

Revista  
Aeronáutica

ISSN 0486-6274

Número 304
2019



PRESIDENTE

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

1º Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

2º Vice-Presidente

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira



Expediente

Jul a Set.

2019



www.caer.org.br

revista@caer.org.br

ISSN 0486-6274

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Central

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Sede Barra

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente - Maj Brig Int Manoel José Manhães Ferreira

SEDE CENTRAL

Diretor Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor Social, Tecnologia da Informação e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor Administrativo e Chefe Secretaria Geral

Cel Av Théo Salgado Falcão

Diretor Beneficente

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Diretor Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Assessores

Financeiro e Patrimonial - Cel Int Genivaldo Bezerra de Oliveira

Assessor Secretaria Geral - Cap Adm Ivan Alves Moreira

SEDE BARRA

Diretor Desportivo

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Diretor Aerodesportivo, Técnico e Operações

Cel Av Romeu Camargo Brasileiro

Assessores

Social - Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro

Administrativo e de Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues

Financeiro - Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos

Infraestrutura - Ten Cel Av Alfredo José Crivelli Neto

SEDE LACUSTRE

Assessor - Cap Esp Met José Renato do Nascimento

Sede Central

Praça Marechal Âncora, 15

Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200

• Tel.: (21) 2210-3212

3ª a 6ª feira de 8h às 12h e 13h às 17h

Sede Barra

Rua Raquel de Queiroz, s/nº

Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-710

• Tel.: (21) 3325-2681

4ª a domingo de 9h às 17h30

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores Clube de Aeronáutica

Maj Brig Ar Venâncio Grossi

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Contato pelo tel.: (21) 2220-3691

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel.: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Conselho Editorial

Ten Brig Ar Marco Aurélio Mendes

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

Cel Av Renato Paiva Lamounier

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Ten Cel QFO Dirce Silva Brízida

Administrativo

Gabriela da Hora Rangel

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.



North-American
T-6

Baixe um leitor de **QR code** em seu celular, fotografe o código ao lado e você poderá ler, fazer *download* ou compartilhar esta revista pela internet.



Sumário

- 4** MENSAGEM DO PRESIDENTE
Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez
- 5** NOTÍCIAS DO CAER
A Redação
- 10** INSTITUTO DE PSICOLOGIA
NO CLUBE DE AERONÁUTICA
Bruno Pedra
Cel Av
- 12** AMAZÔNIA E SEUS RISCOS
AMBIENTAIS
Gen Ex Luiz Gonzaga Schroeder Lessa
- 14** GEOPOLÍTICA AMAZÔNICA
PROGRAMA
BARÃO DO RIO BRANCO
Gen Ex Maynard Marques de Santa Rosa
- 16** PENSAMENTO ECONÔMICO
NO BRASIL - PRIMEIRA PARTE
Ralph Miguel Zerkowski
Economista (In memoriam)
- 18** SIM, PRECISAMOS DE HERÓIS
Carlos Sardenberg
Jornalista
- 20** OS FORA DA LEI
Percival Puggina
Escritor
- 22** INVISIBILIDADE E FURTIVIDADE
A GÊNESE DA TECNOLOGIA STEALTH
Reis Friede
Desembargador Federal
- 24** COMEÇO A FICAR INTOLERANTE
COM OS QUE SE ALEGRA
COM O FRACASSO DO PAÍS
Ives Gandra da Silva Martins
Jurista
- 26** POR QUE OS INTELLECTUAIS
NÃO GOSTAM DE LIBERDADE
Jacques Julliard
Jornalista e Ensaísta
- 30** 75 ANOS DO DESEMBARQUE
DA FEB NA ITÁLIA - 16 JUL 1944-2019
Israel Blajberg
Engenheiro
- 32** O VOO DO MANICACA
Helio Carvalho Perez
Cel Av
- 38** AEROSTOPLANO
Paulo de Paula Mesiano
CMG AvN
- 42** JUBILEU DE BRONZE DA
ODONTOLOGIA OPERACIONAL
DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA
José Alexandre Bottrel
Ten Cel Dent
- 44** A IGREJA DO DIABO
CONTOS CONSAGRADOS
Joaquim Maria Machado de Assis
Escritor
- 48** HORIZONTES
NA EDUCAÇÃO
Angela Vidal Gandra da Silva Martins
Jurista
- 50** NOS NEGÓCIOS COM CUBA,
BRASIL FICOU SEM O
DINHEIRO E OS CHARUTOS
José Casado
Jornalista

CLUBE DE AERONÁUTICA



MENSAGEM DO PRESIDENTE

Prezados sócios civis e militares,

Fechamos o terceiro trimestre de 2019 e, com ele, lançamos a 304ª edição de nossa elogiada Revista Aeronáutica, período em que nosso Clube festejou 73 anos de existência, completados no dia 5 de agosto.

Recentemente, temos observado várias notícias alvissareiras, de conquistas realizadas por alguns ministérios do Governo Federal, disseminadas, quase sempre, apenas nas redes sociais, pois, infelizmente, a grande mídia não ajuda a divulgar as coisas boas. É aquela pequena parte de pessoas que, como falei na edição anterior, teimosamente mantém seus remos parados na água, atrapalhando o avanço da Nação. Coisas de um Brasil democrático. Sigamos em frente!

Nesta revista, o Departamento Cultural nos traz ótimos artigos de sócios e colaboradores, que proporcionarão conhecimento e prazer aos nossos leitores.

Artigos sobre um dos assuntos do momento, a nossa Amazônia, de especialistas como os Generais Lessa e Santa Rosa; de brilhantes juristas, como o Desembargador Reis Friede e o renomado Dr. Ives Gandra, que trazem ótimas posições pessoais; alguns profissionais liberais e formadores de opinião (jornalistas, economista, engenheiro) com posturas bem interessantes sobre diferentes pontos; e alguns outros militares, com assuntos mais técnicos, como a rica, saudosista e histórica experiência vivida por um jovem piloto militar, no início de sua bela carreira!

Aproveitem esta publicação, que foi preparada com muito carinho e cuidado pela competente equipe do nosso Clube de Aeronáutica. Tenham todos uma boa leitura.

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez
Presidente do Clube de Aeronáutica

COMEMORA 73 ANOS



No dia 3 de agosto de 2019, na Sede Central, o Clube de Aeronáutica comemorou 73 anos de existência. Celebrado

no salão Costa Hall, o evento contou com a participação de, aproximadamente, 200 pessoas entre sócios, convidados e autoridades.

O Ateliê Benoiel, sob a direção da Sr^a Monique Benoiel, nos brindou com um excelente coquetel, além de um delicioso jantar elogiado por todos.

Para animar a festa, a Banda Palace deu um verdadeiro show com seu repertório variado, cantores de alto nível e contagiante alegria. A qualidade do som favoreceu o sucesso na pista.

