador, um elo comum que possa atrair a comunidade maior ao redor de um símbolo, uma ideia, em suma, um sentimento de pertença.

A principal motivação de suas obras é a noção de identidade nacional, que aqui será analisada fazendo-se uso do conceito de “comunidade imaginada”. Este último é pensado a partir dos trabalhos de Benedict Anderson¹, e bem se aplica às propostas dos dois historiadores do século XIX. Ambos vão se guiar pela História como *magistra vitae*. Buscando, no passado, orientações para a conduta futura, irão utilizar símbolos, mitos, alegorias, figuras heroicas, arte e literatura. Em suma, todos os elementos do imaginário que possam estabelecer elos para consolidar o sentimento de identidade nacional em construção.

Na “comunidade imaginada”, nos diz Anderson, os indivíduos não conhecem todos aqueles que integram o grupo mais extenso. Os membros da sociedade se sentem unidos por experiências, símbolos, referências comuns, mesmo sem ter contato direto uns com os outros. É um sentimento de comunhão privilegiando a imaginação, em vez da interação pessoal.

Jackson Turner vai buscar a sua “comunidade imaginada” no passado americano dos pioneiros, na conquista do território americano de costa a costa e na marcha de leste a oeste. Sua tese trata da experiência da Fronteira americana, isto é, do limite entre território ocupado e natureza selvagem. À medida que o pioneiro avança, na conquista da terra, a Fronteira também

se move para frente. Quando a fronteira territorial se fecha – no momento em que o povoamento do continente se completa –, a nova Fronteira passa para o plano da imaginação, no sentido em que as experiências e os atributos do pioneiro passam a servir de modelos de conduta futura, onde quer que esteja.

Assim como a conquista da natureza foi caracterizada pelo desafio, pela busca, pela promessa, pelo movimento contraste, a conquista de outros territórios – políticos, econômicos ou culturais – será propulsão pela ideia de Fronteira. O *frontierman*, pioneiro, irá se transformar no símbolo universal do ser americano em todas as esferas da atividade humana.

Para Turner, a construção da nacionalidade é feita pela base da sociedade. É a experiência de homens livres e comuns – desvinculados de qualquer instituição ou poder maior – na sua interação com a natureza, que irá formar a “comunidade imaginada” americana. Este novo tipo humano – que transforma e é transformado pela natureza – criará determinadas características que irão influenciar, *a posteriori*, a formação das instituições nacionais.

É uma ideia baseada no sincretismo com o meio ambiente natural e na ruptura com os traços e instituições da Europa. Turner busca “originalidade” na sua tese, criando o tipo “exclusivamente americano”, produto inédito de solo novo. É uma visão insular, que olha para o “sertão” como inspiração da nacionalidade. É um olhar de baixo para cima, centrado na terra, longe do céu e do mar.

Trata-se de um contraste profundo com a proposta de Oliveira Lima para o Brasil. O historiador brasileiro apresenta uma visão panorâmica ultramarina associada à sua ideia de identidade nacional brasileira. O Brasil é analisado no contexto internacional, em perspectiva comparada, em relação às grandes potências imperiais

da época e ao resto da América Latina. O fato mais importante é a ligação das duas costas Atlânticas, a brasileira e a europeia.

Para Oliveira Lima, o essencial na construção da nacionalidade brasileira é a continuidade das instituições e das ideias advindas da Europa. Por esse motivo, a sua proposta de identidade nacional se baseia na Monarquia, como formadora de uma “comunidade imaginada”. O Estado-Monarquia, portador de toda civilização e grandeza europeias, terá a missão de integrar o Brasil selvagem e desconhecido ao “mundo civilizado”. Implantará em solo nativo uma extensa matriz de novas instituições artísticas, culturais, científicas e econômicas. Serão instituições nacionais e servirão de veículo para que o Brasil possa ser entendido, estudado, pensado e sentido.

O Estado-Monarquia terá, sobretudo, um papel centralizador: unirá um território retalhado por lealdades regionais em torno do “símbolo unificador” da Casa Imperial e manterá a integridade territorial brasileira em face de forças separatistas de movimentos regionalistas. Contrariamente a visão de Turner, Oliveira Lima se posiciona de cima para baixo, considerando a construção da nacionalidade a partir do topo, ou seja, do Estado e das instituições.

Esta é igualmente uma visão sincrética, no sentido em que há uma fusão entre os elementos que compõem a civilização europeia e os elementos nativos. A Monarquia civilizadora não criará uma réplica da Europa no Brasil, mas, tornará possível ao Brasil o autoentendimento como Nação provida de identidade própria, através das instituições europeias. Deste modo, as artes e a ciência serão essenciais na representação e no estudo da Nação brasileira.

Como afirma Oliveira Lima, anteriormente à vinda da Monarquia o “Brasil havia sido percorrido, mas não estudado” – e aí está o marco divisor com Jackson Turner. Se, de um lado, o historiador americano acredita que a “comunidade imaginada” se forma através da experiência do que é *percorrido*, de outro, o historiador brasi-

leiro crê que isto se processa pelo que é *pensado e analisado* através do intelecto humano. Para um, o importante é a ação física; para outro, a reflexão.

Neste sentido, as diferentes propostas dos historiadores refletem suas origens culturais, bem como suas experiências de vida. Turner era um “sertanejo” de classe média, nascido e criado no interior dos Estados Unidos, formado por instituições públicas. Era também um inovador, pois sua obra introduz, pela primeira vez na historiografia americana, a ideia do interior (*hinterland*), da conquista do espaço continental americano, como explicado para o desenvolvimento de sua Nação. Pouco escreveu, mas sua obra causou enorme impacto na vida intelectual americana.

Oliveira Lima, por sua vez, era um cosmopolita, filho de rico comerciante português e mãe fidalga da antiga aristocracia açucareira de Pernambuco. Praticamente, toda sua formação educacional foi feita na Europa. Ingressou na carreira diplomática, servindo o Brasil nos Estados Unidos, Inglaterra e Japão, entre outros países. Foi um escritor prolixo, deixando uma obra riquíssima e abrangente, sendo, ainda, pouco conhecido no Brasil em relação a outros pensadores como Euclides da Cunha e Gilberto Freyre (que foi seu amigo). Também foi inovador, pois, escreveu em perspectiva comparada, algo inédito na sua época.

Apenas dois anos separam as datas de nascimento de Jackson Turner e Oliveira Lima. Nascido em 1861, no Estado de Wisconsin, interior dos Estados Unidos, Jackson Turner vem ao mundo num momento definitivo na história americana: a Guerra Civil. O período formativo do historiador se dá durante a Reconstrução. A união nacional americana está sacramentada. A época será marcada por uma explosão de crescimento populacional e econômico e por profundas transformações sociais.

A conquista territorial de costa a costa é completada. A sociedade rural se transforma na sociedade urbana. A economia descentralizada, composta por pequenos comerciantes e fazendeiros, é substituída

por grandes conglomerados industriais chefiados por capitães de indústria, numa concentração de poder econômico sem precedentes. A manufatura leve cede espaço à indústria pesada, baseada em capital intensivo com mão de obra especializada. As comunidades rurais são invadidas por ferrovias. Pequenos comerciantes são engolidos pelas novas grandes indústrias. O momento é de medo, instabilidade e incerteza.

Em 1863, no Estado de Pernambuco, nasce Manoel de Oliveira Lima. Seu período formativo também é marcado pela guerra e pelo fim de uma era. São as últimas décadas do Império e o Brasil se engaja na Guerra do Paraguai. As fronteiras do território brasileiro, já definidas em sua maioria, se fecham no Sul, ao fim da guerra. A elite militar se consolida e ganha novos poderes e prestígio. Dará impulso ao movimento que irá derrubar a Monarquia e proclamar uma República no Brasil, em 1890.

A revolução republicana praticamente coincide com a abolição da escravatura, efetuada dois anos antes, que libera uma massa de escravos sem educação, vistos como incapacitados para se integrar à sociedade. Os primeiros instantes da nova República são marcados pelo autoritarismo dos militares que a lideram e, logo a seguir, pela consolidação de uma política que favorece a descentralização e o fortalecimento de lealdades regionais: inicia-se a era da política dos governos dos Estados e à modernização atrelada à agroindústria de exportação. Trata-se, também, de uma época de incertezas e instabilidade social.

Eis o grande desafio desses dois destacados autores: procurar no passado um princípio unificador – um símbolo – que pudesse servir de referência no apaziguamento dos ânimos e dar sentido à existência tumultuada de seus respectivos povos. Apesar dos oceanos e continentes que os separam (físicos e culturais), Jackson Turner e Oliveira Lima estão unidos em sua preocupação central. Chegam a respostas similares por caminhos divergentes: a união se faz menos pelo território ou pela força e mais pela imaginação ■

A MARCHA DA INSENSATEZ

PRIMEIRA PARTE

Everardo Maciel

Consultor Tributário e ex-secretário da Receita Federal

Barbara Tuchman (1912-1989), renomada escritora e historiadora norte-americana, fez muito sucesso, nos anos 1980, com o livro “A Marcha da Insensatez”.

Nele, a autora aponta a insensatez ou a obstinação como uma opção política recorrente no curso da história, acarretando a ruína ou o infortúnio dos governos. Em favor de sua tese, oferece inúmeros exemplos, desde o cavalo de Tróia até a aventura norte-americana no Vietnã.

A política tributária presta-se com singular utilidade para a prática da insensatez. Assim ocorre quando há exação imoderada, linguagem complexa ou obscura, sobrecarga de burocracia etc. No Brasil, temos inúmeros exemplos de insensatez tributária. Neste artigo, destaco um deles.

Elisão fiscal ou planejamento tributário é tema ainda sujeito a muitas controvérsias doutrinárias. Corresponde à possibilidade de o contribuinte, pretendendo à economia tributária inerente à própria gestão dos negócios, fazer uso de brechas legais.

A legislação de inúmeros países considera abusivo o planejamento que busca exclusivamente a economia tributária. Nesse caso, a administração, sem desfazer os atos ou negócios jurídicos efetivados, desconsidera seus efeitos tributários.

A Lei Complementar nº 104, de 2001, introduziu o parágrafo único do art. 116 no Código Tributário Nacional (CTN), admitindo a possibilidade de desconsideração administrativa dos atos ou negócios jurídicos praticados, na hipótese de dissimulação. Conferiu eficácia limitada à norma, porque condicionou sua concretude à aprovação de procedimentos específicos em lei ordinária.

O foco dessa norma geral antielisiva é a dissimulação, entendida como um meio real de encobrir algo também real, nos limites da lei. Em contraste, a simulação, qualificável como crime, é a pretensão de enganar em relação a algo que não é verdadeiro.

Os arts. 13 a 19 da Medida Provisória nº 66/2002 cuidaram de estabelecer os procedimentos que dariam eficácia plena à

norma antielisiva. O Congresso, todavia, os rejeitou, no projeto de lei de conversão. Em consequência, a norma não pode ser aplicada, até que sobrevenha a aprovação de um regramento específico.

Não é assim que tem feito o fisco. Utilizando subterfúgios de linguagem, como deslocamento ou reclassificação de rendimentos, com frequência, autos vêm sendo lavrados envolvendo, na prática, a desconsideração administrativa do que se presume ser dissimulação, desconhecendo a exigência dos procedimentos específicos.

Na esteira dessa prática, foram lavrados, no ano passado, autos bilionários. Em tese, nada demais, desde que sejam procedentes.

Pude constatar, contudo, autos que têm por base uma pretensa dissimulação, mesmo sem uma vinculação ostensiva ao parágrafo único do art. 116 do CTN. Quais as consequências disso? Repercussões sobre a imagem das empresas, que se obrigam a noticiar como fato relevante, danos patrimoniais expressos imediatamente na queda do valor das ações, inibição de negócios com possíveis investidores, inclusive estrangeiros.

Não são bem autos de infração. São autos de fé, seja porque reproduzem a tortura falsamente moralista da Inquisição, seja porque decorrem mais da fé que da convicção da autoridade lançadora.

Admitindo-se que não prosperem esses autos, quem irá reparar os danos morais e financeiros desses contribuintes? Não temos uma legislação que efetivamente cuide da responsabilidade objetiva do Estado. Não há sucumbência administrativa.

Não seria mais razoável editar uma legislação que, de uma vez por todas, estabeleça os procedimentos para proceder-se à desconsideração administrativa? Essa omissão legislativa é extremamente danosa para os investimentos no Brasil.

Em menor escala, nemporisso

menos importante, estão sendo julgados lançamentos feitos contra jornalistas e desportistas, a pretexto de prestarem serviços por meio de pessoa jurídica do qual são sócios.

O que, de fato, aconteceu? As inscrições das pessoas jurídicas foram aceitas, mesmo porque não infringiam a legislação. Os impostos foram recolhidos. As obrigações acessórias foram atendidas. Nenhuma restrição por parte do fisco. Sequer um ato declaratório interpretativo foi editado. De repente, as autuações. Não parece deslealdade do Estado?

O art. 129 da Lei nº 11.196/05 esclareceu a matéria definitivamente, quando, em caráter interpretativo, disse que a prestação de serviços intelectuais por pessoas jurídicas, em qualquer hipótese, se sujeita tão somente à legislação a ela aplicável. Trata-se de um truismo necessário para prevenir situações esdrúxulas.

Desde a edição daquela lei não ocorreram mais autuações. De mais a mais, em 2011, o Código Civil foi alterado para admitir a empresa individual de responsabilidade limitada.

Restou o julgamento de alguns desportistas e jornalistas, escolhidos sabe-se lá por qual critério, quando, em verdade, se tratava de uma prática generalizada, aberta e admitida, além de obviamente lícita. É de se esperar que o julgamento desses processos restaure a justiça ■



ESTHER KLÄS
Nobody Home



PROJETO FX₂ versus PROJETO TIGRE₂

Tema interdito ou deletado?

Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes
consultaero@globo.com

INTROITO DECLARATÓRIO

Pertencemos à geração que tem “mais passado do que futuro”. Adentramos, portanto, a fase em que entendemos que “perguntar não ofende”, justificada, talvez, pela ranhete do vetusto escriba e de um Velho Aviador (quase fundador) que – apesar do velho boot e da luva bem rasgada, ainda chama a FAB de namorada”... Nosso compromisso, é com o rico passado que nossos líderes, mestres e mitos (os Veteranos de Guerra) nos deram como herança a ser preservada. Sem tergiversar e contribuindo... Confessamos ainda – com estas palavras – nosso compromisso pessoal de haver formado quase uma centena de Oficiais Gerais dos anos 2000, os quais entreguei à Força Aérea com nosso mesmo estado de espírito. Em assim sendo, ousamos abordar o tema do título, na certeza de que – como todos aprendemos – há que constar no Plano de Voo (para tentar vislumbrar o que o futuro nos vai garantir) uma ALTERNATIVA! Um Plano B... E essa é a razão maior do tema proposto.

Induziu-nos, portanto, empunhar a pena para – pelo menos – não silenciar sobre o referido assunto, que gerou uma “onda midiática”, em que todos adentram. E nós mantemos o silêncio (de concordância?).

Associadamente, entendemos que, como um dos Membros mais velhos da

Corporação, ainda nos cabe retribuir à nossa “namorada”, tudo e todo o carinho, e a alegria que ela nos proporcionou por mais de 65 anos de compartilhamento em acertos e erros, os quais (principalmente) não podem mais ser tolerados por repetição... Pelo menos, aqueles erros cometidos por desconhecimento do passado...

Aqui estamos – portanto – para lhes contar! Ou relembrar...

A AVIAÇÃO DE CAÇA E O PROJETO FX

Assusta-nos a “perda de memória” quanto ao que passamos na luta (quase guerra) para, perseverantemente (aprendido com ELES), implantar o “espírito do guerreiro” no íntimo do Aviador Militar Brasileiro que, antes de mais nada – e talvez tentando justificar-se perante si próprio e a Nação – passou a “viver” de missões aéreas inferidas. Jamais militares...