Outro ponto que merece destaque foi a decoração proporcionada pela Unifesta Rio, sob a coordenação do Sr. Carlos Lamoglia que, com sua invejável criatividade e bom gosto, tornou o ambiente sofisticado, agradando a todos aqueles que tiveram o privilégio de participar da comemoração.

No decorrer da festividade, um lindo bolo foi conduzido ao centro do salão e, na presença do presidente, diretores, funcionários e convidados, comemoramos mais um animado e divertido aniversário do nosso clube.

O Brig Perez fez uso da palavra, agradecendo a todos aqueles que, com suas ilustres presenças, abrihantaram a festa.

O evento foi produzido e coordenado pela equipe do Departamento Social tendo, à frente, o Cel Av Ajauri.



Maj Brig Ar Perez e sua esposa,
Ten Cel Ped Estela



Diretores e funcionários comemorando!

NOTÍCIAS do CAER



Da esq. para a dir.: Maj Brig Ar Perez - Presidente do Clube de Aeronáutica, Cel Av Ajauri - Diretor Social, CPD e Hotel, Alte Esq Monteiro Lopes - Presidente do Clube Naval e Gen Div Eduardo - Presidente do Clube Militar



Decoração UNIFESTA Rio por Carlos Lamoglia



Bufê Ateliê Benoiel por Monique Benoiel



ABRA-PC SEU 24º

A Associação Brasileira de Pilotos de Caça comemorou o transcurso de seu 24º aniversário, com confraternização (almoço de adesão), reunindo sócios e convidados, no dia 10 de agosto próximo passado, no Clube de Aeronáutica – Sede Barra da Tijuca (RJ).

Contabilizamos um expressivo comparecimento de caçadores da ativa e da reserva, provenientes da área Rio, do Planalto Central e de outras regiões, incluindo Teresópolis (Cel Tacarijú). Destacamos a presença do Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Antônio Carlos Moretti Bermudez, e de membros do Alto-Comando da Aeronáutica, bem como do Ten Brig Rosa Filho, ex-Ministro do STM, e do Ten Brig Baptista, ex-Comandante da Aeronáutica, que deram um especial realce à nossa reunião.

Na ocasião, o Brig Quírico, presidente da



Da esq. para a dir.: Cel Av Silva Júnior, Cel Av Kauffmann, Cel Av Araken e Cel Av Peixe Lima



CELEBRA ANIVERSÁRIO!



Ten Brig Ar Bermudez e Maj Brig Ar Perez

ABRA-PC, fez uso da palavra, ressaltando a importância de cada sócio para que os objetivos da associação possam ser atingidos, dando continuidade à missão de preservar a memória e as tradições da Aviação de Caça.

A reunião, como sempre, transcorreu em um clima animado e descontraído, ao som das tradicionais canções da Caça, entoadas por veteranos e *novinhos*; e pontuada por alguns – *Vira...Vira!*, alimentados por um rum jamaicano *suspeito* trazido pelo KAU.

Nossos agradecimentos aos caçadores que atenderam ao sinal de reunião da ABRA-PC e, sob a liderança do Brig Quírico, formaram um *grupo* do mais alto nível, que nos deu grande estímulo para prosseguirmos em nossa missão.

À La Chasse!

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

A *Comissão Interclubes Militares* tem por finalidade: estudar, debater e sugerir proposições a respeito de assuntos atinentes aos campos político, econômico, militar e psicossocial, que sejam de interesse dos clubes, essencialmente no tocante à soberania nacional, à segurança interna e aos objetivos nacionais permanentes.

A CIM, elemento agregador dos três clubes militares, terá como meta o funcionamento harmônico e a busca do consenso. Atuará, preferencialmente, em consonância com os comandantes das Forças Armadas, por intermédio do respectivo presidente, visando a atender ao princípio da unidade de esforços. Pretende ser um difusor de ideias, mormente no tocante a assuntos de interesse comum.

COMPOSIÇÃO DA CIM

Presidente Clube Naval: Alte Esq Eduardo **Monteiro Lopes**

Presidente Clube Militar: Gen Div **Eduardo** José Barbosa

Presidente Clube Aeronáutica: Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo **Perez**

Assessores Clube Naval:

V Alte Arnaldo de Mesquita **Bittencourt** Filho

C Alte Wilson Jorge **Montalvão**

C Alte Jorge Mendes **Bentinho**

Assessores Clube Militar:

Gen Bda Benedito **Lajoia** Garcia

Cel Paulo Filgueiras **Tavares**

Cel **Noaldo** Alves da Silva

Assessores Clube de Aeronáutica:

Maj Brig Ar Venâncio **Grossi**

Cel Av **Araken** Hipolito da Costa

Cel Av **Ajauri** Barros de Melo



Da esq. para a dir: Cel Av Ajauri, C Alte Montalvão, C Alte Bentinho, Gen Bda Lajoia, Maj Brig Ar Perez, V Alte Lawrence, Alte Esq Monteiro Lopes, V Alt Bittencourt, Cel La Porta, Cel Av Miranda, Cel Av Araken e Maj Brig Ar Grossi

Ilustração do Cel Av Batalha em homenagem ao Ten Cel Marcos Pontes, da FAB, que se tornou o primeiro brasileiro e quinto latino-americano a ir ao espaço. Em 30 de março de 2006, partiu para a Estação Espacial Internacional (ISS) a bordo da nave russa Soyuz TMA-8, com oito experimentos científicos brasileiros para execução em ambiente de microgravidade. Retornou no dia 8 de abril, a bordo da nave Soyuz TMA-7.



GOVERNADOR DO RIO DE JANEIRO NO CLUBE DE AERONÁUTICA

Wilson Witzel, através de seu gabinete, organizou o “Café com o Governador” no salão Costa Hall do CAER. O evento contou com grande público, composto por militares, policiais, bombeiros, guardas municipais e políticos.



MINISTÉRIO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA, INOVAÇÕES E COMUNICAÇÕES NO CAER

O Ministro do MCTIC, Astronauta Marcos Pontes, esteve, a convite da Comissão Interclubes Militares, em 5 de julho, visitando o Clube de Aeronáutica no Rio de Janeiro, falando sobre a estrutura do MCTIC e proferindo palestra com o tema: “Ciência, Tecnologia, Inovação e Comunicação no cenário atual do Brasil e uma visão prospectiva”.

O Ministro falou novamente sobre o AST, Acordo de Salvaguardas Tecnológicas, que prevê a exploração comercial da Base de Alcântara, ressaltando a importância estratégica para o país e frisando que o acordo não fere a soberania do Brasil.

Da esq. para a dir.: Maj Brig Ar Perez - Presidente do Clube de Aeronáutica; Ministro Marcos Pontes; Alte Esq Monteiro Lopes - Presidente do Clube Naval e o Gen Div Eduardo - Presidente do Clube Militar.



do CAER



X CURSO DO PENSAMENTO BRASILEIRO



O **Curso do Pensamento Brasileiro** de 2019, na sua décima edição, teve início em 6 de agosto com presença de mais de 70 participantes e do presidente do Clube de Aeronáutica, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez, que dirigiu as palavras de abertura, desejou boas-vindas a todos os participantes e um período letivo profícuo nos seus estudos. Após, o Cel Av Araken, diretor do Departamento Cultural e coordenador do CPB, proferiu a aula inaugural sobre *O que é o Pensamento Brasileiro*. O objetivo é estudar o que é o Ser Nacional e que Nação é esta.