Não esquecer que, até pouco tempo, a não ser na Aviação de Combate, centenas de Aviadores Militares não haviam jamais, lançado uma bomba ou atingido um alvo com armas embarcadas em suas máquinas... de guerra.

Mercê dessa nossa bendita vetustez (sem esclerose), permitimo-nos discordar daqueles que titulam o “Projeto FX₂” como sendo algo de novidade na vida daqueles que

“gastaram os solados dos seus boots e empunharam luvas bem rasgadas”: o drama FX iniciou-se quando os velhos Thunderbolts, cansados de guerra, tiveram que deixar nossos pátios e “passar o bastão” para outra máquina – era o Projeto FX₁!

E, como nominaremos as lutas (de guerra) para implantar os nossos valentes F₈, mutilados pela nossa ignorância técnica e que “morreram” em plena juventude? Esse não seria o Projeto FX₂? Terminamos nosso relato aqui? Jamais...

Vamos nominar de Projeto FX₃ (transformação dos nossos F₁₀₃ em um verdadeiro guerreiro e, não deixá-los entregues “às traças”, transformá-los em KFIR C₁₀) e de FX₄ a recepção(?) dos novos F₅. E, reconhecendo a novelle vague supersônica, permitiu-nos, mais tarde, incorporar os velhos F₂₀₀₀. Não seria este o FX₅? Em tendo sido tudo acima verdadeiro, vamo-nos permitir rotular a nossa “nova”(?) ambição, de Projeto FX₆ e não FX₂. Em concordando, não há o que discutir, dizia um sábio...

O PROJETO TIGRE 2 E SUA RACIONALIDADE

Temos certeza de que nada justificaria estender o assunto visando a mobilizar o leitor para o tratamento desse tópico: todos nós sabemos de tudo! ...Entretanto, aponto para o fato de que a FAB vive uma

“falácia” quanto à sua “força em ser”, já que (perigo!), para “justificar(?) a carência de meios aéreos” de Defesa Aérea, vem nominando de Esquadrão um grupamento de apenas seis aviões (1/4 GAV) e de Grupo, um grupamento de 12/16 aviões (1º GpAvCa e 1º GDA). Tudo com disponibilidade média baixa. E inclui nessa “força” as aeronaves (de Caça?) AT29! Poderemos titular essa situação de “força em ser?”...

Por óbvio (e convoco os “experts profissionais”), essa situação é mais existente pela conveniência administrativa e política do que por razões operacionais. Aqui, qualquer observador melhor(?) avisado, detecta uma falha que – in extremis – poderá induzir e/ou produzir um vazio de poder intolerável para um país de 200 milhões de almas e que vem de estabelecer uma Estratégia e uma Política de Defesa que atravessa e rompe os limites do espaço aéreo (e terrestre/naval) da Nação. Em suma – e com sua concordância, espero – temos “arrotado” mais força do que REALMENTE possuímos... Lembremo-nos: prontos para o combate, temos apenas parte da frota em disponibilidade! Por que não nos anteciparmos com uma manobra evasiva??? Uma alternativa. Um Plano B!!!

Esse Plano B chama-se Projeto TIGRE 2.

Tudo isso só acontece para ESPERAR a vinda do FX2 (FX6)?

Sem maiores delongas, tenho certeza de que – também com base na expertise profissional e na vivência – sabemos muito bem que, no momento em que apertarem o botão do *GO AHEAD* para o FX2 (FX6), teremos que, angustiadamente, ainda aguardar de 7 a 10 anos para encontrar (qualquer) FX2 (FX6) na linha de voo. E operando! É só usar as experiências dos programas passados (nacionais ou não) para concluir... Nomeie qualquer Programa no mundo ou no próprio Brasil! Imagine: mais dez anos... esperando! O próprio Projeto (chamado hoje de FX2) impõe de 5 a 10 anos de espera, dizem as propostas.

Não creio que a rationale da Força Aérea *en masse* esteja preparada para aturar mais tamanho retardo...

Para os encargos da primeira linha (mais uma vez, atendendo à conveniência (da indústria?) mais do que a de operacionalidade), as Unidades de Caça vêm sendo “mobilizadas” com equipagens de combate formadas em vetores de baixo rendimento (aerodinâmico e operacional, leia-se avião de caça AT29), e que impõem (além de outros pecadilhos), um pesado esforço aéreo em horas de voo para transicionar para os supersônicos de 1ª linha. Esses Pilotos são provenientes dessas Unidades equipadas “a hélice”: isso gera consumo de horas de voo e desgaste do material em um cenário de “primeira linha”, onde NADA mais deveria ser realizado em termos de TREINAMENTO e/ou transição. Em tese, na Unidade pronta para o combate, seus homens devem estar disponíveis para ação imediata... já não há mais nada a treinar ou aprender: só aplicar... e estar aprestado para o combate! Com isso, também, não estaremos dividindo a Aviação de Caça em hostes de primeira classe e de segunda classe?...

Além disso, e resumindo: não mais realizamos a transição operacional como já o fizemos com o Gloster MK7, T33 e XAVANTE... Vale um “painel” para ouvir Comandantes de Unidade e Líderes de Esquadrão!!! Há que encontrar uma solução para tal fato... pois, os “operacionais” condenam a situação atual... Há que existir um *gap filler* na sequência de formação de Pilotos de combate: uma plataforma de transição!

E só o Projeto TIGRE 2 nos dará essa oportunidade!

TEMA “FX2 versus TIGRE 2”

PREMISSAS

– Qualquer dos Projetos FX6 (FX2) consumirá entre 5 a 10 anos para a finalização. Consta das propostas e ofertas.

– A faixa de preço unitário de qualquer das aeronaves em consideração no Projeto FX2 está orçada entre US\$ 80 mi – US\$ 100 mi.

– A FAB necessita recompor sua frota de F5E/F, como demonstramos, para criar uma FORÇA EM SER...

– Aeronaves F5E/F5F usadas existem no mercado, à espera de compradores.

CONSIDERAÇÕES SOBRE O TEMA TIGRE 2

– a “máquina” F5E/F já compõe nossa atual frota de forma prioritária.

– é plenamente utilizada no Brasil e de forma totalmente atualizada.

– sua logística é totalmente dominada em todos os níveis.

– a formação de Pilotos está totalmente sob controle e é eficaz.

– sua capacidade operativa é real e comprovada.

– é a solução mais racional e barata para o Brasil.

– seu custo operacional será diminuído com o aumento da frota.

– seu suporte logístico está bastante nacionalizado: material e serviços.

– é apreciada pelos Pilotos.

– é máquina ajustada à NOSSA guerra(?).

– será indispensável para um passo maior na direção do FX2 (que consumirá 5/10 anos).

– é totalmente exequível (financeira e politicamente): possivelmente só custará UM FX2!

– não encerra o Projeto FX2! Apenas permite esperar com capacidade real operacional mantida em melhor nível.

– dimensiona a frota de combate em quantidade compatível com a ameaça(?).

– seu armamento e sistemas de bordo são de última geração.

– não “comporta” nenhuma nova exigência no campo de formação operacional e logística.

– pode “sustentar-se”, de forma SAUDÁVEL, por, NO MÍNIMO, MAIS 10 ANOS!

– NEUTRALIZA POSSÍVEIS SOLUÇÕES *HORS CADRE*! Como as que foram tomadas no passado! E sofreremos, por esse erro...

– Permite implantar a tão necessária e desejada UNIDADE de CONVERSÃO OPERACIONAL para transitar, da hélice para o jato puro (através da incorporação dos F5F).

Assim é que o Velho Aviador contributivamente pensa... ■

O “BRIEFING” E O VOO ECLESIASTICOS

Carlos Arlindo Rondon
Cel Av



Lembro-me muito bem do ano 1955. Eu era um tenentinho-aviador servindo na Base Aérea de Natal, o Trampolim da Vitória. E, como todo tenente, sedento por voo para qualquer lugar, dia, hora ou qualquer missão.

O negócio era voar, fazer por voo aprimorado o adestramento, conhecer o interior do nordeste, conhecer outras plagas, conhecer, enfim, o Brasil, este gigante ainda pouco desbravado.

Meu companheiro de aventuras era o hoje bravo Brig Ref Fernando Cesar de Oliveira, meu colega de turma, com quem disputava, olho por olho, dente por dente, todos os voos que pudessem surgir; era ele outro “fominha” como eu.

Em decorrência disso, o oficial de Operações da Base sabia que podia contar, sempre, com dois pilotos disponíveis e dispostos ao voo a todo o momento.

Um belo dia, fui chamado à seção de Operações: – “Amanhã você vai levar o bispo de Natal a Acaraí, sua cidade, vai pernoitar lá e voltar na manhã seguinte; trazendo o bispo de volta a Natal” – disse-me ele. Não havia por que tergiversar.

Bem cedo no outro dia, 15 de agosto de 1955, uma manhã natalense ensolarada e quente, estava eu devidamente equipado, aguardando ao lado do T-6 1405 (ou N. A. ou Texan ou Havard, como queiram), quando, enfim, chegou à Base Aérea o bispo de Natal.

Era um homem alto, magro, trajando batina de cor preta, visto que, naquele tempo, sacerdotes ainda não usavam trajes civis, como hoje em dia.

No avião, ajudei-o a colocar paraquedas e, a fim de liberar caminho para as alças das pernas, teve de dobrar a batina até bem acima dos joelhos, afivelando-a por sobre a barriga com o próprio cinto de segurança. Ensinei-o a abrir e fechar a nacele traseira, onde deveria permanecer por um voo de cerca de 80 minutos, além é claro, de falar-lhe sobre alguns procedimentos de emergência, abordando inclusive, um possível salto de paraquedas, muito embora tudo indicasse, por razões óbvias, seria um voo duplamente protegido por Deus!

Como realmente o foi.

Em Acaraí ficamos hospedados no lar de seus genitores, já bastante idosos, contudo gozando de boa saúde. Era uma casa típica do interior potiguar, teto sem forro e cumeeira muito alta para amenizar o forte calor reinante na região.

Jamais esquecerei a maneira fidalga, atenciosa e carinhosa como fui tratado. Só quem voa e pernoita pelo interior do nordeste, pode entender a bondade, a simpatia e o tamanho do coração dos prefeitos das cidades e de toda aquela gente. Como prestigiam o pessoal da FAB...

Agora, para finalizar, temos que identificar a pessoa razão de ser totalidade destas divagações, o fulcro incontestado das idas e vindas deste texto: o bispo de Natal!

Mas, quem era afinal, na época, essa figura eclesial não notória?

E eu lhes respondo e com grande satisfação: foi o hoje Eminentíssimo Cardeal Emérito da Arquidiocese de São Sebastião do Rio de Janeiro, Dom Eugênio de Araújo Sales, recentemente falecido em 9 de julho de 2012.

Este artigo é uma homenagem *ad honores* prestada a sua figura, à sua lembrança e a tudo de positivo que representou junto ao cenário social brasileiro ■

“SIGAM-ME OS QUE

FOREM BRASILEIROS”

Olavo Nogueira Dell’Isola
Cel Av
olavondellisola@task.com.br

Seis de dezembro de 1868. O veterano Marechal de Exército, Luiz Alves de Lima e Silva, o Marquês de Caxias, está com 65 anos de idade e 50 anos de efetivo serviço, contados dia a dia. Sentara praça aos cinco anos, como era costume na época, e, já, em 1818, ingressara na Academia Militar. Hoje, de novo, Caxias vai lutar, a cavalo, espada desembainhada, à frente de seus soldados.

Em pleno território inimigo, as tropas brasileiras precisam atravessar uma pequena ponte de apenas três metros, fortemente defendida pelos bravos soldados paraguaios. É a ponte de Itororó.

Os brasileiros lutam corpo a corpo, a pé e a cavalo. Avançam, recuam, tornam a avançar e tornam a recuar. Contra eles, com 12 canhões, a artilharia inimiga, favorecida pela configuração topográfica do terreno, dispara sem cessar. O barulho

é ensurdecedor. Os uniformes se frangam, sangue respinga de todos os lados, corpos de homens e de cavalos abatidos se misturam e atapetam o solo.

Eis que, de repente, espalham-se entre os brasileiros notícias de que o Coronel Fernando Machado consegue atravessar a ponte, mas é morto; de que Gurjão também consegue cruzar a ponte, mas é gravemente ferido; e de que o General Argolo, da mesma forma, é atingido. Os soldados se desnorream! Vacilam. A debandada parece iminente. Com toda a sua experiência, o velho Marechal percebe que a situação é gravíssima. É necessário agir rapidamente. Em seu cavalo, Caxias toma a frente de seu Exército, desembainha a espada e, em voz firme, brada: “Sigam-me os que forem brasileiros!”.

Segundo Affonso de Carvalho, em sua obra “Caxias”, “...toda aquela massa que há pouco amolecera e se desfibrara sob a ação do pânico, readquire de súbito sua vitalidade e poder combativo...”. E, segundo Dionísio Cerqueira, “...houve

quem visse moribundos, quando ele passou, erguerem-se brandindo espadas ou carabinas para caírem mortos adiante...”.

Caxias atravessa a ponte de Itororó. O velho Marechal nunca perdera qualquer batalha e jamais fugira. Os paraguaios fogem a galope, mas, deixam no campo de lutas 400 mortos. Do lado brasileiro, 2.416 homens são postos fora de combate em apenas um dia. Recorda-se de que, na FEB, na Segunda Guerra Mundial, em 239 dias o Brasil teve 451 mortos e 1.577 feridos.

Transposta a ponte de Itororó, o Marquês não vai parar. Na guerra, uma das características marcantes de Caxias é estudar minuciosamente a situação, planejar, preparar-se para tudo, mesmo que gaste muito tempo, e partir. Depois que parte, Caxias não para mais, até que alcance a vitória final. Cinco dias depois de Itororó, o velho Marechal já participa da sangrenta batalha de Avaí, onde muitos soldados brasileiros, já descalços, andrajosos e quase famintos, lutam bravamente durante sete horas. Após Avaí, Lomas Valentinas, e, finalmente, Assunção.

Caxias chega à capital paraguaia em 5 de janeiro de 1869. Assunção está deserta. Incapaz de conter as tropas de Caxias, Solano Lopez, que vinha recuando sempre, desloca-se para as Cordilheiras. Para Caxias, a última batalha está ganha, a guerra está vencida, e não há necessidade de perseguição a Solano Lopez.

Em Assunção, o primeiro cuidado de Caxias é tomar, de imediato, medidas que preservem a ordem e façam respeitar a propriedade alheia. Aliás, outra característica marcante de Caxias é o respeito aos vencidos. Não podem proceder notícias de que Caxias tenha, em qualquer época, tratado com desrespeito ou crueldade as tropas derrotadas.

A guerra contra o Paraguai poderia ter sido vencida, com toda a certeza, com, pelo menos, um ano de antecedência, se Caxias tivesse sido, desde logo, nomeado Presidente da Província do Rio Grande e Comandante em Chefe do Exército Brasileiro, como ele próprio esperava e desejava,

e como convinha ao Brasil. Por questões políticas, nocivas aos mais elevados interesses da Nação, o velho Marechal somente foi nomeado em 10 de outubro de 1866, quando os resultados obtidos pelas tropas brasileiras na guerra, não satisfaziam à opinião pública.

Em 7 de maio de 1880, Luiz Alves de Lima e Silva, aos 76 anos de idade, e com o título de Duque, vem a falecer. Caxias, que nascera no Rio de Janeiro, em 25 de agosto de 1803, que tivera seu batismo de fogo como Tenente, aos 20 anos, quando, de baioneta na mão, lutara contra os portugueses em Salvador, que entrara triunfalmente em Assunção como Marechal de Exército, aos 66 anos, dedicou toda sua vida à Pátria e da Pátria nunca nada exigiu. Toda a vida de Caxias constitui o mais puro exemplo de sadio patriotismo. Até hoje, mais de 100 anos depois da sua morte, toda pessoa séria, que nas escolas não se utiliza de meios ilícitos, que jamais falta com a verdade, que não suborna e

nem se deixa subornar, que não corrompe e nem se deixa corromper, enfim, toda pessoa extremamente correta, no Brasil, é chamada de “Caxias”.

O General dos Generais é o patrono do Exército. Contudo, Caxias poderia ser, também, com todos os méritos, o patrono das Forças Armadas.

O povo brasileiro já distinguiu Caxias de todas as formas. Em quase todas as cidades do Brasil, existem ruas, avenidas, praças e escolas com o nome de Caxias. Talvez ainda esteja faltando um grandioso filme nacional, com o patrocínio de grandes órgãos públicos ou privados, com a participação de diretores e atores sérios e talentosos, que divulgue, para todas as gerações, presentes e vindouras, a vida exemplar do excepcional militar brasileiro.

O brado de Caxias em Itororó, certamente, ainda é capaz, hoje, de fazer brasileiros “...readquirirem sua vitalidade e poder combativo...” e, se moribundos, “...erguerem-se brandindo espadas...” ■

Exército Brasileiro
Infantaria ligeira
Caçadores
1866-1870



ALFERES

CORONEL

SOLDADOS

Exército Brasileiro
Cavalaria ligeira
Caçadores
1866-1870



OFICIAIS

SOLDADOS

SOLIDARIEDADE EXPLÍCITA... COMPANHEIRISMO IMPLÍCITO

Raul Galbarro Vianna

Cel Av

Em 23 de dezembro de 1960, decolamos de T-6 de Campo Grande com destino ao Rio de Janeiro. Pilotava o avião o 2º Ten Av Farias, contemporâneo da Escola de Aeronáutica, nos Afonsos, aspirante da turma anterior à minha. Eu, de “saco” na nacele traseira. Íamos a serviço, estando, contudo, autorizados a passar o Natal em terras cariocas, devendo regressar no dia 30, impreterivelmente,

uma vez que eu estava escalado Oficial de Dia no dia 31.

O percurso foi feito no pinga-pinga (Três Lagoas, Bauru, Campo de Marte, Rio). Entretanto, não houve revezamentos nas etapas, em razão de eu estar com a mão direita engessada, decorrente de uma fratura sofrida em partida de futebol de salão (hoje futsal) na Base Naval de Ladário contra a equipe da Marinha.

O deslocamento ocorreu da forma desejada, com chegada tranquila ao Rio, no aeroporto Santos Dumont. Como tínhamos tarefas distintas específicas, em setores diferentes, durante os dias subsequentes ao Natal, combinamos ali nos encontrarmos pela manhã, no dia 30, a fim de retornarmos.

Assim foi feito. Entretanto, o pior estava por vir. A meteorologia nos traiu.

Na manhã do dia 30, decolamos em condições visuais precaríssimas, seguindo pelo litoral, com a intenção de atingir a área de Santos e de lá seguir para São Paulo. As possibilidades pelo vale do Paraíba eram zero.

A navegação se desenvolveu de três formas: baixa altura, rasante e cisca. A intenção de chegar a Santos abortou, bem antes do que se pudesse imaginar. Tornou-se impossível ir muito além de Ubatuba. Tentamos retornar ao Rio. Nada feito. Mal se avistavam os vestígios de Mangaratiba, à frente, e menos ainda da Ilha Grande, bem longe, à direita. A coisa foi se complicando e decidimos pousar em Ubatuba, para aguardar a melhoria do tempo, o que, na verdade, era pura utopia. Tínhamos voado duas horas.

Após longa espera no solo, em vão, decolamos (sempre com o Farias pilotando com muita consciência) na tentativa de chegar ao Rio, uma vez que, aparentemente, apresentava melhores condições, pois, para os lados de São Paulo a coisa estava muito feia. Pura ilusão. Voamos 50 minutos, sem qualquer chance e o tempo cada vez pior. Já era bem tarde, e antes que tudo se complicasse, ainda mais, prudentemente, pousamos na pista de terra (na época) de Angra dos Reis.

Nada nem ninguém por perto. Como estávamos literalmente isolados, fechamos as naceles com cadeados, protegendo de roubo os paraquedas, e resolvemos caminhar sob leve garoa. Conseguimos uma carona até a estação rodoviária, onde compramos passagens para o Rio de Janeiro. No entorno de 23 horas, sob chuva, desembarcamos na Praça Mauá, na antiga estação rodoviária Mariano Procópio, ambos de macacão de voo (sem as insígnias da gola). Antes de cada um tomar seu rumo para casa, marcamos de nos encontrar no dia seguinte, bem cedo, no Santos Dumont, para tentarmos ajuda de alguma forma, visando buscar o avião em Angra dos Reis.

A chegada em casa, após meia-noite, de macacão, em noite chuvosa, implicou

a necessidade de administrar o susto na família, que imaginava já estarmos em Campo Grande àquela hora.

Como combinado, de manhã cedo, nos encontramos. Mas era impossível vislumbrar qualquer solução. É que se tratava de 31 de dezembro, sábado. Não havia, sequer, um único órgão com expediente. Estávamos, realmente, sem saída, vivendo a sensação de um verdadeiro ecúleo, posto que, para piorar as coisas, o dia seguinte, 1º de janeiro, era cumulativamente feriado e domingo (para não deixar dúvida).

Em meio à nossa desolação, eis que pousa um T-6. Reacendem-se as esperanças. Ao estacionar, já estávamos firmes ao seu lado. Quando vimos o piloto, triste decepção; era o Ajax, (logo esse cara! “penso eu”), que não víamos há bastante tempo, e cujas últimas recordações não eram nada boas, aliás, eram péssimas.

Fora nosso veterano nos Afonsos, em 1956, (quando eu cursava o 3º ano da EPCAR e o Farias o 1º ano da E. Aer.). As imagens que nos vinham à cabeça eram as impiedosas sugatórias. Verdadeiros massacres. Recordava-me de uma, específica, em que eu e o Farias fomos companheiros de infortúnio, em uma “sessão coletiva”, com vários outros “premiados”.

Expusemos nossa situação, e ele nos expôs a sua: estava conduzindo, para Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre as provas do concurso nacional para a EPCAR, as quais se encontravam trancadas no cofre do avião, com as chaves em seu poder. Aí eu pensei: “nessa circunstância não vamos conseguir nada; vai ser difícil; é muito arriscado!”. Ele, então, para nossa surpresa, estende a mão e entrega ao Farias a chave do cadeado das naceles e dispara: “vocês façam o que for preciso e, quando voltarem, estacionem o mais perto possível da Torre e deixem a chave na Sala de Tráfego”, após o que, fez o sinal de ok com o polegar para cima, se despediu e foi embora.

Quase incrédulos, começamos a agir. A primeira providência foi conseguir um garrafão. De imediato, decolamos para

Angra dos Reis. Logo após o pouso, tratei de destruir “na marra” o gesso da mão, ainda dolorida, interrompendo o prazo de imobilização recomendado. Mas, não havia outro jeito; precisava ajudar no vai e vem da transferência de gasolina, bem como pilotar um dos T-6 para o Rio. Pouco depois decolamos e, em 30 minutos, aterrávamos no Santos Dumont. Ali, como estabelecido, deixamos a chave na Sala de Tráfego. Ali, também, terminava nossa agonia.

Com a melhora do tempo, poderíamos, finalmente, partir de regresso.

E eu ficava pensando: fôramos socorridos por uma pessoa que jamais poderia imaginar. Lembrava o quanto se expusera e a tranquilidade de seu desprendimento, ao ajudar dois colegas no sufoco, numa demonstração de total confiança.

É nessas ocasiões que a vida nos ensina o quanto corremos o risco de errar, ao nos apegarmos a julgamentos precipitados, baseados em certos atos que, às vezes, em razão de imaturidade, são cometidos, mas, na verdade, nem sempre traduzem o caráter da pessoa.

Ao longo do tempo, tudo foi se sedimentando. Como tenentes, ficamos amigos; como capitães, ele bem mais antigo, voamos o C-54 no 2º/1ºGT, onde fizemos várias missões juntos. Hoje, somos contadores de “causos”.

Assim são as coisas. Assim é a vida.

Após terminar de escrever o artigo, com a descrição dos fatos, sob o meu enfoque, entrei em contato com o Ajax, personagem central, a fim de que opinasse quanto a algum dado ou detalhe a ser lembrado ou acrescentado. Ele limitou-se a “esvaziar” sua atitude, afirmando que “se tudo desse errado no empréstimo do avião, lançaria mão de um PLANO B, pré-estabelecido para aquele tipo de missão do Ensino, quando alguma ocorrência incidental ou acidental impedisse sua realização”. Faço o registro, mas, continuo com o mesmo juízo, pois tenho dúvidas se – em igual circunstância, invertendo-se os papéis – eu teria desprendimento para agir da mesma forma ■



O B-25 e a LAGOSTA

Era um lindo dia de sol que, coincidentemente, se somava a um alegre domingo de Carnaval. Corria o ano de 1963 e Fortaleza divertia-se com suas tradições. Os famosos blocos de rua, com destaque para os Maracatus, eram a marca dos folguedos da capital cearense.

Meus filhos, influenciados pela empregada, acordaram na euforia dos desfiles no centro da cidade, onde toda a família estava preparada para assistir, na Praça do Ferreira, centro nervoso da capital, a alegria

dos fantasiados que, ao lado dos blocos tradicionais, fazia com que o tríduo de Momo alegrasse a “Terra do Sol”. O entusiasmo, no seio familiar, era capitaneado pelos meus dois meninos que não largavam um traje de Roy Rogers, e a minha filha feliz com sua fantasia de cigana. As roupagens de Cowboy foram adquiridas na minha última viagem de C-82 aos EUA, compradas num P Ex, em Corpus Christi, oportunidade em que transportara os nossos companheiros da Base Aérea de Salvador, que realizariam treinamento nas aeronaves P-15, os conhecidos “Tartarugas Truculentos”, naquela Base Aero Naval da Marinha Americana, no Texas.

Eis que uma “buzina insistente” toca em frente à nossa casa, seguindo-se a descida nervosa de um Cabo motorista da Base Aérea. Você se recorda dos “jeeps da Segunda Guerra?”, pois é, era exatamente a viatura com que, tradicionalmente, o meu Comandante circulava pelas alamedas das instalações da Base Aérea no dia a dia dos seus afazeres. O motorista trazia um recado: o Comandante me aguardava; havia uma missão urgente a ser cumprida.

De imediato, fardei-me e, para tristeza dos “carnavalescos”, segui para a minha querida e saudosa Base Aérea de Fortaleza. Em lá chegando, fui surpreendido por oficiais que não conhecia, todos bem mais antigos do que este modesto Capitão, no

entorno da mesa da Sala de Reuniões, onde, para minha surpresa, algumas cartas do litoral cearense espalhavam-se pelo vetusto e tradicional móvel do Comando da Base Aérea.

O meu Comandante, sem muitas delongas, olhando-me seriamente, falou: uma Missão de Segurança Nacional será realizada, e o nosso B-25 foi o avião escolhido para a Operação.

Observei a carta sobre a mesa, e os olhares se voltaram para mim. Ouvi, então, que deveria fazer um Voo de Reconhecimento no litoral cearense, partindo a Missão da Ponta do Mucuripe, o antigo Porto de Fortaleza, até a foz do Rio Parnaíba, na fronteira com o Estado do Piauí. Com a Carta de Navegação em mãos, recebi a orientação de fazer esta Busca pelo litoral do Ceará, com vistas a observar a presença de “barcos pesqueiros franceses que invadiam águas territoriais brasileiros, na pesca da Lagosta”. Nesse momento, entendi toda a história que envolvia a pesca estrangeira no litoral nordestino, noticiário que, havia algum tempo, ocupava as manchetes da imprensa.

Um tanto perplexo, dei tratos à memória e comecei a entender a posição da Base Aérea, escolhida pelo Estado-Maior, responsável para a busca das naves alienígenas que invadiam o mar territorial ao seu “belo prazer”. Num relance, acordei para o problema que, desde 1961, incomodava o Governo Brasileiro. Lembrei-me de recentes entraves diplomáticos com a França, que não aceitava a extensão do mar territorial brasileiro em 200 milhas. Em pouco tempo, percebi que estava envolvido na conhecida e famosa Guerra da Lagosta, que tanto incomodou o governo brasileiro, como dissemos.

A Marinha do Brasil já atuava nas operações navais, com várias belonaves destacadas nas missões de patrulha, nas quais alguns barcos pesqueiros foram apresados. Não demorou, e a resposta francesa se consolidou com o envio do Destroyer Tartu para a área conflitante. Os noticiários comentavam, ainda, que o navio Aeródromo Clemenceau, orgulho da Armada dos Gálios, encontrava-se em movimento para apoiar os pescadores em dificuldades na costa brasileira.

Encimado por estas realidades, passei a ouvir o Coronel Hippolyto da Costa que, juntamente com os oficiais visitantes, passou a detalhar a Missão que nos seria confiada: fazer o Esclarecimento do litoral cearense, em Pente, obedecendo à doutrina das Missões de Patrulha, no afã de localizar os barcos piratas. Com a carta de navegação em mãos, ao lado do Coronel Hippolyto, segui ao encontro dos companheiros de tripulação que nos esperavam na Sala de Operações da Esquadilha de Adestramento. Os tripulantes escalados para o cumprimento da Missão, ansiosos, postavam-se ao lado do B-25, prontos para o voo.

Como oficial mais antigo, apresentei a tripulação ao Comandante, o qual passou a delinear a Missão que nos aguardava. Na equipagem, o meu colega e amigo Capitão Aviador José Carlos Pereira Lima; um Sargento Mecânico de Voo, que não memorizei o nome e, como não poderia deixar de ser, um especialista em Armamento, o meu amigo Suboficial Mattos Dourado, operador de material bélico. O comandante da Esquadilha de Adestramento fora acionado, antes deste articulista, e tomara as providências que se faziam necessárias para disponibilizar o velho B-25 nos moldes necessários à realização do voo. Tornava-se imperioso lembrar que

o B-25 fora descaracterizado por determinação superior, transformado em avião administrativo, com ênfase no transporte de carga e passageiros, no propósito de atender às necessidades logísticas das nossas Unidades.

Como se vê, o “velho bombardeiro”, o insigne herói do ataque ao Japão, no famoso raid dos “Trinta Segundos sobre Tóquio”, perdera as condições de operacionalidade exigidas para uma operação armada. Assim, a equipe de manutenção da Esquadilha de Adestramento viu-se obrigada às adaptações que se faziam urgentes, como a instalação dos armamentos necessários à Missão, no caso, as metralhadoras de “calibre .50”, no nariz da aeronave e bombas de 500 libras no bomb bay, de há muito, em desuso.

Contornados os problemas da operacionalidade pela eficiente equipe de manutenção da Esquadilha, encontrei o “brioso, velho e cansado B-25” já em condições de cumprir a “Missão Atribuída”. Todavia, não foi possível reutilizar o bomb bay, o que reformulou o Esclarecimento, restando, ao cansado B-25, tão só, as metralhadoras “.50”. A “velha águia” não iria cumprir a sua tradicional atividade bélica: utilizar o bomb bay.

De imediato veio-me à memória os tempos gloriosos da operacionalidade do B-25 que, nas suas incursões, valia-se das facilidades do tradicionalíssimo Visor Norden, equipamento por demais utilizado nas missões estratégicas na Segunda Guerra Mundial, na busca dos alvos determinados na grande hecatombe. Este articulista, no seu período de formação como Piloto Operacional em Bombardeiro, conheceu e operou o famoso Visor em múltiplas atividades.

Nesse patamar, e obedecendo as instruções recebidas, caberia ao nosso B-25,



caso encontrasse os pescadores piratas, fazer um voo baixo paralelo à extensão do pesqueiro, da popa à proa, com um tiro de advertência e, na hipótese de o barco não abandonar a área, seríamos obrigado a comunicar, por fonia, a correta posição da nave, aguardando das autoridades as instruções de “como proceder”.