Os estudos para responder a estas perguntas evidenciam a importância da cultura como sustentáculo de formação do homem brasileiro, bem como da identidade nacional. Abordou outro aspecto fundamental na formação do Estado Moderno, que foi o nascimento das filosofias nacionais, não em oposição à filosofia universal, mas como reflexões e investigações suscitadas por problemas filosóficos que marcaram as distintas tradições nacionais.





INSTITUTO DE PSICOLOGIA

Psicologia da Aviação: a ciência aplicada no contexto aeronáutico

Bruno Pedra
Cel Av

A alta complexidade tecnológica das próximas aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB) traz consigo grande exigência no campo cognitivo das pessoas. Esse é o principal trabalho da psicologia, que foi amplamente abordado durante o Curso de Psicologia de Aviação 2019 (CPAv/2019), realizado entre os dias 5 a 30 de agosto, no Clube da Aeronáutica do Rio de Janeiro (CAER-RJ). Dessa forma, o Instituto de Psicologia da Aeronáutica (IPA), responsável pelo curso, buscou intervir no desempenho das Organizações militares e civis ligadas à atividade aérea, por meio da capacitação de profissionais.

“O curso impacta diretamente na qualidade do olhar do psicólogo, que está ali para harmonizar os objetivos institucionais com a capacidade humana e, eventualmente, aumentar a consciência situacional das pessoas, compreender melhor as questões ligadas à fadiga, ao processo decisório etc”, enfatizou o Cel Av Pedra, diretor do IPA.

O CPAv/2019 foi estruturado em cinco módulos – Psicologia da Aviação, Aeronáutica Básica, Fatores Humanos e Aviação, Medicina Aeroespacial e Suporte Psicológico Pós-Acidente Aeronáutico – com a premissa de qualificar psicólogos militares e civis para atuarem junto às instituições ligadas à aviação. A intenção geral com o ciclo de aulas e visitas é desenvolver no psicólogo a capacidade de compreender o comportamento dos aeronavegantes, o que requer o entendimento da linguagem de aviação e o seu contexto.

Nesse sentido, o palestrante Cel Av Luiz Cláudio Macedo Santos, chefe do Centro de Planejamento, Orçamento e Gestão Institucional (CPOGI) do Comando de Operações Espaciais (COMAE), avaliou: “Conhecer o contexto das Operações Aeroespaciais da Força Aérea e os impactos no ser humano que as exerce é



Mesa de honra



1ª Ten Daniela e Cel Macedo



Cap PM Méza

fundamental para elevar a performance dos militares e das organizações militares”.

Visitas aos Simuladores de Voo

Assim como os simuladores de voo preparam os pilotos para a guerra, sem os custos que essa implicaria, os psicólogos podem compreender o comportamento dos pilotos a partir da observação e interpretação de dados coletados a partir de voos simulados. Assim, o curso vinculou a teoria, por meio das aulas teóricas, à



Simulador 1ºGAVCA (FAB) - Ten Daniela

prática, pelo estudo de campo durante as visitas técnicas.

Foram visitados simuladores da FAB e da Helibras, onde os alunos puderam acompanhar e até realizar voos com diferentes performances. A aluna Ten Psi Daniela de Carvalho Cordeiro (IPA) ressaltou que “a forma como o IPA conduz o curso, nos oferece excelente oportunidade de visita, em que podemos observar a parte prática e fazer com que tenhamos uma carga de trabalho e estresse que mais se aproxima daquela que um piloto é submetido ao voar – sobre as mais variadas condições climáticas e de tráfego aéreo – o que nos ajuda a entender um pouco mais deste universo e, assim, direcionar métodos que ajudem no trabalho do psicólogo”. Foram feitas visitas aos simuladores de voo da Helibras, do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCa) e do Primeiro do Sétimo Grupo de

NO CLUBE AERONÁUTICA

Deseja saber mais sobre o trabalho do Instituto Psicologia da Aeronáutica? Acesse o link <http://www2.fab.mil.br/ipa/>

Aviação (1º/7º GAv). Além disso, os alunos conheceram ainda a estrutura do Terceiro do Oitavo Grupo de Aviação (3º/8º GAv) e tiveram uma palestra no Terceiro Esquadrão de Transporte Aéreo (3º ETA), sediados na ALA 12. Na Ala 11 (Galeão), os alunos tiveram contato com as particularidades do Primeiro do Segundo Grupo de Transporte (1º /2º GT) e do Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte (1º/1º GT).

A Psicologia no Tráfego Aéreo



Controladores Torre Galeão

Os níveis de atenção cognitiva dos controladores de tráfego aéreo são monitorados constantemente para fins da segurança da aviação no Brasil, uma vez que o ambiente de trabalho dos controladores é complexo e pode envolver a sobrecarga mental diante da responsabilidade de lidar diretamente com vidas humanas. Entender, então, os processos laborais desse contexto permite ao psicólogo fazer a ligação com a ciência que é de seu domínio e, em última análise, aproximar as pessoas dos objetivos institucionais que lhes cabem, além de melhorar resultados. “O controle de tráfego aéreo traz todo o trabalho de desenvolvimento cognitivo dos trabalhadores, sempre em prol da segurança operacional”, enfatiza a Ten Psi, Márcia Alessandra Moreira da Fraga Pinheiro, do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo do Galeão (DTCEA-GL).

Os alunos visitaram também o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA).



CGNA

O apoio aos controladores de tráfego aéreo, no que tange à realização de atividades de investigação do aspecto psicológico nos incidentes aeronáuticos, é hoje um dos principais trabalhos do psicólogo de aviação, pois mesmo os controladores não sendo aeronavegantes, têm uma responsabilidade tão maior quanto. Por isso, além do conhecimento em Psicologia, é exigido que o profissional psicólogo que atua nesta área tenha, também, o entendimento acerca do ambiente aeronáutico e de como ele funciona.

Medicina Aeroespacial O Fator Fisiológico

Como parte integrante do módulo de Medicina Aeroespacial, os alunos realizaram uma visita ao Instituto de Medicina Aeroespacial (IMAE), onde vivenciaram na prática o Voo em Câmara Hipobárica a 17.000 pés: a descompressão rápida, a desorientação espacial (Cadeira de Barany)



Câmara Hipobárica



Cadeira de Barany

e os efeitos da Visão Noturna. O objetivo foi expor os psicólogos a algumas condições fisiológicas às quais os aeronavegantes estão expostos durante a atividade aérea e, com isso, proporcionar a melhor compreensão sobre o contexto dos tripulantes, além de conhecer alguns equipamentos de apoio vital.