Cumpridas as tradicionais disposições que antecedem uma decolagem, ocupamos os nossos espaços na aeronave, quando, então, comentei com a tripulação os últimos detalhes com ênfase na possibilidade do uso das “.50”, caso determinado. Assim, autorizado pela Torre de Controle, iniciamos a corrida de decolagem, incertos quanto ao resultado da Missão que começava a se desenhar. Com curva à esquerda, rumamos para o início do Esclarecimento: o sobrevoo do Porto do Mucuripe, ponto que dava início à novel Missão. E, como se vê, partimos na busca dos piratas pescadores.

O Capitão Lima, como Segundo Piloto, acompanhava, na carta, a operação, obedecendo à navegação em Pente, cumprindo as regras de Esclarecimento. O céu azul, sem nenhuma nuvem, envolvia a cansada máquina, que “jamais imaginaria” que estava de volta às atividades bélicas. E, nós tripulantes, todos originários do mesmo Esquadrão de Treinamento, olhávamos um para outro, buscando palavras que pudessem traduzir o que se passava nas nossas cabeças, surpresas com todo o ocorrido.

Não demorou, e o Capitão Lima desabafou – ESTAMOS EM GUERRA – E TODOS SORRIMOS! As praias da ensolarada Terra de Iracema passavam pelas nossas vistas e o voo se desenvolvia. Fortaleza ficando para trás e, à nossa direita, a beleza dos “verdes mares bravios”, cantado e recantado pelo rico folclore nordestino. As ondas, condutoras de uma bela faixa de espumas, aos poucos beijavam-nas e se desfaziam nas areias das praias litorâneas. O cansado “bombardeiro” deslizava na serenidade de uma linda manhã, dentro dos ditames do nosso navegador Cap

Lima que, de quando em quando, murmurava: – “passamos o Cumbuco, agora é Caucaia”, e, a seguir, foi referindo as nossas posições, cantando as belezas de Trairí, Mundaú, Jericoacoara e muitas outras. Olhava-se para o mar, onde nem as tradicionais jangadas enchiam a paisagem. O Cap Lima, mantendo o curso, balbuciava vez por outra: – “e os piratas?” E os sorrisos voltavam à cabine. O mar calmo, no seu fluxo determinado, beijava as praias, e o anil do céu tocava no íntimo de toda a equipagem.

Pensei alto e murmurei “...acima dos homens, perto de Deus...” recordando o que falava meu velho instrutor no Campo dos Afonsos, o saudoso Ten Carrilho, nos velhos tempos em que o PT-19 era a única aeronave que este articulista sabia operar: o avião do meu primeiro voo solo! Ouvia-se, tanto do mecânico, como do encarregado do armamento, breves motes de alegria com as maravilhas que nos circundavam. Um lindo dia, não só de carnaval, mas da envolvente beleza que a natureza proporcionava – céu, mar e a sensibilidade de toda a tripulação.

E de inimigo? Nada! O Lima, sempre sereno na sua navegação, sintonizou, no rádio, um programa das belas e tradicionais músicas de carnaval, acelerando o ânimo dos presentes, que passaram a balbuciar as letras das famosas marchinhas do cancionário brasileiro. Com o mar sem inimigos e os sons carnavalescos, a Missão de Guerra estava cada vez menos bélica. Com o sobrevoo da Foz do Parnaíba e o consequente bloqueio da Estação de Rádio Farol, começou o retorno do Esclarecimento. E, mais uma vez, a grande máquina de guerra voltou sem disparar um tiro, mantendo o “velho guerreiro” incólume, livre de belicismos, pronto para se manter nas suas voadas logísticas, destinação esta a que, há muito, já estava destinado. Será que o Reinado de Momo conspirou para a ausência e o desaparecimento dos Gállicos? A ausência do inimigo furtou à tripulação uma efetiva ação bélica, que emolduraria o reconhe-

cimento das nossas ações com uma folha de serviços que seria agraciada, em face do resultado da postura bélica que não se concretizou. Ainda ilesos, no rumo de volta, admirando a beleza da natureza que nos envolvia, emergiu, repentinamente, um fato voltado para a guerra que sempre me acompanhou. Relatos de antigas “missões de patrulha” nos idos da Segunda Grande Guerra, quando, companheiros nossos da Força Aérea, entre 1942 e 1944, patrulharam a costa brasileira.

Sabemos que foram muitos os torpedamentos, com perdas de muitos compatriotas, como nos relata a história. Envolvido por este pensamento, revivi um fato por demais curioso que aconteceu nos meus tempos de Tenente. Na posição de Oficial de Dia da Base Aérea de Fortaleza, no ano de 1951, recebi um documento que deixou marcas profundas na minh'alma de Aviador. Fui brindado pelo destino, que fez chegar às minhas mãos o “Livro de Guerra da Base Aérea de Fortaleza”, onde encontravam-se relatadas Missões de Patrulha realizadas no período da grande hecatombe. O documento me foi entregue num final de semana, não recordo por quem, e deveria ser entregue, tão logo quanto possível, ao Major Souza e Silva, Chefe de Pessoal da Base Aérea. De imediato, o título, muito me sensibilizou: Livro de Guerra!

Como nada me foi recomendado, folheei o livretinho, e, surpreendentemente, passei a tomar conhecimento de patrulhamentos realizados pelas aeronaves da Base Aérea de Fortaleza no período da Grande Guerra, com as descrições das

Missões, nas quais detalhes de Patrulhamento eram comentados com muito rigor. Nesta curiosa e quase absorvente leitura, preendi-me aos relatos do então Capitão Aviador Affonso Celso Parreiras Horta que, com muita fluência descrevia, com riqueza de detalhes, o ataque efetuado por sua aeronave a um submarino do Eixo, próximo ao arquipélago de Fernando Noronha.

Cheio de curiosidades, tomei a iniciativa de pesquisar, recentemente, na memorável obra do Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica, o Livro 3, da “História Geral da Aeronáutica Brasileira”, e reencontrei, nas páginas 424 a 426, os relatos de Parreiras Horta, na íntegra, fato que me levou a pinçar alguns detalhes da operação, no afã de comungar, de alguma forma, com o denodo e o espírito patriótico do grande Brigadeiro no ataque ao submarino inimigo. Assim, segue o que julguei pertinente evidenciar:

“...efetuamos uma patrulha mais longa, partindo de Fortaleza até a altura de João Pessoa, retornando a Natal para abastecer... decolamos às 12h15min, do dia 22 de maio de 1942,... o Cap Pamplona nas funções de segundo piloto e eu de navegador... às 13h30min sobrevoamos Fernando Noronha... às 13h57min foi avistado, na superfície, um submarino... o ataque foi feito de proa à popa... duas bombas caíram a bombordo bem próximo ao casco... o submarino abriu fogo... e a explosão das granadas, próximas ao B-25... era perfeitamente visível... o sub-

marino não submergiu, atirando contra nós... penso que estão avariados, sem poder submergir... voltamos a Natal, reabastecemos, remunciamos... decolamos, voltamos à área do nosso ataque e não mais encontramos o inimigo...

A Missão que acabáramos de realizar jamais poderia ser comparada aos feitos da Capitão Parreiras Horta, mas, restou à nossa equipagem de combate, a consciência do dever cumprido, certos de que: A PÁTRIA PEDIU E NÓS ESTÁVAMOS LÁ!

Cumpridas as formalidades de término da Missão e liberados pelo Estado-Maior responsável pelo voo, o Coronel Hippolyto, Comandante da Base, despediu-se de toda a equipagem e, com leve sorriso, almejou:... um feliz Carnaval pessoal... Respeitosamente, quase que em uníssono, respondemos – obrigado, e para o Comandante também. O jeep partiu e, próximo à saída das instalações da Base, o Matos Dourado, o nosso tripulante da área bélica, com muita veemência comentou: o momento é oportuno para que todos possamos lembrar a homenagem que foi prestada aos “Tripulantes” do antigo Esquadrão de B-25, quando a aeronave foi desmobilizada e recolhida ao Parque de Aeronáutica, em São Paulo. Assim, o motorista aproximou-se do Monumento, postado na área fronteira ao Cassino dos Sargentos, onde, gravado em bronze, no frontal do monumento, encontravam-se versos da lavra deste ousado “escrevinhador” que cantavam... ■

ODE AO B-25

Cap Av T. M. da Cunha Frota

Onde estás que não te vejo?

Que não ouço teu ronco forte!

Ensinaste o Domínio dos ares,

Cantar-te-ei sempre, até a morte.

Águia metálica, sempre veloz,

Trouxeste no bojo jovens heróis,

Que apreenderam contigo, no alto viver,

De dia de noite e no sono dos sóis.

E todos aqueles, que lidam nos ares,

Sentiram, tristonhos, a falta no céu!

Morrera o gigante, onde andará?

Talvez, sem motores, já ande ao léu!

Só poucos sabiam da tua desdita,

Coberto de anos, cumprira a missão.

Chegara o momento das asas fechar,

Pousado, sem ronco, colado no chão.

Subia a fumaça, lá na fundição,

Era o ferro velho vermelho a queimar.

Nem todos sabiam da tua desdita,

Restou a fumaça...só ela a voar!

O avião, o aviador e os sonhos da

busca dos ares, concretizaram-se na

“Velha Águia”

B-25

EPÍLOGO DA PRESENTE SAGA



NERO MOURA: exemplos de um Comandante



Reinaldo Peixe Lima
Cel Av

Caçador turma 1969 – Jaguar 25 – King 01 (88/89)
peixelima@casaer.com.br

Outro dia, cumprimentando, pela promoção, um dos “novos” Tenentes-Brigadeiros, Caçador puro-sangue e grande amigo, que foi meu aluno de F-5 no Grupo de Caça, fiquei bastante feliz pela maneira como me agradeceu.

Disse-me ele com toda a sua humildade: “...Peixe, cada estrela dessas aqui é o resultado do somatório das experiências que eu vivi na FAB. Os ensinamentos e os bons exemplos que eu tive de alguns companheiros e, principalmente, de alguns comandantes, contribuíram, e muito, para a minha formação. E você, pode estar certo, teve uma participação muito importante no resultado final”.

Um dos meus pupilos ter chegado ao topo da carreira, e creditar a mim uma participação em seu sucesso, deixou-me lisonjeado e orgulhoso. Então eu é que lhe agradei, até um pouco emocionado.

Depois, pensando no que ele me havia dito, conclui: “...é, realmente ele tem toda a razão”. Durante nossa vida, em todos os setores, temos que aproveitar as experiências vividas e os ensinamentos dos mais velhos, porém, sempre peneirando, sempre avaliando as situações e as intenções das pessoas, pois, orgulho, mesquinha, inveja, carreirismo, fraquezas e mau-caráter

podem mascarar as reais intenções...

Hoje em dia, são raros os exemplos de pessoas que não se dobram moralmente, que não se corrompem apenas para manter uma situação confortável, ou que tenham coragem para colocar em jogo toda uma vida ou uma carreira, apenas para defender ou manter seus princípios...

Vou voltar um pouco no tempo para contar um fato que muito me marcou, e tem a ver com isso, pois envolve nosso Patrono, o Brig Nero Moura, um dos homens mais íntegros com quem tive a oportunidade de conviver.

“Em 1971, ainda 1º Tenente, vindo do CFPM em Natal, apresentei-me em Santa Cruz, ao Ten Cel Barros (Barrinhos), então Comandante do Grupo de Caça, para servir no 2º/1ºGAC.

Além de voar as máquinas da época (TF-33 e F-8), minha função, em terra, era a de Relações Públicas. Mal havia chegado, e ainda sem saber bem onde era o norte ou o sul, fui imediatamente colocado no centro do furacão dos preparativos para as festividades de 22 de abril, dia da Aviação de Caça!

O R.P. tinha que providenciar muitas coisas, como: brindes, convites, almoço do Caçador, baile (na época era no Cassino da Base) mas, o mais importante era ter que entregar, em mãos, os convites dos Veteranos do Grupo de Caça, os heróis da Guerra, de quem eu já tinha ouvido falar, mas que mal conhecia a história...

Ao lado do Gabinete do Comandante havia uma sala – que também era da

responsabilidade do R.P.– onde estava o Histórico do Grupo de Caça, e foi lá que eu fui tomar conhecimento, pela primeira vez, dos feitos heroicos daqueles pilotos e mecânicos durante a Segunda Guerra Mundial. (Este acervo está hoje no MUSAL, para onde foi transferido, creio que em 1976, quando o Grupo mudou-se do Hangar do Zepellin para suas atuais instalações).

Bem, eu agora já sabia um pouco sobre os nossos Veteranos, e estava ansioso para conhecê-los pessoalmente, pois, não só ia entregar-lhes os convites, como também, ia ter a oportunidade de conviver com eles durante as festividades comemorativas da data mais importante da Aviação Militar do Brasil. Quando fui apresentar-me ao Comandante antes de sair para entregar os convites, recebi uma ducha de água fria: o Ten Cel Barros me adiantou que nenhum piloto ia comparecer nem à solenidade, nem ao almoço, nem nada!!

“– Mas como, Chefe? A festa é para os Veteranos, e só faz sentido com a presença deles. Tudo que temos, devemos ao que eles fizeram na Guerra. Como é que eles não vêm aqui?”

Então, o Chefe Barrinhos, com sua tranquilidade habitual, me disse: “Peixe Lima, vai lá, entrega os convites e depois conversamos...”. Durante a entrega dos convites, lembro-me de ter sido recebido pessoalmente por alguns Veteranos, outros pediram para que eu deixasse o convite na portaria do prédio...

Retornei a Santa Cruz meio frustrado, e sem saber bem a causa daquele comportamento. O Ten Cel Barros me contou depois, meio por alto, que alguns pilotos integrantes do Grupo tinham sido cassados em 1964, e esta seria a causa do não comparecimento dos Veteranos às solenidades em sua homenagem.

Não entrei muito fundo no problema, mas aquilo me incomodava um pouco. Na minha cabeça de tenente, pensava: “...a FAB homenageando os seus heróis de Guerra, e nenhum piloto presente. Onde estavam Nero Moura e seus comandados?... Que os cassados não venham tudo bem, mas os outros bem que podiam comparecer...”.

Bem, o tempo passou, e os Veteranos continuavam levando falta no 22 de abril...

Fui transferido para Anápolis em 1973 e voltei em 1976 para o Grupo de Caça, agora voando F-5 e sob o comando do Ten Cel Baptista (depois Comandante da Aeronáutica), tendo o Maj Fleury como Oficial de Operações (S3), ambos prestigiadíssimos, dentro da FAB. Esta dupla fora de série foi responsável por uma das grandes fases operacionais do Grupo de Caça, com os F-5 recém-chegados, trazendo novos procedimentos operacionais e novas táticas de emprego. Voávamos muito, e manobras e operações envolvendo outras Forças eram uma constante.

No lado social, iniciava-se, também, uma nova fase, brilhantemente desenvolvida pelos dois, que sacaram que já era a hora de tentar uma re-aproximação com os Veteranos do Grupo de Caça.

Toda segunda-feira, o Comandante Nero Moura tinha por hábito, já havia muitos anos, reunir em seu apartamento na Av. Atlântica, no Posto 6, em Copacabana, os pilotos Veteranos do Grupo de Caça. A reunião durava, impreterivelmente, das 18h às 20h, e o objetivo era jogar conversa fora, tomando o whisky Glenmorange do Comandante Nero. Normalmente compareciam uns 10 ou 12 Veteranos, que moravam no Rio. Às vezes, alguns que moravam em outras cidades, de passagem pelo Rio, compareciam também.

O Baptista e o Fleury, pouco a pouco, foram se aproximando e passaram a ser também convidados para as reuniões de segunda-feira. Na primeira oportunidade, levaram, também, os dois Comandantes de Esquadrão, que eram o Maj Sérgio (1º Esq.) e o Maj Potengy (2º Esq.). Numa segunda fase, eu e o Souza Junior (Caju), que éramos os Operações do 1º/1º e do

2º/1º, respectivamente, também passamos a comparecer às reuniões.

Que experiência de vida, que oportunidade fantástica, poder conviver com aqueles Veteranos, poder ouvir suas histórias!! Estavam sempre lá, além de Nero Moura, o Brig Assis, o Brig Mota Paes, Brig Meira, Keller “the Killer”, Canário (ainda chamado de Aspirante pelo Brig Nero...), Kopp, Candiota, Correia Neto, Fortunato, Renato Goulart e, logicamente, o Rui Moreira Lima regendo e comandando os eventos. Que grupo! Todos possuidores de personalidades fortes e marcantes, cada um com suas peculiaridades...

Na primeira vez que lá estive, com Batista e Fleury, fomos recebidos na porta pelo Brig Nero Moura, em pessoa, que fez questão de ser apresentado aos novos participantes daquele “evento”. Nunca vou esquecer sua primeira recomendação: “Querida dizer aos senhores, que estão vindo pela primeira vez, que todos são muito bem-vindos à minha casa, e que, aqui, pode se falar sobre qualquer assunto, menos sobre política...”.

Que percepção do Brig Nero! Ele sabia que naquele momento de reaproximação entre diferentes gerações da FAB qualquer comentário de cunho político poderia abrir velhas feridas ainda não cicatrizadas.

E, assim, as reuniões ocorriam: muita história da Guerra, onde recordavam voos, missões realizadas, situações de perigo, a sobrevivência nos campos de concentração, enfim, voltavam a ser os tenentes de 1945 na Itália...

Como passamos a ir a todas estas reuniões de segunda-feira, lá pelas tantas, já éramos considerados parte do grupo e, ainda naquele ano, tivemos a honra de ser convidados para o famoso picadinho “Jesus está Chamando”, no dia 6 de outubro, e que era oferecido pelo Brig Nero no seu apartamento, que ficava lotado de gente!

A este evento, compareciam, praticamente, todos os pilotos Veteranos: vinham de São Paulo o Tôrres, o Rocha e o Brandini; de Petrópolis desciam o Cox e o Miranda Correa; e, uma vez lembro-me de que até o Pereyron veio de Porto Alegre! Era uma grande confraternização, agora também com a nossa presença, militares da ativa da FAB, pilotos do Grupo de Caça!

O gelo – se é que havia – estava definitivamente quebrado...
O nosso grande objetivo era fazer com que o Brig Nero Moura voltasse a Santa Cruz e, juntamente com seus comandados comparecesse às festividades do dia 22 de

abril para que pudéssemos homenageá-lo devidamente, como merecia. Sabíamos que, se ele fosse, todos os Veteranos iriam acompanhá-lo.

Numa das reuniões de segunda-feira, mais para o final do ano, conversávamos com o Brig Nero, e o Baptista puxou o papo sobre o comparecimento dos Veteranos a Santa Cruz. O argumento era que as novas gerações queriam conhecê-los, e que eles (os veteranos) eram a razão de ser da Caça brasileira, a origem de tudo, e tinham que voltar ao nosso convívio etc...

O velho Brigadeiro escutou com atenção, depois nos olhou com aquele meio sorriso bonachão que lhe era peculiar, disse: “... Vocês estão certos em querer a nossa presença em Santa Cruz, mas, tenho certeza de que vão entender a minha posição: agradeço o convite, mas não posso aceitar. Só vou a Santa Cruz no dia em que puder entrar lá com todos os meus comandados”.

Eu fiquei calado, só olhando, o Baptista e o Fleury ainda argumentando, e eu pensei comigo: “...Esse Big. Nero é muito melhor do que eu pensava!! Está explicado porque aqueles homens, até então, se reúnem em torno dele! Isso é que é Comandante! Isso é que é liderança!”.

Realmente, o Brig Nero era uma pessoa fora da curva. A ele não interessavam as razões pelas quais três integrantes do Grupo de Caça, seus comandados, tinham sido cassados em 1964. A questão era simples: se eles não podem entrar na Base, eu também não entro. Câmbio!

E não entrou, até que ocorreu a anistia, em 1979. No ano seguinte, 1980, eu ainda servindo no Grupo de Caça, presenciei a entrada triunfal de Nero Moura na Base Aérea de Santa Cruz, acompanhado por todos os seus comandados para participar das comemorações do 22 de abril. Era uma felicidade só! Um exemplo de coerência e de caráter, de um homem que foi leal aos seus comandados durante toda sua vida.

Estou contando esta história agora, porque no último almoço de 6 de outubro, no Clube da Aeronáutica, a foto em tamanho natural do Brig Nero o fez tão presente, que fiquei emocionado e lembrei-me dos seus ensinamentos, que me marcaram por toda a vida. Acho que as novas gerações têm de ter conhecimento de exemplos, como esse, para poder melhor avaliar as pessoas, e saber identificar os atos e comportamentos que diferenciam e caracterizam os grandes líderes... ■

DA COR DO BRASIL

“A minha gente sofrida
despediu-se da dor
ao ver a banda passar...”

Chico Buarque de Hollanda

A cultura popular brasileira, fonte permanente de inspiração para o imaginário deste rico e imenso mundo mítico chamado Brasil, continua sendo um dos mais fortes instrumentos de preservação da identidade brasileira. No campo musical e também coreográfico, uma das suas mais vibrantes manifestações é o frevo pernambucano, hoje considerado patrimônio cultural da humanidade.



Um estudo sobre o frevo

Envolto em uma atmosfera abolicionista, surgiram os primeiros clubes carnavalescos do Recife, compostos, majoritariamente, por negros e mulatos, sob a forma de corporações profissionais: o Clube das Pás, que congregava os carvoeiros; o Vassourinhas, os lixeiros, e assim por diante. Em tempo anterior, não muito distante, meados do século XIX, teria sido gerado o frevo pernambucano, a partir dos dobrados e das polca-marchas interpretadas pelas bandas militares do 4º Batalhão da Artilharia e da Guarda Nacional, popularmente denominadas de Bandas do “Quarto” e de “Espanha”. Esta última tinha como regente um espanhol, motivo de sua denominação popular.

Acompanhados pelos escravos, ditos capoeiras de Angola, os passos destes, as suas evoluções, acabaram por provocar um andamento mais rápido para a música, transformando-a inicialmente em marcha frevo e, posteriormente, em frevo de rua, no compasso musical em que hoje é executado.

Sobre os capoeiras e a capoeira, assim se manifesta Luís da Câmara Cascudo: “Capoeira: jogo atlético de origem negra introduzido no Brasil pelos escravos bantos de Angola, defensivo e ofensivo, espalhado pelo território e tradicional no Recife, cidade de Salvador e Rio de Janeiro [...]. Desde o princípio foi reprimido pela polícia [...] tornando, nas festas populares, um perigo de vida assistir à passagem das bandas de música [...]”.

No Recife, os capoeiras seguidores da Banda de sua predileção, armados de cacetes e facas de ponta, ao encontro das duas, partiam para um confronto quase sempre sangrento.

Viva o Quarto
Morra a Espanha
Cabeça Seca (o escravo)
É quem apanha

Ainda jovem, fui instado por uma socióloga americana, a quem muito deve a cultura popular pernambucana, a comparecer a um ensaio de uma orquestra de frevo em distante e pobre subúrbio do Recife. Lá chegando, deparei-me com um quadro verdadeiramente desolador. Os músicos, pobremente vestidos, aglomeravam-se em um estreito mocambo, onde em pequena mesa de canto se viam copos de papel e duas garrafas de pinga. Seus instrumentos, espalhados pelo chão de terra batida ou pelos cantos das paredes, se assim podem ser chamadas, disputavam espaço com eles. Um sargento da polícia militar de Pernambuco, mal fardado, com a túnica desabotoada, foi-me indicado como o condutor da orquestra. Mais do que um mero condutor de orquestra, o sargento representava para aquele povo humilde, a presença de uma “autoridade protetora do Estado”, costumeiramente ausente daquele distante

e miserável logradouro, até então esquecido pelo poder público. Mesmo na penumbra era possível avistar, nas circunvizinhanças, os manguezais, presença natural constante na paisagem física das regiões mais pobres do Recife. Era o início da noite e o silêncio dominava aquele miserável ambiente. Eis que, ao apito do sargento, os músicos prontamente tomaram seus instrumentos e saíram para o relento, estruturando-se musicalmente para a execução do frevo: metais à frente, tubas à retaguarda.

Os primeiros acordes do frevo me soaram como as trombetas da ressurreição. As pessoas, em grande número, acorreram rapidamente. E a partir daí, era só alegria, muita alegria. Uma explosão de alegria! “A minha gente sofrida despediu-se da dor”.

Poucos gêneros musicais têm a capacidade de transmitir maior explosão de alegria do que o ritmo contagiante do frevo, a qual se manifesta principalmente através da dança. Na expressão de Capiba, grande compositor pernambucano, “quando a gente entra na dança” (no frevo), não se lembra de ninguém.

Nas orquestras de frevo, os metais, tais como os pistões, os trompetes e os trombones de vara, costumam dialogar musicalmente com as palhetas, clarinetes ou saxofones, ficando a marcação por conta das tubas em um verdadeiro concerto sinfônico no qual a prima dona, quando presente, é a requinta.

Música popular de um nível mais elevado de complexidade para sua elaboração, levou o maestro Guerra Peixe a considerar que só alguém possuidor de sólida formação musical, preferentemente de regência, teria a capacidade para compor um frevo.

O branco europeu predomina na sua origem musical. O negro africano na sua rica coreografia. Assim sendo, o frevo é mulato, a cor do Brasil.

O frevo, nas suas expressões musical e coreográfica, reflete o espírito libertário do povo pernambucano. Sua dança nos remete a alguns dos traços delineadores do caráter nacional, tais como: a criatividade, o individualismo e a capacidade de improvisação ■

CRONOLOGIA AERONÁUTICA

BRASILEIRA Sétima Parte

Pesquisa de Fernando Hippolyto da Costa
Cel Av

13/abr/1901 – Santos-Dumont, com os quatro mil francos que lhe foram concedidos pelo Aeroclub de França (“Prêmio de encorajamento”), instituiu o “PRÊMIO SANTOS-DUMONT” para ser concedido ao aeronauta que, SEM LIMITE DE TEMPO, partisse do Parque de Aerostação de Saint-Cloud, contornasse a Torre Eiffel e regressasse ao ponto de partida sem tocar no solo, usando somente os meios de bordo. O concurso seria aberto, todos os anos, de 1º de maio a 1º de outubro.

Pelo regulamento do “Prêmio Santos-Dumont”, este não poderia ser concedido ao seu fundador nem a nenhum aeronauta que ganhasse o prêmio utilizando uma aeronave pertencente a Santos-Dumont. Apesar de instituído, o prêmio nunca foi ganho.

12/mar/1901 – O jornal “L’Echo de Paris” fez a seguinte descrição de Santos-Dumont: “A natureza, dotando-o de qualidades morais que o fazem um aeronauta completo, não quis fazer as coisas pela metade; ela lhe deu, além disso, como complemento de seu lote de qualidades intelectuais, um conjunto raro de aptidões físicas, uma agilidade de pássaro, um pé de alpinista e mão de mecânico, tudo reunido sob um peso de 50 quilogramas, recorde de leveza no Aeroclub”.

Jun/1901 – Santos-Dumont realizou três ascensões a bordo do balão-livre “Fatum”, a fim de experimentar o invento de Emmanuel Aimé (seu amigo e que pertenceu à diretoria do Aeroclub de França), denominado “Termosfera”, destinado a dar maior controle vertical nas ascensões aerostáticas, com economia de lastro e de gás.

Obs.: Em entrevista concedida, em 15 de fevereiro de 1905, ao “Je sais tout”, Santos-Dumont esclareceu que retomara ideia semelhante quando, nesse ano, construiu o seu “Nº 13”.

12/jul/1901 – O Secretário do Aeroclub de França, Emmanuel Aimé, escreveu a Santos-Dumont confirmando a inscrição do aeronauta brasileiro para concorrer ao prêmio de aerostação organizado pela agremiação. Nessa mesma data, Santos-

Dumont realizou um voo de experiência com o balão-dirigível “Nº 5”, partindo de Saint-Cloud e, depois de executar dez voltas sobre o campo de corrida de Long-champs, circundou a Torre Eiffel, tendo, antes, pousado nos jardins do Trocadero para consertar o leme de direção, cujo cabo arrebentara-se. Cederam, para isso, uma escada de sete metros, e os reparos feitos rapidamente.

Segundo o escritor Paulo Leofredo, Santos-Dumont chegou a percorrer, nesse dia, 45 km em 4 horas e 17 minutos de voo.

Há divergência quanto à data; o biógrafo Peter Wykeham indica 10 de julho.

Algumas características do “Nº 5”: a) Volume - 550 m³; b) Comprimento - 33 metros; c) Balonete compesador - 60 m³; d) Motor - “Buchet”, 4 cilindros e 16 HP de potência; e) Forma - cilindro-cônica; f) Diâmetro - 6 metros; h) Hélice - com 4 metros de diâmetro, de madeira e aço, afixada na cauda, com 200 RPM; h) Peso do cabo pendente - 36 kg.

Suspensa ao invólucro do “Nº 5” havia uma armação triangular de pinho, com 18 metros de comprimento e pesando apenas 41 kg. Essa armação foi construída numa oficina de Nice pelo próprio Santos-Dumont. As juntas dessa armação eram de alumínio e, para manter a rigidez necessária, o aeronauta reforçou-a com cordas de piano. Voltou a utilizar-se do lastro líquido e a hélice retornou a ser instalada na cauda do dirigível, isto é, na extremidade posterior da quilha. Na seção dianteira da quilha ficava a “nacelle”, onde Santos-Dumont tinha todos os comandos necessários ao alcance de suas mãos.

O leme de direção apresentava, inicialmente, a forma de um pentágono seccionado e foi instalado na extremidade traseira do invólucro; posteriormente o leme teve a forma triangular, e foi colocado entre a extremidade traseira da quilha e o invólucro.

13/jul/1901 – Entusiasmado com os bons resultados colhidos, no voo do dia anterior, Santos-Dumont voltou a subir com o “Nº 5”, ascendendo às 6h41min., para realizar uma nova tentativa com

vistas a conquistar o “Prêmio Deutsch de La Meurthe”.

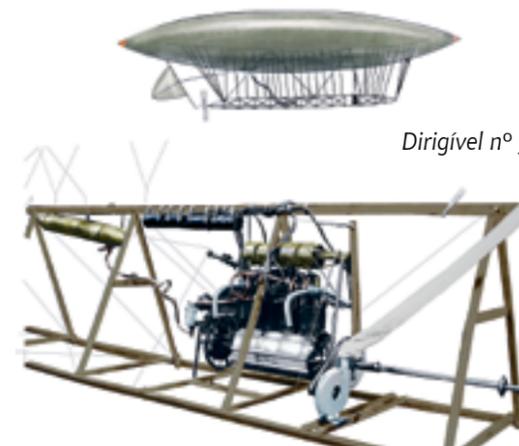
Com dez minutos de voo, Santos-Dumont circundou a Torre Eiffel, mas, com problemas no motor, foi obrigado a descer entre as árvores do parque residencial do Barão Edmond de Rothschild. O “Nº 5” sofreu alguns rasgões em sua tela, o que acarretou a perda total do hidrogênio.

Próximo ao local do acidente ficava o palácio da Princesa Isabel, casada com o Conde d’Eu. Ao saber do ocorrido, a Princesa providenciou para que fosse levado um almoço a Santos-Dumont, o qual permanecia junto ao “Nº 5”, orientando a remoção dos destroços. Pediu-lhe, ainda, a Princesa Isabel, que seu compatriota fosse ao palácio para descrever o acidente, solicitação à qual o brasileiro atendeu prazerosamente.