“A visita ao IMAE nos possibilitou o conhecimento dos diversos sintomas desencadeados pelas variações de altitude e pressão, bem como os efeitos do ruído, visão noturna, cinetose, dentre outros que podem acometer o organismo dos aeronavegantes e que influenciam significativamente em seu desempenho, além de serem cruciais para a segurança de voo. Pudemos vivenciar os efeitos da hipóxia e da desorientação espacial para termos uma melhor compreensão dos desafios enfrentados por esses profissionais”, enfatizou a Ten Psi, Izabela Vilela Marini (IPA).

Formatura e Certificação

No dia 30 de agosto, ocorreu a cerimônia de encerramento do CPAv/2019, presidida pelo comandante da Universidade da Força Aérea (UNIFA), Maj Brig Ar José Isaias Augusto de Carvalho Neto, que, juntamente com o presidente do Clube da Aeronáutica, Maj Brig Ar Marco Antônio Carballo Perez, o comandante da Ala 11, Brig Ar Fernando César da Costa e Silva Braga, o diretor do IPA, Cel Av Bruno Pedra, e a presidente da Associação Brasileira de Psicologia da Aviação (PABPA), Ten Cel Psi Márcia Regina Molinari Barreto, integraram a mesa de honra e realizaram a entrega dos certificados aos concludentes.

“Nesse curso aprendemos conceitos, técnicas, metodologias, protocolos de ação que são, sem dúvida, muito relevantes para a nossa prática profissional. Além disso, construímos habilidades exigidas para a atuação psicológica e desenvolvemos competências de outras ordens!”, ressaltou a Cap Psi da Polícia Militar do estado do Rio de Janeiro, Ana Paula Santos Méza ■



AMAZÔNIA E SEUS RISCOS AMBIENTAIS

Gen Ex Luiz Gonzaga Schroeder Lessa

gen.lessa@uol.com.br



De repente, o mundo descobre a Amazônia.

E ela está queimando!

De uma hora para outra, o Brasil está no olho do furacão ambiental. A histeria coletiva mundial ganha força. O oxigênio está queimando como nunca, o dióxido de carbono está envenenando a todos, o ar começa a faltar, a população mundial está morrendo! É o que todos dizem. Há que parar o Brasil, usar todos os meios, invadi-lo se necessário for, subjugar o seu povo se isso for preciso! E cada vez mais a mídia mundial aumenta a sua pressão, seguida pela mídia nacional, que não cansa em criar e explorar fatos alarmantes da crise. Todos parecem se olvidar dos gigantescos incêndios que, anualmente, destroem extensas áreas nas mais diferentes partes do globo, como a Califórnia, a Austrália e Portugal.

Nem parece que a Amazônia há muitos anos sofre frequentes queimadas, naturais ou provocadas, e que o pico dessas ocorrências se deu no início do século, quando, note-se, houve um silêncio quase total das mídias em geral. Por que esse alarme estridente, como a indicar que a situação está incontrolável, os órgãos governamentais inertes e coniventes, a Amazônia perdida?

Dentre as mais variadas causas podem ser citadas: nova política para a região, perda de prestígio das ONGs, com limitação considerável da sua atuação, desejos inconfessáveis de controle da área por terceiros países, motivações ideológicas e postura liberal do atual governo, e, principalmente, o fator econômico. Todas, criminalizando o Brasil como o país que mais destrói o meio ambiente, quando é exatamente o contrário que ocorre. Com as suas áreas protegidas, reservas ambientais, reservas indígenas, 63% do seu território é constituído por florestas, matas e campos; é o país com a maior área florestal do planeta, exemplo de sustentabilidade. A respeito, consulte-se os dados valiosos da EMBRAPA e da NASA, que desmistificam a ideia que se

quer propagar, de país destruidor do meio ambiente.

Pode o mundo em geral, e a Europa em particular, nos dar alguma lição de meio ambiente, quando, a conta gotas, se contam as suas reservas florestais, após séculos de destruição? Pode a Alemanha nos ensinar alguma coisa, quando foi uma empresa sua que deu o laudo comprometedor que acabou por permitir a catástrofe de Brumadinho? Ou a Noruega nos criticar e cancelar o seu recurso ao Fundo Amazônico, quando é a sua grande empresa de celulose – a Hidro Alunorte – que polui de forma assustadora a cidade de Barcarena, no Pará, e os rios amazônicos que a circundam? E o que falar da caça às baleias e da exploração de petróleo no Mar do Norte e no Ártico, sua principal atividade econômica, por si só altamente poluidora? E quanto à França, que está capitaneando toda essa pressão sobre o Brasil, pode ela nos ditar alguma regra de proteção ao meio ambiente ao devastar a Polinésia Francesa e comprometer a vida no Taiti com altos índices de radiação, fruto dos seus testes atômicos na área? É vergonhoso quando o presidente Macron se vale de fotos e dados falsos para abalizar as suas críticas.

Não temos de receber desses países ou de quaisquer outros qualquer lição. São hipócritas ambientais que têm as suas vistas, os seus objetivos, voltados contra o agronegócio brasileiro que, pela sua pujança, a todos amedronta. O meio ambiente é, apenas, consequência. Hoje, já alimentamos mais de um bilhão de seres humanos, usando apenas 7,6% do território e, muito em breve, seremos a maior potência agrícola do planeta. Pela nossa produtividade e baixos custos, não temos concorrentes em nível mundial. Todo esforço europeu é para retardar esse processo, principalmente depois que foi aberto o caminho de amplas negociações entre o Mercosul e a Comunidade Europeia.

A França está propondo levar a pro-

blemática amazônica ao G7, na busca de sanções mais objetivas contra o Brasil. Insinua, até, a sua condição de país atômico. Isso não nos causa arrepios, muito menos, medo. Seu poderio atômico nada mais é que um tigre de papel, quase sem valor estratégico global. Em nível regional sul-americano, falta-lhe envergadura moral para realizar qualquer tipo de aventura. Se decidir intervir com forças convencionais, sabe qual será o resultado – a derrota, a exemplo do ocorrido na Indochina. Nosso agronegócio pode sofrer algumas consequências dessa indesejada situação, mas, também, a França e outros países têm muito a perder nos seus investimentos no país.

Muito esdrúxula e que exige maiores explicações ao povo brasileiro é a proposta do presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia, de discutir a Amazônia com parlamentos europeus, como a lhes dar alguma explicação, internacionalizando uma questão que é essencialmente brasileira. Revela absoluta insensibilidade política, oportunismo e falta de patriotismo, quando, pela sua carga explosiva, ela pode e deve ser discutida, exclusivamente, no Congresso brasileiro.