Nessa mesma data, membros do Aeroclub de França expediram a seguinte nota, pela imprensa: “Os membros do Aeroclub, desejam exprimir, espontaneamente, ao seu colega Santos-Dumont, toda sua admiração pela série de experiências em balão-dirigível, feitas por ele; nos dias 12 e 13 de julho”. Seguem-se 12 assinaturas, incluindo a do Marquês de Dion, Presidente do Aeroclub.

Com relação às experiências realizadas por Santos-Dumont, nos dias 12 e 13 de julho de 1901, foi remetido o seguinte telegrama pelo Ministro da Indústria do Brasil, em nome do Presidente da República, Dr. Manoel Ferraz de Campos Sales: “Dr. Santos-Dumont, Legação Brasil, Paris – Em nome Presidente da República saúdo-vos brilhantes experiências acabais de executar nesta capital com a vossa aeronave tendo descoberto solução há tanto procurada aumentais glória Brasil completando obra Bartolomeu Gusmão ilustre patrício nosso pt Alfredo Maia Ministro da Indústria”.

14/jul/1901 – Ainda com vistas aos voos de 12 e 13 de julho, o jornal “L’Echo de Paris” comentou que “apesar de jovem, Santos-Dumont há muito tempo procura realizar o seu dirigível. Ele não se deixou desanimar, em face das experiências longas, dispendiosas e perigosas”.



Dirigível nº 5

Referindo-se a Santos-Dumont, o jornal “The New York Sun”, de Nova Iorque, esclareceu que “o triunfo do homem sobre os caminhos do ar chegou, afinal, e foi um filho do Novo Mundo que conquistou a primeira vitória”.

15/jul/1901 – Em artigo estampado no “L’Auto-Velo”, o jornalista H. Desgrange, redator-chefe, propôs que o Governo Francês concedesse a Santos-Dumont a Cruz da Legião de Honra como recompensa pelo seu memorável êxito na resolução do problema da dirigibilidade dos balões.

Vários outros jornais franceses apoiaram a iniciativa, logo em seguida. Santos-Dumont foi agraciado, em 1904, com o grau de Cavaleiro da Legião de Honra da França; no ano de 1910, foi promovido a Comendador, ascendendo a 11 de dezembro de 1929 ao grau de Grande Oficial.

O jornal “Paris Sport” publicou o comentário que se segue acerca de Santos-Dumont: “Um verdadeiro desportista, em toda a acepção da palavra, que acha muito mais divertido fazer curvas a 500 metros de altura do que andar a 80 quilômetros por hora, nas estradas”.

Em entrevista ao “Temps”, de Paris, o Engenheiro Armengaud disse: “...como é possível que Santos-Dumont, com dispositivos que parecem extremamente simples, acaba de conseguir um sucesso, enquanto que outros, entre eles ainda muito recentemente o Barão de Zeppelin, na Alemanha, fracassaram, dispondo de meios mais poderosos e à custa de despesas conside-

ráveis”. E ainda: “Enquanto que Henrique Giffard obtinha a força motriz para o seu aeróstato da máquina a vapor, enquanto que Renard e Krebs faziam, para isso, as primeiras aplicações da eletricidade, o Sr. Santos-Dumont teve a feliz ideia de utilizar um motor a petróleo que, atualmente, permite termos, no menor volume e com um peso relativamente fraco, o motor mais apropriado para uma aeronave dirigível”.

16/jul/1901 – Foi publicada, no “L’Auto-Velo”, a resposta de Santos-Dumont, com referência à concessão da medalha da Legião de Honra da França: “Meu caro Desgrange. Fiquei muito sensibilizado pelo seu artigo, mas, no ar, não mais do que em terra, aliás, não penso na Cruz. Minha honra é ter a simpatia e o encorajamento de amigos como você, que contribuem, pela difusão da ideia aeronáutica pelo mundo, para o progresso da mais bela e da mais francesa das ciências. Como você bem disse, meu coração está com a França, para servi-la em tempo de paz como, – que Deus não queira – em tempo de guerra, visto que o balão-dirigível, pela fatalidade das coisas, SE TORNARÁ, BREVE, UMA TERRÍVEL ARMA DE COMBATE. Ass.: Santos-Dumont”.

A propósito dos sucessos alcançados por Santos-Dumont, “The Daily Messenger” (edição francesa), comentou que “provavelmente poucos homens foram mais falados em Paris, nos últimos dez dias, do que o Sr. Santos-Dumont, o qual alguns jornalistas batizaram de “O REI DO AR”. Seus feitos recentes, conquistaram Paris e, em poucas horas, o mundo inteiro sabia o que ele tinha feito”.

17/jul/1901 – Na Câmara de Deputados da Capital Federal (Rio de Janeiro), em discurso polêmico, Augusto Severo de Albuquerque Maranhão apresentou projeto de nº 112/1901, concedendo a importância de 100 contos de réis a Santos-Dumont para que o mesmo prosseguisse em suas experiências em Paris. O projeto foi aprovado, através de abertura de crédito no Ministério da Viação e Obras Públicas e foi assinado por Severo e seu colega Carlos Cavalcanti. A importância de 100

contos de réis equivalia, aproximadamente, a 125.000 francos (ou 275.000 francos, como afirmam outros biógrafos).

Na tramitação do supramencionado projeto, o relator da Comissão de Orçamento, deputado Serzedelo Corrêa, assim se exprimiu: “O nosso orgulho deve ser grande porque, acima das catedrais góticas e das grandes obras de artes criadas pelo gênio francês, flutuou, nos ares, a Bandeira Brasileira, levada, não por correntes aéreas efêmeras, mas pela força de vontade de um homem, mostrando que nós, também, um povo latino, temos homens que contribuem para a realização dos altos destinos da humanidade neste planeta”.

Os cadetes da Escola Militar do Brasil telegrafaram a Santos-Dumont nos seguintes termos: “Mocidade Escola Militar Brasil envia calorosas felicitações resolução problema dirigibilidade aeronave completando invento Bartolomeu de Gusmão dupla glória pátria brasileira”.

No jornal “L’Auto-Velo”, de Paris, Henry de La Vaulx escreveu que “a vitória que acaba de alcançar, tão brilhantemente, o nosso colega Santos-Dumont, chamou, novamente, a atenção do público para questão apaixonante da direção dos balões”. E ainda: “Santos-Dumont triunfou na mais bela experiência jamais tentada, desde Dupuy-de-Lôme, e o universo inteiro admira, agora, esse jovem cujo nome passou subitamente para a posteridade”.

Obs.: O Comte Henry de La Vaulx foi um aeronauta francês (1870-1930), fundador do Aeroclub de França (em 1898) e da Federação Aeronáutica Internacional (em 1906, com sede em Paris).

18/jul/1901 – o “The New York Herald”, de Nova Iorque, proclamou que “o herói do momento é, certamente, o Sr. Santos-Dumont. Suas experiências em navegação aérea, coroadas de êxito, sexta-feira e sábado passados, levaram o seu nome até aos cantos mais remotos do mundo”.

19/jul/1901 – “Les Sports” publicou que “a data de 12 de julho de 1901 ficará marcada nos anais da locomoção aérea. Pela primeira vez, um aeróstato foi diri-

gido pelo seu inventor (Santos-Dumont), guiado em torno de um ponto escolhido e obedeceu, nas suas evoluções, não mais aos caprichos do vento, mas à vontade do seu capitão”.

20/jul/1901 – Santos-Dumont fez novos ensaios com o “Nº 5”

26/jul/1901 – O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, com sede no Rio de Janeiro, aprovou, por unanimidade, o seguinte voto de louvor: “Propomos, na ata da sessão de hoje, se consigne um voto de admiração, louvor e aplauso, ao Sr. Santos-Dumont, distinto brasileiro que, inscrevendo o seu nome aos dos benfeitores da humanidade, por felizes trabalhos, a bem da navegação aérea dirigível, forneceu à História pátria, uma das mais brilhantes páginas”.

29/jul/1901 – Santos-Dumont fez um voo de experiência com o “Nº 5”, com duração de 15 minutos, sobre o Hipódromo de Longchamps, conforme divulgou “Le Matin”.

30/jul/1901 – O periódico “The Daily Messenger”, de Paris, estampou a seguinte análise, tendo em vista a repercussão dos voos bem-sucedidos de Santos-Dumont, ocorridos em 12 e 13 do mesmo mês: “É preciso muita coisa para perturbar este bravo jovem-brasileiro. Seu sangue-frio perfeito e sua tranquilidade imperturbável são qualidades notáveis do seu caráter. Aqueles que o viram, com chapéu de palha, em manga de camisa, colarinho alto de linho e uma pequena gravata de seda escarlate, elevando-se em direção às nuvens, com um sorriso tranquilo no seu rosto, só podiam achar que os franceses tiveram razão em lhe conceder a título de REI DO AR”.

1º/ago/1901 – A Princesa Isabel (filha do Imperador Dom Pedro II e casada com o Conde D’Eu), ofereceu a Santos-Dumont uma medalha de São Benedito para “protegê-lo contra acidentes”. Na carta anexa, ela escreveu ao aeronauta: “Envio-lhe uma medalha de São Benedito, que protege contra acidentes. Aceite-a e use-a na corrente de seu relógio, na sua carteira ou no seu pescoço. Ofereço-lha pensando na sua boa mãe e pedindo a Deus que lhe socorra sempre e lhe ajude a trabalhar para a glória de nossa Pátria. Ass.: Isabel, Condessa d’Eu”.

Santos-Dumont mandou confeccionar, posteriormente, uma pulseira de ouro para prender a medalha, passando, daí em diante, a usá-la sempre no pulso esquerdo. “Essa medalha nunca mais me abandonou”, escreveu ele, anos mais tarde, no seu livro “Dans l’air” (Os meus balões), editado em 1904.

O Aeroclube da França conferiu a Santos-Dumont uma medalha de ouro como recompensa pelo sucesso das suas experiências com a dirigibilidade dos balões. Essa medalha, mandada cunhar especialmente, foi concedida pela primeira vez e representava a mais alta recompensa que era outorgada pelo Aeroclube.

2/ago/1901 – O periódico “Le Rallie-ment”, de Belfort, França, assim comentou a respeito de Santos-Dumont: “Esse terrível aeronauta, que tão audaciosamente se lança na conquista do ar e que, certamente, há muito tempo, fez o sacrifício da sua existência, é muito jovem. O Sr. Santos-Dumont chega todas as manhãs às cinco horas ao Parque de Aeronave em Saint-Cloud. No hangar onde se acha o aeróstato, ele se desdobra, supervisiona, inspeciona, faz introduzir numerosas modificações e os diversos operários que o cercam, atentos, tomados de emulação e parecendo, como ele, animados do desejo de vencer, se empenham e procuram todos os melhoramentos possíveis, sejam no motor, na nacelle ou na quilha”.

4/ago/1901 – Santos-Dumont fez um voo de experiência com o “Nº 5”, com duração de apenas 8 minutos, ocasião em que houve dificuldades com o cabo-pendente, conforme noticiou “Le Siecle”.

8/ago/1901 – Ao realizar nova tentativa para ganhar o “Prêmio Deutsch”, após contornar a Torre Eiffel com o “Nº 5”, Santos-Dumont percebeu que uma das válvulas automáticas do hidrogênio entrou em “pane” passando o dirigível a perder gás. Em decorrência desse grave defeito, o balão contraiu-se, provocando a ruptura de diversas cordas de sustentação. Com a força do vento, o “Nº 5” acabou colidindo contra o Hotel do Trocadero, de seis pavimentos e situado na praça do mesmo nome, estação de Passy.

Santos-Dumont, mais uma vez, escapou incólume desse acidente. Os bombeiros do Posto localizado na Rue du

Passy, perto do local do acidente, foram tirá-lo de uma posição incômoda, pois o brasileiro ficara pendurado a 20 metros de altura, no Boulevard Delessert, preso à armação de madeira que, por sua solidez, havia garantido a sua pessoa no choque contra o edifício.

Na tarde do mesmo dia, na sede do Automóvel Clube da França, Santos-Dumont declarou aos jornalistas que foram entrevistá-lo: “O meu balão (Nº 5), que eu julgava completamente perdido, está estragado apenas pela metade. Tudo, menos o invólucro, poderá ser ainda aproveitado. Acabei de encomendar ao Sr. Lachambre um novo invólucro; ele me prometeu que estaria pronto no fim do mês. Neste intervalo, repararei as pequenas avarias sofridas pelo meu chassis e no 1º de setembro encheréi o balão (Nº 6), novamente”.

Examinando os destroços depois do acidente, Santos-Dumont não pôde concluir o que falhara primeiro, mas, ele suspeitou de que o verniz do balonete interior não havia secado adequadamente, fazendo com que o mesmo ficasse grudado no interior do invólucro, impedindo sua ação.

Obs.: Os danos causados no Hotel Trocadero, orçados em 150 francos, foram cobrados judicialmente a pedido da proprietária do Hotel, Sra. Denicau, que declarou “ser uma admiradora de Santos-Dumont, mas não podia desinteressar-se pelo seu imóvel”. Mas, a imprensa local não poupou críticas à rica proprietária do Hotel Trocadero, considerando sua atitude um desrespeito à pessoa do pioneiro. O jornal “L’Auto-Velo”, edição de 28 de agosto, publicou o total da despesa, indenizada por Santos-Dumont: Carta de intimação - 0,50 francos; Citação - 4,80 francos; Danos - 150 francos; Selo - 0,10 francos. Total: 155,40 francos.

A intimação judicial, que foi levada à residência de Santos-Dumont, em 27 de agosto, por um oficial de justiça de nome Eugène Kilien Kassemiche, marcava a data de 29 de agosto, às 13h, para que Santos-Dumont comparecesse a uma audiência no Tribunal do 8º arrondissement de Paris, para tomar conhecimento da acusação e indenizar a importância de 150 francos. Santos-Dumont efetuou o pagamento dessa indenização antes daquela data, resolvendo antecipadamente aquela questão ■



Jornada Mundial da Juventude

De 23 a 28 de Julho de 2013

“Ide e fazei discípulos entre todas as nações”

MATEUS 28,19

A Jornada Mundial da Juventude mostra ao mundo o testemunho de uma fé viva, transformadora e o rosto de Cristo em cada jovem. E como protagonistas dessa festa, também, através deles, o 'rosto' jovem de Cristo se mostra ao mundo.

Venha para a JMJ Rio2013. O Rio de Janeiro espera por você!

ACESSE O SITE OFICIAL

ACOMPANHE A JMJ NAS REDES SOCIAIS

www.rio2013.com



“O senhor gostaria de ler o manuscrito de meu livro?”, perguntou-me o simpático velhinho, vestido com simplicidade, naquela metade de dia, sob um calor infernal, no pátio do Hospício de Rio Bonito.

Em suas trêmulas mãos estendidas, tão surradas pelo tempo quanto sua vinçada face, um calhamaço de papel pautado, no qual, afora o título “A Herança do Doge”, não havia sequer uma linha impressa.

Nesse momento, chamado para minha entrevista com o psiquiatra-chefe da instituição, não pude dar-lhe maiores atenções ou, mesmo, entender melhor a incongruência do episódio, sobretudo, porque tinha meus próprios problemas a resolver naquele distante local.

Ainda aguardando na antessala, os pensamentos da sequência de fatos que me trouxeram até ali vinham aos borbotões.

“Aprovação no exame intelectual da Escola de Aeronáutica. Festejos. Exames de saúde. Entrevista com o psicólogo. Perguntas dúbias para respostas inseguras. A figura negra projetada na parede. A interpretação, dois camarões negros, com turbantes de dervixes turcos, dançando frente a frente. A cara de espanto do avaliador. O diagnóstico de neurose estrutural. A tristeza. O desânimo. A perspectiva de viver uma vida sem pilotar um avião de caça. A solução regulamentar, obter um laudo contraditório e apelar para a junta superior, para nova avaliação psicológica. A esperança! Afinal de contas, maluco eu tinha certeza de que não era. E a partir dali, a *via crucis* de mais de 20 dias...”

Nos mais de 15 exames que fiz naquele período, todos os médicos, sempre sorridentes, me afiançavam que eu não possuía nenhum tipo de doença mental, e, ainda, que aquele diagnóstico de “neurose

estrutural”, aplicado pelo médico da FAB, era, inclusive, questionado por inúmeros teóricos do assunto. Pensei na enorme quantidade de colegas, mais de 50, que haviam recebido o mesmo diagnóstico, tendo alguns deles, até mesmo, desistido da apelação a tal junta especial.

Seria aquele, então, somente um expediente para reduzir o número de candidatos aptos às poucas vagas existentes? Eu nunca saberia...

No entanto, apesar dos resultados positivos, era batata: no momento em que eu solicitava o laudo e explicava o motivo, todos esses médicos civis ficavam apavorados ante a possibilidade de que seus pareceres fossem usados para contestar o laudo de uma “junta militar”.

E assim foi, até que meu tio lembrou-se de um amigo psicólogo, que havia sido oficial médico do Exército, e agora, na reserva, ocupava justamente a função de chefia no Hospício de Rio Bonito.

Após o contato telefônico e as explicações necessárias, o Dr. Porto Carrero disse que, após uma avaliação pessoal, não teria qualquer problema em contestar o laudo militar, caso eu fosse realmente são. E assim, lá fui eu, de balsa e ônibus no calor de fevereiro, mas com o coração renovado de esperança para aqueles confins além Niterói.

O calor, de quase 40°, não diminuiu nem um pouco, quando saltei do coletivo, num acostamento poeirento, em frente aquela construção com muros brancos e

azuis, já bastante castigada pelo tempo.

A avaliação não durou mais do que meia hora, entre perguntas, respostas, desenhos e as conhecidas figuras de tarântulas, morcegos, elefantes e tantas outras, que a imaginação fértil de um jovem de 20 anos pode criar. O resultado foi favorável.

Eu já me despedia do Dr. Porto Carrero, quando me lembrei do episódio do manuscrito em branco. A curiosidade matou o gato! Não pude me furtar a perguntar.

E, assim, o médico contou-me a saga do senhor Neves e de sua doença.

Neves havia sido balconista, num armário de Madureira, durante a vida inteira. Classe média baixa, poucas opções estiveram ao seu alcance, após a curta infância, estudando em escola pública,

soltando pipa, jogando bolinha de gude e tomando banho num límpido ribeirão próximo.

Aos 15 anos, já se destacava como um dos mais competentes funcionários do estabelecimento, onde permaneceu solitário nas três décadas seguintes, morando sempre num pequeno quarto nos fundos do estabelecimento.

Não tinha maiores vaidades e achava mesmo que sua vida seguiria daquele modo até o final, o que não chegava a fazer-lhe tanta diferença.

Era, no entanto, um leitor voraz e tinha predileção por romances. Dumas, Dostoiévski, Tolstói, Stendhal e até mesmo Joyce já havia lido. E, também, os nacionais Machado, Monteiro e Jorge Amado.

Durante os dias, era o prestativo balconista, pronto a emitir opiniões sobre bordados, frufus, miçangas, jaezes e sianinhas, que entendia como ninguém. No silêncio das noites, no estreito cômodo sem janelas, transportava-se para um mundo de fantasias, que o mantinham enredado até que, a despeito do calor daquele Rio de Janeiro sem ar-condicionado, dos anos 1960, o sono sobreviesse.

Viagem? Nunca havia ido além da praia de Maria Farinha, num sábado de caminhar com a família de seu Anísio, dono do armário, para uma caranguejada.

Na única hora de folga do dia, período reservado para o almoço no boteco de seu Joaquim, que, como todo boteco, ficava “ali na esquina”, deslumbrava os demais frequentadores do bar, desfiando, sempre que instigado, seu conhecimento de almanaque sobre qualquer tipo de assunto, sempre citando terras distantes e costumes exóticos. Era tido como um homem de grande cultura, não somente em Madureira, mas até na vizinha Cascadura.

Foi num dia branco, como são aqueles descritos pelo poeta do Recife, em que nada parece acontecer de incomum, mas, que vistos muito tempo depois, sob o filtro da memória, terminam por se revelarem pontos de inflexão de nossas vidas, que o “estalo” aconteceu. Nesse dia, João Barrigudo, um cachaceiro local que fazia ponto no boteco, lançou a frase que mudaria a vida do balconista.

“Ô Neves, porque é que você não escreve um livro?”, lançou à queima-roupa por trás do inconfundível bafo de cana.

Argumentando que não tinha categoria literária e sequer pendor para tão árdua tarefa, Neves se desculpou, pois já era hora de retomar o batente.

Naquela tarde, no entanto, atendendo

A OBSESSÃO DO BALCONISTA

Flávio Catoira Kauffmann

Cel Av

kau@flightplan.com.br



o diretor de fantasias da escola local, a Portela, que fazia compras para uma ala egípcia, não conseguia parar de pensar no assunto. Por duas ou três vezes chegara a ser admoestado por Chico Batera: “Ô Neves, eu pedi lamê, e você está me dando paetê. E, além disso, você já viu algum escravo egípcio de colar de havaiano?”

Neves estava realmente distraído e, angustiado, contava os minutos para o fim do expediente, que não parecia chegar nunca.

Naquela tarde, nem bem soou o apito da fábrica de tecidos, que inspirou Noel em outro bairro, e ele, pela primeira vez em tantos anos, se apressou em baixar a pesada porta de ferro, enxotando algumas clientes “caroço”, aquelas que tudo olham e nada compram e que insistiam em fazer ponto por lá no final do dia.

À noite, à luz de velas devido a mais uma falha da Light, tomou a decisão que alterou sua vida definitivamente. Escreveria um livro.

A partir daquele momento, foi como se uma corrente elétrica passasse por todo seu corpo. Excitado, não conseguiu conciliar o sono antes de decidir o estilo e o título do romance, sim, porque tinha que ser um romance e de capa e espada. O título, “A vingança do Doge”, revelava a Veneza do século XVI como pano de fundo.

Dormiu como um rei, em sua última noite de paz...

Passou a aproveitar todas as horas disponíveis para escrever, e mesmo durante o trabalho, sua atenção era toda voltada para a trama de sua obra, que pouco a pouco se desenhava em meio a carretéis, fitas e alfinetes. Desnecessário dizer que seu desempenho no trabalho piorou sensivelmente. Já não era o vendedor atencioso e prestativo, mas, apenas um funcionário que se limitava ao cumprimento de suas tarefas básicas.

Já não falava com quase ninguém e sua vivacidade cedeu, progressivamente, lugar a um semblante carrancudo e meditabundo. As refeições mandava vir do boteco para fazê-las, rápida e

silenciosamente, no quartinho dos fundos, onde podia ser encontrado sempre que não fosse obrigado ao atendimento do balcão.

“A trama era simples: “herói ingênuo, nobre que havia sido despojado de rica herança e de título nobiliárquico na tenra infância, encontra mocinha linda e pobre, que por sua vez é cobiçada pelo duque, o Doge de Veneza, um vilão típico, casado com uma vingativa e frívola cortesã”. Como antagonistas, inseriu ainda, um escudeiro para o herói e um bufão mordaz e conspirador para o Doge”.

Tendo a bela Cidade de Veneza e suas pontes, gôndolas e canais como cenário, imaginava ter criado o ambiente perfeito para o desenrolar da novela de época.

A frase de abertura era um primor de beleza: “Ao primeiro som dos clarins, o zéfiro da manhã encontrou os amantes, corpos quentes e entrelaçados numa gôndola sob a Ponte dos Suspiros, a fitar a palheta de íris que, com rubras pinceladas, prenunciava a chegada do astro rei sobre o Grande Canal”.

As primeiras páginas foram escritas, feericamente, na primeira tarde. Entre tropéis de cavalos, vultos encapuzados projetando-se das sacadas, beijos furtivos roubados ao som dos cantos dos gondoleiros e lutas de espada em balcões e escadarias, a trama ia bem, caminhando para um final apoteótico e feliz.

Foi ainda na primeira noite que as vozes apareceram. Inicialmente tímidas, quase ladainhas, que lembravam decorebas coletivas de textos teatrais, pouco a pouco se transformando num constante ruído de fundo, que lhe impedia o sono.

Conseguia captar, em meio aos diálogos de tantos timbres e sotaques diferentes, fragmentos das cenas do romance que escrevera. Era como se um grupo de teatro, em reunião de ensaio, recitasse as falas e, sobre elas, tecesse comentários críticos.

Na medida em que o romance ganhava corpo e incorporava personagens, a maioria deles, apenas figurantes sem muita expressão própria, que serviam apenas para orientar a trama, aumentava o clamor

das vozes, que já se faziam ouvir com dia alto, criando um constante zumbido que acompanhava o pobre balconista, mesmo nas tarefas mais simples, como a de dobrar papel de pipa.

Mas, a coisa começou a ficar mais crítica quando as vozes, agora individualizadas, passaram a cobrar diretamente ao autor textos que consideravam mais compatíveis com o papel que desempenhavam.

Era o Doge reclamando de seu bigode, que não traduzia, em sua opinião, a maldade que devia compor o “physiquedurôle” do vilão. O herói insistindo que seu cavalo fosse branco para expressar a pureza do arquétipo. E por aí vai, numa série de churmelas, de nó de manto a laço de sapato, ou outra qualquer que mesmo a mais simples das personagens, por mais rastaquera que fosse, se achava no direito de exigir.

De todos os caracteres, o mais exigente e insuportável era a mulher do Doge, sempre a exigir descrição detalhada de suas bolsas e penteados. E mesmo a mocinha, em seu jeito doce e piegas, beirava a chatice com suas constantes exigências de diálogos com inspiração poética, quase “shakespeareanos”.

Ainda assim, o romance progredia, embora com marchas e contramarchas, até uma tarde em que, sozinho no estabelecimento, diante de uma pilha de mercadorias para catalogar, Neves ouviu aquela voz esquisita e esganiçada, chamando por ele por trás da cortina do pequeno banheiro ao fundo do corredor.

Apressando-se em ver quem era, o balconista quase teve uma síncope ao dar de cara com um anão, de cara larga e rala barbicha, vestido com uma roupa vermelha em que sobressaíam brocados numa gola bufante, que combinava com um chapéu de três pontas, cada uma delas com um guiso barulhento.

“Não está me reconhecendo?”, perguntou a curiosa criatura, na verdade, não tão incomum por si só, mas, principalmente pelo inusitado de sua indumentária.

Neves ainda balançava a cabeça negativamente, quando ele deu sequência:

“Sou o bufão do romance, ou melhor, o alter ego do vilão”.

Neves iniciou uma argumentação com a criatura, sem se dar conta do absurdo da situação. Nunca havia idealizado o bufão como “desprovido de estatura”, explicou, buscando, ainda, manter uma postura politicamente correta.

“É verdade”, continuou a personagem, com ar de irritação, “esse estereótipo foi fruto do julgamento do grupo, que se baseou no Rigoletto, de Verdi, a partir das conclusões tiradas nos ensaios”.

O balconista, com ar de vaca atolada, não podia acreditar estar sendo interpelado por um ser desprezível moralmente, pois assim o idealizara desde as primeiras linhas, no fundo de um banheiro de loja do subúrbio. E, tudo isso, sem contar a falta de lógica de sua existência como figura da vida real, ou ainda o absurdo de que “o grupo de personagens” houvesse estabelecido o figurino do liliputiano!

E, no entanto, o pretense Rigoletto, fazendo ares de autoridade, prosseguia: “Como eco do juízo do vilão, exijo, no mínimo, um fluxo de consciência, como os de Joyce ou Clarice Lispector, já que o ideal, que seria Guimarães Rosa, não se aplicaria fora do sertão”.

Nesse ponto, Neves, que era normalmente plácido como uma vaca de presépio, perdeu a esportiva e ameaçando o anão com uma vassoura, fê-lo sumir pelo ralo da pia, não sem que antes ele lançasse uma maldição.

“Em todas as auroras, por hoje e todo o sempre, eu te faço escravo de teu próprio juízo!”.

A maldição em si não trazia qualquer novidade, pensou Neves, já que cada um de nós é, de per si, escravo de sua própria consciência, desde que nasce até o momento derradeiro em que se extinga o último sopro. No entanto, a maneira empostada e formal, num português castiço, com que a praga fora lançada pelo anão, não deixara de lhe causar certa impressão.

“Quanta petulância!”, mas, afinal o que esperar de um simples figurante que,

inicialmente, fora concebido apenas para balançar a cabeça às afirmativas do Doge. Um simples “puxa-saco”, que agora queria tomar as rédeas, não apenas de sua própria biografia, mas, até mesmo, da maneira com que Neves conduzia sua obra.

“Ora, veja se isto é possível!”, murmurava descontrolado, lábio trêmulo e rosto avermelhado de raiva, enquanto atendia uma antiga freguesa, assustada com “a loucura de seu Neves”.

Irritado com o que considerava ser um abuso sobre sua obra, Neves já não era definitivamente o mesmo. Durante os dias, de pouca valia servia ao armarinho, sempre confuso e irritadiço. Às noites reescrevendo o romance que ao romper da aurora ele mesmo, após uma violenta autocrítica, destruiria impiedosamente, folha por folha, apenas para recomeçar tudo no início das tardes.

A praga do anão, para alguém como Neves, havia sido fulminante. Por só aceitar o “ótimo”, Neves se privaria para sempre do “bom”.

O próprio antagonismo do Manfred, de Byron, condenado a viver eternamente uma vida que não queria, ou mesmo o desencontro dos amantes no “Feitiço de Áquila”.

E, assim, impossibilitado de viver em sociedade, Neves foi finalmente parar no Manicômio de Rio Bonito.

“Então o caso dele é de esquizofrenia?”, perguntei ao fim da história, buscando demonstrar meu raro conhecimento de psicologia. “Não”. Concluiu o Dr. Porto Carrero, “apenas um caso extremo de obsessão!”.

Despedi-me finalmente do médico e, ao cruzar com o senhor Neves no jardim, antes de sair do manicômio, observei-o de longe, entretido na continuada atividade de reescrever “A Vingança do Doge”.

Bem, quem leu até esse ponto, deve estar se questionando sobre a intenção de contar uma história tão longa e boba como essa a um seletivo grupo de pilotos de caça e oficiais da gloriosa Força Aérea Brasileira. Mas eu explico!

Tendo lido os artigos sobre o FX2, da ABRA-PC, do Brigadeiro Menezes (que assassinato, o cometido contra nossa frota de Mirage!) e do Tacariju (brilhante a metáfora do “cavalo do guerreiro”). Tendo almoçado com um Oficial literalmente “General”, do setor de logística. E finalmente, tendo a oportunidade de voar, recentemente, o F5 retrocitado, fiquei pensativo.

Não estaria esse projeto FX2 se transformando numa obsessão da FAB, escrita a cada governo, apenas para ser reescrita no governo seguinte?

Com menos da metade do orçamento do FX2, não seria melhor comprar uma grande frota de F-5 entre os tantos disponíveis mundo afora (os da Suíça e de Taiwan estão praticamente novos!) e equipar vários esquadrões operacionais, hoje condenados a operar aeronaves a hélice, em pleno século XXI?

Bem, o exemplo de “seu Neves”, minha humilde colaboração para o processo de reequipamento da Aviação de Caça, está aí... ■



12/07/1961/08:46:14

José Pereira Carneiro
Cel Av
jospicar@hotmail.com

SEGUNDA PARTE

Naquela tarde quente de domingo, João Prudente caminhou com displicência em direção ao seu ultraleve. Durante sua vida, fizera da displicência uma profissão de fé. Os acontecimentos sempre lhe favoreceram e não carregava grandes preocupações, achando que as dificuldades seriam resolvidas sem sua intervenção. E, assim, sempre acontecera.