Era previsível que, mais cedo ou mais tarde, fôssemos nos defrontar com essa indesejável situação. O que não se pode abrir mão, negociar, é a soberania brasileira sobre os mais de cinco milhões de quilômetros quadrados da Região Amazônica, integrando-a, em definitivo, ao restante do país, pela execução de amplos projetos de infraestrutura, que, por certo, irão impactar o meio ambiente, mas darão melhores condições de vida ao seu sofrido e resignado povo. Mais do que nunca, essa grave interferência europeia evidencia, com toda clareza, que é ainda relativa a soberania que exercemos sobre a Amazônia.

Resta confiar que o bom senso e profícuas conversações diplomáticas conduzam essa candente questão ao seu escoadouro natural de ampla cooperação ■

GEOPOLÍTICA PROGRAMA

Gen Ex Maynard Marques de Santa Rosa
Secretário de Assuntos Estratégicos
da Presidência da República

FORMAÇÃO GEOPOLÍTICA

A Bacia Amazônica é um sistema fisiográfico fechado e isolado do restante do continente, com características climáticas peculiares e vocação endógena. Tem o Rio Amazonas como espinha dorsal de uma rede hidrográfica de 20 mil quilômetros, com dezenas de ecossistemas singulares que se integram harmonicamente no universo da hileia. Por sua magnitude, porém subpovoada e remota, Djalma Batista apelidou-a de *esfinge amazônica*, e Armando Mendes a classificou como *mega latifúndio* político.

A atração gravitacional do Grande Rio favorece a centralização política da Bacia. A colonização portuguesa, iniciada em 1614, aproveitou essa vantagem para preservar-lhe a unidade. O Grão-Pará teve a sua formação independente do Brasil, até 15 de agosto de 1823, quando foi incorporado à soberania nacional.

Após a Independência, eclodiu a Cabanagem, extravasando um ressentimento secular dos nativos contra a opressão e a exploração. A violência generalizada, entre 1835 e 1840, consumiu 20% da população total. Reprimida pela força, a Cabanagem permanece latente no inconsciente coletivo.

A estrutura econômica evoluiu por surtos extrativistas. O ciclo das drogas do sertão alimentou o processo colonial. Na segunda metade do século XIX, a indústria automobilística em expansão ensejou o *boom* econômico da borracha, atraindo investimentos internacionais para as regiões metropolitanas. Esgotado o ciclo em 1914, a região ficou à deriva até à década de 1940, quando nova demanda da borracha foi induzida pelo esforço da Segunda Guerra Mundial. Nessa época, a Região sofreu o bloqueio da foz do Amazonas pela força de submarinos alemães, que causou apagões e racionamento em Manaus e Belém.

Durante os ciclos da borracha, ocorreu



AMAZÔNICA BARÃO DO RIO BRANCO

a migração em massa de nordestinos para os seringais de *hevea brasiliensis*, povoando os afluentes da margem sul. A Calha Norte, onde predomina a *hevea benthamiana*, de produtividade inferior, manteve-se intocada. O norte do Pará tem área equivalente à da Itália, mas com uma população (ribeirinha) de Copacabana, sendo o vazio demográfico de maior risco geopolítico à soberania do Brasil.

SITUAÇÃO ATUAL

Os índices regionais apontam subdesenvolvimento e dependência. Todos os estados amazônicos seriam inviáveis sem as transferências obrigatórias da União: 41,61% da população (16,468 milhões de pessoas) vive abaixo da linha de pobreza, mas cresce na proporção de 3,07 %, quase o dobro da taxa média nacional (1,8%); a renda *per capita* equivale a 56,7% da nacional; e o IDH (0,681) é inferior ao do país (0,699). A maior e mais rica região do Brasil em recursos naturais contribui com apenas 4,8% para o PIB nacional.

Os indicadores da Zona Franca de Manaus retratam estagnação, com tendência declinante: entre 2010 e 2018, sua contribuição para o PIB do Amazonas caiu de 25,92% para 23,41%. Os benefícios ficaram restritos à região metropolitana. O modelo esgotou-se.

O contexto estratégico é preocupante. Pressões ambientalistas e indigenistas de toda a ordem invalidam as políticas governamentais. No entorno, multiplicam-se os ilícitos transnacionais. A Venezuela tende à fragmentação da ordem interna. O Suriname e a Guiana enfrentam o problema da expansão chinesa.

ESTRATÉGIAS GOVERNAMENTAIS

As políticas governamentais para a Amazônia foram reativas e descontínuas até

à década de 1970. No contexto da Segunda Guerra Mundial, o governo Vargas criou os territórios federais de Guaporé (atual Rondônia), Rio Branco (atual Roraima) e Amapá. Durante a Constituinte de 1946, houve pressões em favor da internacionalização, contidas graças à liderança do deputado Arthur Bernardes. O Art. 199 da CF destinou 3% da arrecadação federal para o Plano de Valorização da Amazônia, por 20 anos, mas só foi regulamentado em 1953. A rodovia Belém-Brasília foi construída em 1959-1960, no Governo Juscelino Kubitschek, como alternativa de acesso terrestre à Região.

O ciclo militar foi a época dos grandes projetos. Criou-se a Zona Franca de Manaus, com a finalidade de desenvolver a Amazônia Ocidental, e o Programa de Integração Nacional (PIN), objetivando implantar a infraestrutura econômica regional. Seus recursos permitiram construir as rodovias, Transamazônica (BR-230), BR-319, 163 e 174 e iniciar a Perimetral Norte. A COMARA concretizou a rede de aeroportos estratégicos. O PIN, contudo, terminou incompleto, devido à crise do petróleo. Nos anos 1980, cessaram os investimentos.

Em 1988, a Região foi contemplada no Art. 159 da Constituição, que instituiu as Transferências Obrigatórias da União. Nessa conjuntura, construiu-se a BR-364 e foram transferidas a 16ª Bda Inf SI para Tefé e, a 2ª Bda Inf SI, para São Gabriel da Cachoeira.

O Programa Amazônia Sustentável, lançado em 2008, não passou de um discurso ideológico de cooptação da população nativa, sem resultado prático.

PROGRAMA BARÃO DO RIO BRANCO

Concebido para integrar a Calha Norte e fomentar o mercado regional da Bacia Amazônica, o programa Barão do Rio Branco homenageia a memória do grande diplomata

que solucionou as questões do Amapá, do Acre e do Japurá. Consiste, basicamente, na implantação da Ponte de Óbidos sobre o Rio Amazonas e da hidrelétrica do Rio Trombetas, em Cachoeira Porteira. Essas duas obras conjugadas têm potencial sinérgico para transformar Santarém em um entreposto estratégico, desenvolver o Baixo Amazonas, e ensejar um fluxo comercial contínuo entre Manaus e Belém.

A Ponte Barão do Rio Branco vai permitir a integração do Amapá, bem como a Calha Norte do Amazonas e o estado de Roraima ao sistema rodoferroviário nacional. E abre a possibilidade de estender a BR-163 até à fronteira do Suriname. Após a ponte, o Porto de Óbidos pode tornar-se um modal hidro-rodoferroviário estratégico, por oferecer calado de quatorze metros no pico da vazante, permitindo a atracação de embarcações de 30 mil toneladas, o que vai contribuir para a redução do frete hidroviário.

A hidrelétrica do Rio Trombetas vai aumentar a oferta regional de energia e estabilizar o balanço de carga, pelo aproveitamento da variação anual do regime de águas: quando a Calha Sul está na vazante, a Calha Norte está na cheia e vice-versa. A eletricidade vai viabilizar a industrialização do minério de alumina-alumínio, abundante em Oriximiná, em Óbidos, e nos demais municípios da Calha Norte.

CONCLUSÃO

Relegada a Bacia Amazônica por três décadas, esvaziou-se o interior, cresceu a favelização urbana e estagnou-se a economia. O Programa Barão do Rio Branco é um *cluster* geopolítico com potencial para impulsionar-lhe o mercado interno. Um mercado pujante e autônomo pode ser a solução para o problema do desenvolvimento regional ■

Fonte: Artigo no Alerta Total - www.alertatotal.net

Pensamento Econômico

Ralph Miguel Zerkowski

Economista

In memoriam

Há poucas ideias econômicas na Idade Antiga e na Idade Média. Na primeira, o primado do Direito e, na segunda, as ideias religiosas. Na Antiga, os filósofos Platão e Aristóteles. O primeiro falando do meio rural e, o segundo, do político embrião da economia. Já na Média, a questão da ética religiosa e dos juro com Tomás de Aquino, dentre outros.

A partir dos séculos XVI, XVII e XVIII é que as ideias econômicas florescem impulsionadas pelos movimentos de Reforma e do Renascimento, bem como pelas necessidades administrativas dos governos, sobretudo pela operação da colonização.

Neste período, é muito importante a estruturação do governo, que resultaria no século XIX na formação do Estado-Nação. É nele também que florescem as primeiras ideias puramente econômicas, que vão se desvinculando das ideias filosóficas e religiosas, ao menos parcialmente.

Aparecem os Fisiocratas, pioneiros do Liberalismo Econômico, com ênfase na Agricultura e na produção dela derivada. Seguem-se os Mercantilistas, mais realistas, introduzindo o padrão ouro e vinculados ao Patrimonialismo, à doutrina da intervenção estatal no domínio econômico e ao protecionismo, que anos mais tarde teriam uma enorme importância na agenda dos países desenvolvidos e subdesenvolvidos.

De uma maneira geral, Adam Smith, com seu livro *Riqueza das Nações* (1723-1790), é considerado o *Pai da Ciência Econômica* e é, até hoje, o mais homenageado, e a ele sempre se retorna, pois discursou sobre todos os temas: divisão do trabalho, preços, custos, salários, comércio internacional, desenvolvimento

econômico, História econômica e social. Teve ampla repercussão na Europa e nos Estados Unidos.

E Portugal nisto tudo, como se apresenta? Sendo um país *periférico*, ora influenciado pela França ora economicamente dependente da Inglaterra, oscila, mas a balança pende para o Mercantilismo e para o Intervencionismo; pouca racionalidade econômica anglo-saxônica. Isto é objeto de discussão de Raimundo Faoro em sua obra *Donos do Poder*, que terá importantes desdobramentos conforme veremos a seguir.

Entretanto existem segmentos liberais mesmo em Portugal. Existem contradições, afinal o Colbertismo mercantilista-protetionista é francês, da mesma forma que a Fisiocracia é mais liberal. Portugal, como mais tarde no Brasil, pela influência inglesa, chegaria com um certo atraso.

O pensamento básico na colônia brasileira é influenciado logicamente por Portugal, por definição. À medida que se penetra no século XIX, a influência inglesa é percebida, sobretudo pela vinda de comerciantes ingleses vinculados ao comércio internacional. Há quem fale em modernização econômica, que mais tarde no século XX seria exercida pelos Estados Unidos.¹

Um episódio marcante tanto para a Economia como para o pensamento econômico da época é a vinda do rei de Portugal, D. João VI, para o Brasil: abertura dos portos, criação do Banco do Brasil, além de outros pólos de desenvolvimento econômico. A importância destes fatos só pôde ser avaliada recentemente por estudos e pela aplicação de análise econômica moderna.

E os intelectuais da época? O que pensavam? Os Bonifácio Andrada encaravam o problema econômico como parte de um problema maior: o da reafirmação do Brasil como nação, sobretudo considerando os

problemas administrativos decorrentes da Independência. A grande exceção é o Visconde de Cairú, uma espécie de Adam Smith tropical. Sua obra principal de nosso interesse é *Princípios de Economia Política*, de 1804. Elaboraria mais tarde um Código de Comércio (1809). Além de tudo foi o inspirador da tradução da obra de Smith para o português, em 1812. Recebeu influências importantes dos autores do Iluminismo escocês, dentre os quais destacamos David Hume e Edmund Burke.

Quais eram os temas econômicos mais tratados nessa época? Se a atividade econômica era, sobretudo, associada ao comércio internacional, à exportação e à importação, por via de consequência, o câmbio, ou melhor, a taxa cambial é que era objeto das atenções, já que influenciavam de modo decisivo a expansão e a distribuição da Renda Nacional. Assim é que, se a taxa *melhorava*, aumentava a renda nacional, a das pessoas e a do governo. Se ao contrário, ela se contraía, isto redundava em problemas internos para a produção, ou seja, se o dinheiro circulava ou não, afetava outros setores, principalmente o comércio.

Naturalmente a gestão das finanças públicas era de crucial importância, não somente para o governo central como para as províncias. Eles eram pressionados a resolver a insuficiência de meios que havia numa nação recentemente emancipada, com um aparelho estatal deficiente e com encargos de toda a natureza. Por exemplo, certas nações, sobretudo as de colonização inglesa, conforme foi visto mais tarde, herdariam máquinas administrativas mais eficientes, muito embora em alguns casos terminassem também por se desestruturarem.

Outro objeto de preocupação, decorrente em parte dos *déficits públicos*, era a gestão da moeda. A cobertura destes buracos ora se fazia por emissões de moeda, ora por empréstimos que redun-

no Brasil

PRIMEIRA PARTE

Colônia, Independência até à Proclamação da República



davam em desvalorizações, e só não provocavam maiores estragos porque o país era formado por um conjunto de ilhas econômicas não integradas, de modo que o impacto sobre os preços de certa forma se diluía. Mais tarde, já na República, sobretudo a partir dos anos 30 do século passado, esta atenuante viria a cair.

Claro que estes fenômenos despertariam a curiosidade de certa elite pensante, resultando em explicações mais ou menos condizentes com o nível de conhecimento de Economia à época. Nestas arengas entravam médicos, engenheiros, e, naturalmente, advogados, juristas, além de letrados de uma maneira geral. Em boa parte do Império os estudos eram feitos em Portugal, Coimbra principalmente.