Voar, para ele, já não tinha mais novidades, mas ainda lhe proporcionava grande satisfação. Há muito tempo, se convencera de sua natural propensão para a atividade aérea. Logo que iniciou a instrução sentiu que encontrara um novo encanto na vida. Gostava de voar. Seus instrutores não tiveram muito trabalho e logo recebeu o certificado de piloto desportivo, passando a viajar quando o trabalho permitia, tendo acumulado cerca de 200 horas de voo. Essa deveria ser sua experiência. Não a controlava, julgando não ter muita importância.

Ao se aproximar do ultraleve, comprado recentemente, notou um pequeno deslocamento em relação à posição em que o deixara no dia anterior. Justificou que o deslocamento fora motivado pelo vento forte e pela chuva que caíra durante a noite. Lembrou-se, então, que não havia colocado os calços e amarrado a aeronave, deixando o freio de estacionamento aplicado. Em seu pensamento, essa precaução seria suficiente. Jogou a bagagem atrás dos bancos, olhou para o relógio e decidiu se apressar. Teria pouco mais de uma hora antes do pôr do sol. Gastara um bom tempo com sua namorada e ainda estava eufórico, pelo efeito da bebida que consumiram.

Desceu da cabine e inspecionou rapidamente a hélice, notando pequenas mossas e um filete de óleo sujando o bordo de ataque. Achou que a presença do óleo poderia ser proveniente de algum vazamento e abriu a carenagem do motor, não encontrando qualquer indício. Comprovou que o nível de óleo estava baixo. Entretanto, faria um voo de apenas 45 minutos e poderia completar o nível após o pouso. Já sabia da existência das mossas na hélice. Foram ocasionadas por um pouso longo em que a aeronave atingiu o deserto da cabeceira oposta, tendo de fazer uma curva acentuada, exigindo mais energia do motor. As pedras do deserto provocaram as mossas. Após essa ocorrência, o motor apresentava constantes vibrações. Naquele momento, decidiu que, após a viagem, pedi-

ria para seu mecânico de confiança dar uma olhada no vazamento e nas mossas.

Seu mecânico de confiança trabalhava em uma oficina de automóvel. Nessa profissão havia se aproximado de alguns pilotos que pediam para ele dar uma olhada em suas aeronaves, sempre que desconfiavam de alguma irregularidade. Era reconhecido como bom mecânico, principalmente no reparo de motores, embora também entendesse de sistemas elétrico e hidráulico. Por seu conhecimento em motores, era tratado carinhosamente por Juca Cilindrada.

João Prudente olhou o sol declinando no horizonte e decidiu adiantar os procedimentos para a decolagem. Tinha combustível suficiente para a etapa. Havia reabastecido no dia anterior, completando o tanque. Sentiu que a temperatura estava alta e viu, na direção de sua rota, uma formação de nuvens, ainda distante. Nesse momento, observou uma luz forte incidindo sobre a hélice, deslocando-se para baixo da aeronave e passando pelo dreno de combustível. Deveria ser o reflexo do sol na carenagem, refletiu.

João levou rapidamente o passageiro para o lado direito, colocou sua bagagem atrás dos bancos e mostrou como usar os cintos. Assim como sempre fazia, disse que não seria necessário ajustar os suspensórios e se apressou em dar partida no motor. Não deu maiores instruções ao passageiro, que voava pela primeira vez. Havia decorado todos os procedimentos de cabine e, rapidamente, iniciou o taxi. Decidiu decolar da cabeceira na direção da casa da Rita, embora a biruta indicasse a outra pista, de maior dimensão. Pretendia fazer um voo rasante sobre a casa de sua namorada e economizaria preciosos minutos, não efetuando curva de 180° após a decolagem.

Pedro Inocência, o passageiro, estava radiante. Todos queriam voar com Prudente. Era simpático e conhecido na localidade como bom piloto. Esperou por longo tempo que alguém o levasse para voar. Estava sempre nas proximidades do aeródromo e

em contato com as aeronaves. Mais tarde, assim que pudesse, pretendia também fazer o curso de piloto. Conheceu João em uma festa, quando lhe apresentou algumas garotas. Sabia que João era namorado. Era bom de voo e jeitoso com as mulheres.

No cheque do motor, João notou que a RPM não alcançava a marca prevista. Ficava menor cerca de 300 rotações. Com sua experiência, ajustou, algumas vezes, as manetes dos gases e da mistura, reduzindo a diferença para 200 rotações. Notou, também, uma vibração maior no motor quando a RPM se aproximava do limite máximo e viu uma luz brilhante sobre o instrumento. Reforçou sua decisão de dar uma olhada no motor, após a viagem.

Nos procedimentos de cabine, João roçava o braço direito no corpo de Pedro que se esparramara na cadeira, sentindo-se espremido por pesar quase 100 quilos. Era um contato desagradável. João concluiu que deveria aumentar a velocidade na final, quando chegasse ao seu destino. Sempre colocava mais dez nós em seus pousos. Aprendera que é um procedimento seguro, compensando o efeito de ventos fortes. Pelas características de sua aeronave, o comprimento das pistas suportava esse incremento na velocidade. Se necessário, poderia “sentar nos freios” após o pouso. Ajustar os freios era simples e Juca Cilindrada fazia este trabalho facilmente, assim como mantinha os carros. Em apenas uma ocasião, tivera surpresa com a maior velocidade na final. Foi quando chegou ao deserto da pista de pouso. Nesse voo, compensaria o peso extra do passageiro com o aumento da velocidade em mais 15 nós e pousaria tranquilo.

Após ajustar os flapes na posição de decolagem, João imprimiu potência no motor. O urro do valente Lycoming ecoou nas cercanias do aeródromo.

O velocímetro da aeronave demorou a movimentar-se e João não olhava para o instrumento. Sentia no corpo o aumento da velocidade e, instintivamente, sabia o

momento de tirar a aeronave do solo. Entretanto, nesse dia, a aeronave estava “mole”. Chegava próximo ao final da pista e havia ultrapassado o ponto em que, por sua experiência, já deveria ter decolado. Preocupado, por um instante, João olhou para uma casa na lateral da pista, sua referência na corrida de decolagem, observando uma forte luz brilhando no telhado e logo saiu do solo. Manteve o nariz baixo para ganhar velocidade e sua aeronave subiu preguiçosamente na direção de um morro situado no eixo da pista. João fez uma curva para a direita em direção à casa da Rita, não ganhou mais altura, reduziu apenas a manete dos gases, mantendo o passo em mínimo. Aproximou a casa e baixou um pouco mais.

Como prometido, Rita estava no pátio acenando os braços. Ao estabilizar o voo rasante João viu, à sua direita, uma luz clara e forte brilhando na superfície de uma lagoa. Em seguida, foi ofuscado pelo sol que estava na direção do voo, impedindo a completa visualização do terreno e mal teve tempo de cabrar bruscamente a aeronave, livrando postes e fios de energia elétrica.

Rita ficou orgulhosa com a perícia do seu namorado. Era mesmo corajoso e hábil, tal como lhe disseram. Passara rente aos postes.

Pedro Inocêncio não se conteve e disse eufórico:

- Passou muito perto!

João Prudente, ainda se refazendo do susto, respondeu:

- Rasante é rasante!

João deveria se apressar para chegar ao destino ainda com a luz do dia. Havia preparado o GPS, definindo a rota. Como de costume, não planejara o voo, nas cartas aeronáuticas. Tentando ganhar tempo, decidiu evitar o sobrevoo de uma localidade que era referência, para contornar as formosas montanhas do Sul das Minas Gerais. Seguiria mais à direita, em voo direto sobre as montanhas. O menor tempo de voo permitiria chegar ao destino no período diurno. Durante a subida, o motor acentuou a variação da RPM, passando a vibrar com mais intensidade. João usou seus conhecimentos, ajustando as manetes de mistura e dos gases, conseguindo um

funcionamento mais regular. A aeronave demorou a atingir o nível de voo. Para livrar as montanhas, João teria de voar próximo ao nível mínimo de uma aerovia que passava no local. O piloto conhecia essa aerovia. Entretanto, julgou que o tempo para seu cruzamento seria pequeno e não necessitaria manter contato com os órgãos de controle do tráfego aéreo que desconheciam seu voo. Sempre que podia voava sem plano de voo, não se comunicando com o controle aéreo, ficando apenas na escuta de suas informações. A manutenção do voo em condições visuais seria suficiente, tornando o deslocamento menos dispendioso e desconhecido. João verificou que, após atingir o nível escolhido, já sobre as montanhas, e aprofundando o destino, teve de fazer constantes correções para a esquerda. O vento estava forte, sua velocidade no solo havia reduzido bastante e, para compensar, imprimiu mais energia no motor. Como previsto, o forte calor das horas anteriores indicava a entrada de uma frente fria e as nuvens se elevaram sobre as montanhas, dificultando o voo visual.

Com o aumento da potência, a inconsistência da RPM e a vibração do motor ficaram mais perceptíveis. João já não conseguia melhores resultados na correção da irregularidade. Ainda avistando o solo, notou, mais uma vez, aquela forte luz refletindo em um edifício situado na base das montanhas. Decidiu prosseguir a viagem. Estava a menos de 15 minutos do destino, afastado e à direita da rota, no sentido dos picos mais elevados.

Intrigado com as fortes luzes brancas, João lembrou que elas estavam mais frequentes em seus últimos voos. Imaginou que poderia ser a falta dos óculos. No último exame de saúde, o médico havia recomendado seu uso e ele decidira que, após a viagem, providenciaria sua confecção.

Decorridos alguns minutos, a queda da RPM e a vibração do motor ficaram incontroláveis, impedindo a manutenção da altitude. João, efetuando os procedimentos de emergência, decidiu curvar à esquerda, procurando livrar a área montanhosa. Pedro Inocêncio observou que o piloto estava inquieto e com atitudes desconexas. Confortou-se convicto

de que João Prudente era conhecido como bom piloto e jeitoso com as mulheres.

João sentiu que o solo e as nuvens se aproximavam rapidamente. O verde das matas fez com que, por um momento, se lembrasse dos brilhantes olhos da Rita.

O valente e maltratado Lycoming já não rugia mais, o sol poente ainda dourou as nuvens que se aproximaram rapidamente da aeronave e João novamente viu aquela luz, agora sem brilho e entristecida, escorrer pela ponta de sua asa direita enquanto desaparecia dentro das nuvens.

Logo a seguir, Pedro comprovou que o medo é contagioso e que o pavor contagia muito mais!

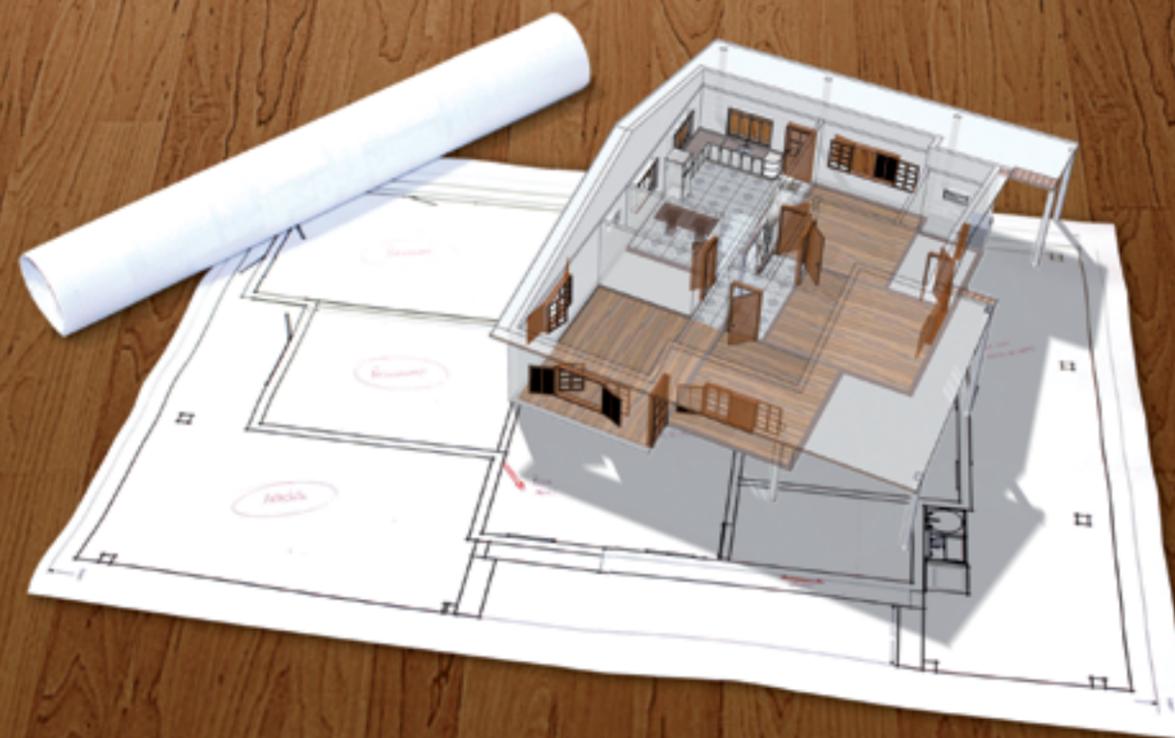
Sem motor, a aeronave entrou logo nas nuvens. João não mais conseguia enxergar dentro da cabine, onde a escuridão era total. O piloto não imaginava que dentro das nuvens fosse tão escuro e não tinha a menor noção e experiência de voar por instrumentos, para o qual a aeronave não era homologada. Esqueceu totalmente da presença do passageiro e não sabia como usar os poucos recursos de iluminação da cabine. Não enxergava a localização dos interruptores e não sabia como acioná-los corretamente. Nunca se preocupara em manter uma lanterna a bordo. A situação era crítica e João não tinha como contorná-la. O ângulo de descida era acentuado e para aumentar seu desespero surgiu uma forte turbulência, impedindo o controle da aeronave.

O pânico tomara conta da cabine. Piloto e passageiro estavam desesperados. Na confusão, Pedro agarrou o manche e impulsionou os pedais da aeronave. Entre gritos desesperados e descontrole geral, a aeronave mergulhou nas nuvens em direção às montanhas.

João nascera em 12 de julho de 1961, às 8 horas, 46 minutos e 14 segundos e por suas invencionices fora apelidado pelos companheiros de “Santos Dumont”. Seu Anjo protetor, 46:14, havia desesperadamente, alertado o piloto sobre seus erros, usando as fortes luzes brancas.

Naquele momento, o acidente tornou-se irreversível. Apenas suas consequências eram desconhecidas ■

Com a POUPEX é assim, você decide adquirir a sua casa própria e, quando menos espera, o sonho sai do papel.



Aquisição de imóvel residencial ou comercial, novo ou usado, construção de imóvel residencial e para aquisição de terreno e de material de construção com as melhores condições e agilidade na liberação do crédito.

Mais informações: 0800 61 3040

Financiamento Imobiliário

POUPEX

ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Ottoni (POC) - Centro - 20221-260
Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 - Fax (21) 2253.0860

www.casapropriapoupex.com.br



AJUDAMOS A PROTEGER NOSSAS FRONTEIRAS E TUDO QUE HÁ DE MAIS VALIOSO DENTRO DELAS.



SOLUÇÕES INTEGRADAS DE SEGURANÇA



A Embraer oferece soluções C4ISR completas e sob medida, capazes de integrar dados de múltiplos canais em um hub unificado de operações e inteligência para uso em operações militares, de segurança, gestão de crises e operações de socorro em desastres.

Embraer significa mais do que aeronaves. Também significa segurança. Chegou o momento de refletir essa realidade com um novo nome: Embraer Defesa e Segurança. Com mais de 40 anos de desenvolvimento tecnológico e 30 Forças Armadas utilizando nossos produtos, estamos preparados para proteger o Brasil da maneira como apenas os brasileiros podem fazer, envolvendo soluções que integram uma ampla variedade de plataformas, softwares e serviços. O resultado é alta segurança para nossa infraestrutura crítica, recursos naturais e eventos públicos. Isso sem falar da preservação do nosso estilo de vida e da proteção de uma nação que descansa tranquilamente à noite.

 **EMBRAER**
Defesa e Segurança