Aumentando um pouco o espectro visual, diferente era a situação no tocante às ideias econômicas nos Estados Unidos, aonde, principalmente após a Guerra da Secessão aos 60 do século XIX, a demanda

por Economia se fazia necessária, sofrendo influências da Inglaterra e, também, da Alemanha. Naturalmente isto também está relacionado ao desenvolvimento das universidades de uma maneira geral.

Infelizmente não pudemos pesquisar o ensino de Economia nas faculdades de Direito do Recife, da Bahia, de São Paulo e do Rio de Janeiro, já na segunda metade do século XIX, quando o ensino de Economia se concentrava em termos mais sistemáticos. Isto ficaria mais claro no século XX. É lícito supor que a influência seria a francesa, já que a intelectualidade também assim o era.²

No Reino Unido, à medida que Smith, Malthus, David Ricardo e Stuart Mill iam produzindo os seus livros, os famosos clássicos da Ciência Econômica, seu conteúdo era discutido no Parlamento inglês. No Brasil, os fatos econômicos eram também discutidos no Parlamento e, talvez, tenha sido o local mais importante

aonde se podem aquilatar melhor o teor das ideias que então circulavam.³

Como vimos, o quadro brevemente traçado é relativamente pobre. As pressões, sobretudo as urbanas, só se fariam sentir ao longo do século XX, ou seja, na República. Há que assinalar as repercussões das duas grandes guerras mundiais, que foram decisivas, e, no plano externo e no interno, a Revolução de 1930 ■

¹ Importante assinalar uma importante diferença entre Brasil e Estados Unidos. Neste, a influência da corrente migratória denominada Mayflower (1609-1622) se transferiu para os Estados Unidos em virtude das perseguições religiosas, que afetariam profundamente a vida cultural do país. Foi uma das fontes de inspiração weberiana para descrever a ética protestante e explicar o atraso relativo em países católicos.

² Na Filosofia, a Escola de Tobias Barreto seria famosa.

³ A Editora da Câmara dos Deputados tem uma coleção de discursos avultando Bonifácio de Andrada, José de Alencar e José Antonio Saraiva, chegando a Santiago Dantas.

SIM, PRECISAMOS DE HERÓIS

Carlos Sardenberg
Jornalista

Moro não disputou eleição, não fez campanhas, mas se tornou uma forte liderança moral e política. O presidente do Supremo Tribunal Federal, Dias Toffoli, disse que a Lava-Jato não é uma instituição, e que o Brasil não precisa de heróis, mas de projetos.

Data vênia, cabe discordar. Primeiro, o Brasil precisa, sim, de heróis, por uma razão simples: há muitos vilões entre nós, e vilões em posição de mando. E também porque certas mudanças só ocorrem quando são promovidas por lideranças reconhecidas pela sociedade.

Esse reconhecimento não precisa ser pelo voto. Joaquim Barbosa nunca disputou uma eleição, jamais fez campanha ou coisa parecida, mas tornou-se um presidencialável pela sua atuação – tão forte quanto inesperada – no processo do *Mensalão*. Foi uma mudança e tanto, não é mesmo? O STF, mais conhecido por atrasar *ad infinitum* os casos envolvendo os agentes públicos com foro privilegiado, dedicou-se inteiramente, por meses, a julgar corruptos de primeiro escalão. Sob a clara liderança de Joaquim Barbosa. Se o herói é alguém sem o qual certas mudanças não ocorreriam, então o ex-ministro tornou-se um deles.

O que nos leva ao caso Lava-Jato. Se o STF quebrou o gelo e colocou a corrupção na mira do Judiciário, a Lava-Jato culminou o processo. Formalmente, trata-se de uma operação, uma simples força-tarefa – *reles* tarefa – gostaríamos

alguns – mas alguém duvida que, na sociedade, tornou-se uma instituição superior?

Sergio Moro também não disputou eleição, não fez campanhas, mas se tornou uma forte liderança moral e política. Um herói, do modo como Joaquim Barbosa.

A resistência à Lava-Jato revela, em setores jurídicos, uma combinação de inveja e ciúme. Como pode um simples juiz de primeira instância – de novo, um *reles* juiz? – tornar-se uma figura nacional? Não entenderam que Moro encarna uma profunda mudança – e mudança para o bem. Ou entenderam e não estão gostando.

Cabe nessa história o procurador Deltan Dallagnol. A operação envolve uma legião de promotores, agentes da Polícia Federal, auditores da Receita, e funcionários do Coaf (Conselho de Controle de Atividades Financeiras) – todos eles heróis pelos papéis exercidos e que levaram para a cadeia os vilões do primeiro escalão. Todos eles eram, por assim dizer, *menores* que os alvos. Todos ouviram, em algum momento: – *Sabem com quem estão falando?* E mesmo assim foram para cima.

O primeiro procurador da Lava-Jato foi Carlos Fernando dos Santos Lima, uma liderança mais discreta, mas Dallagnol, seu substituto, encarna a ousadia dos mais jovens, enfrentando um poder superior. Daí seus exageros. Mas como queriam que se quebrasse uma quadrilha de políticos, empresários e agentes públicos, instalada no comando de instituições? Pedindo licença, faz favor?

Tirante os lulistas extremados, nin-

guém entre os críticos da Lava-Jato diz que não houve roubo. Ou que a operação não pegou ladrões. Dizem criticar apenas os métodos – ou o *Direito Penal de Curitiba*, como diz o ministro Gilmar Mendes.

Acontece que existe mesmo um Direito Penal de Curitiba. Trata-se de algo como um novo contrato social ou a reinterpretção de normas e mais, especialmente, um novo modo de fazer. Não apenas a Lava-Jato encontrou lavagem de dinheiro onde o velho Direito via simples Caixa 2, como a operação foi fulminante na apuração e no julgamento.

No fundo, a legião dos adversários da Lava-Jato está incomodada porque a operação se tornou uma instituição nacional, tanto que não se consegue encerrá-la, e com alguns heróis de peso. Mas por isso mesmo, há um esforço para limitar o sistema de investigação.

Dias Toffoli, que certamente não é um herói, mas o presidente de uma instituição, praticamente suspendeu as atividades do Coaf. O ministro Alexandre de Moraes suspendeu fiscalizações da Receita Federal envolvendo 133 agentes públicos, inclusive os ministros Gilmar Mendes e o próprio Dias Toffoli, e ainda mandou suspender auditores fiscais.

E agora surgem essas conversas para alterar a estrutura desses órgãos.

Ora, sem Coaf e sem Receita, não tem Lava-Jato. Só falta proibir as operações da Polícia Federal.

Seria esse o triunfo das instituições? Na verdade, seria o triunfo dos anti-heróis ■



Percival Puggina

Membro da Academia Riograndense de Letras, arquiteto, empresário e escritor

puggina@puggina.org

OS FORA DA LEI

De minha infância em Santana do Livramento resultaram inesquecíveis as longas matinês dominicais do Cine Rex, em Rivera. Quatro filmes eram exibidos em sequência, e os mais ruidosamente saudados eram os de faroeste, de *bandido e mocinho*, rodados no *Far West* dos Estados Unidos, preferivelmente em meio às Montanhas Rochosas. As disputas se davam entre os homens da lei, os xerifes, que sempre venciam, e os fora da lei, os *out law*, que sempre perdiam. Saía-se do cinema com a gratificante sensação de que o Bem vencera e a Justiça fora feita. Talvez por isso me acompanhe a ideia de que Justiça e Bem devem funcionar de modo indissociável.

Modernamente ideologias malsãs rompem esse lacre em favor de suas próprias pautas. Cidadãos de quem não se esperaria algo assim aplaudem corruptos, torcem pelo bandido e condenam o xerife. Muitos protegem ovos de tartaruga, ninhos de passarinho, e exigem o aborto como direito da mulher. Outros, ainda, desdenham a inocência das crianças. Magistrados devolvem às ruas, bandidos perigosos, presos em flagrante. A vida honesta se faz perigosa e dispendiosa, e o crime, compensador. A ordem é destruída e a autoridade fenece em todas as esferas da vida social. Há muito sangue nas ruas e nas páginas dos jornais. É um filme sem sentido: mataram o xerife e foram ao cinema. Estragaram a matinê! Isso não é coisa que se projete nem se proteja. O sucesso dos fora da lei empurrou a candidatura de Bolsonaro e, agora, os defensores de bandidos querem a cabeça do juiz. Filme desgraçado!

Percebo três tipos de fora da lei. O primeiro corresponde ao numeroso contingente dos bandidos da criminalidade rasteira. Estando ao alcance do braço da

lei, esquivam-se de seus efeitos graças a uma legislação leniente, às curvas e dobras processuais, às penas que não se cumprem, às franquias do semiaberto e a uma parceria ideológica entre setores do Estado e a criminalidade.

No segundo grupo, estão aqueles cuja conduta produz crescente indignação e repulsa social. Refiro-me aos criminosos beneficiados pelo aconchego da prerrogativa de foro junto ao Supremo Tribunal Federal. Esses têm a garantia da inconsequência de seus crimes; o braço da lei os alcança, mas não os toca. A frase de Fidel Castro, repetindo Hitler, lhes serve às avessas: *o presente os absolve, só a História, na posteridade, os condenará.*

Há, por fim, o terceiro grupo dos fora da lei. A expressão lhes corresponde por outra razão. Eles são a última instância, a última voz, a última caneta do mundo, Justiça e Bem deveriam firmar compromisso. O que temos visto, no entanto, é abuso desse poder, condutas muito estranhas, intervenção de ministros em processos de seu próprio interesse, blindagem contra rotineira e impessoal averiguação. Todas as denúncias formalizadas contra membros da Corte perante o Senado Federal – dezenas! – foram sepultadas nos últimos quatro anos por decisão pessoal dos presidentes Renan Calheiros, Eunício Oliveira e Davi Alcolumbre. Acho que não preciso explicar. A condição não é meritória.

Alega-se, em favor dessa omissão, que o processo de *impeachment* contra um ministro do STF causaria grave problema institucional. Penso o oposto: problema institucional é a presente situação. O devido trâmite de alguns desses processos causaria imenso bem ao Senado, ao STF e à nação, neste novo momento de sua História. Veríamos a Justiça procurando o Bem. E vice-versa ■





Flávio Náufel, Presidente da Zetra

ZETRA: EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL E INOVAÇÃO A SERVIÇO DA AERONÁUTICA

Parceira da Força Aérea Brasileira há 15 anos, a fintech desenvolve as mais inovadoras soluções tecnológicas para renomadas instituições públicas e privadas do Brasil e do mundo

Presente em países como Brasil, Portugal, Reino Unido, Itália, Índia e México, a empresa de tecnologia Zetra se orgulha por contribuir com a saúde financeira dos militares da Aeronáutica há 15 anos por meio da plataforma **eConsig**. Com cerca de 4 milhões de empregados públicos e privados beneficiados pela sua tecnologia, a fintech atende a clientes como o Tribunal de Contas da União (TCU), a Marinha do Brasil, Superior Tribunal de Justiça (STJ), Supremo Tribunal Federal (STF), Coca-Cola, Azul Linhas Aéreas, e muitas outras organizações.

Única no segmento de benefícios consignados com as certificações internacionais ISO 27001, que garante a segurança da informação, e ISO 9001, de gestão da qualidade, a Zetra completou 19 anos de mercado investindo no desenvolvimento das mais inovadoras soluções com foco em bem-estar financeiro dos clientes. Por prestar serviços no mercado financeiro europeu, a empresa já atua alinhada, por exemplo, ao **GDPR (General Data Protection Regulation)**, regulamentação que protege os dados do continente.

“A GDPR é a legislação mais significativa no quesito proteção de dados e foi inspiração para o desenvolvimento da regulamentação brasileira - a Lei Geral de Proteção de Dados, que entrará em vigor a partir de 2020. Nosso intuito é atender renomadas instituições no Brasil e no mundo oferecendo os mais altos padrões de segurança da informação e contribuir para o bem-estar das famílias por meio do acesso a produtos e serviços com taxas mais baixas no mercado”, explica Flávio Náufel do Amaral, presidente da Zetra.

Para salvaguardar os interesses e as informações dos usuários do sistema **eConsig**, a fintech une atendimento totalmente personalizado e tecnologia aos seus clientes. “Além do suporte, destacamos também o serviço de segurança de Código Único, que funciona

de maneira bastante similar ao token dos principais bancos mundiais. Esse código feito pela Zetra permite que os usuários do crédito consignado tenham seus acessos privados totalmente assegurados. Trata-se de uma tecnologia intransferível e chega direto no e-mail do militar interessado em realizar uma averbação”, explica Naufel.

Como responsabilidade social, a empresa incentiva a educação financeira das famílias. Desde 2013, a empresa promove diversas ações por meio do **Programa de Educação Financeira euConsigo**, que leva especialistas renomados e já chegou a diversos públicos e regiões do país: Campinas, Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica, Maceió, Governo de Pernambuco, Governo do Mato Grosso do Sul, Superior Tribunal de Justiça (STJ), Tribunal de Justiça do Acre, e Navio-Escola da Marinha do Brasil.

“Entendemos que o acesso a benefícios, como o crédito sustentável e inclusivo, aliado a um consistente programa de educação financeira, é a base para o bem estar financeiro dos trabalhadores”, afirma Náufel.

SOBRE A ZETRA

Há quase 20 anos no mercado, a Zetra é uma empresa brasileira de tecnologia e serviços que promove o bem-estar, inclusive financeiro, dos militares, servidores e empregados de empresas públicas e privadas. Com a missão de empoderar pessoas por meio dos seus salários, oferece a plataforma eConsig, capaz de conectar empresas a diversos fornecedores de benefícios, via desconto em folha, permitindo as pessoas o acesso fácil a uma cesta de produtos e serviços com melhores preços e condições, com contratação online, de forma ágil, conveniente e muito sustentável.

Reis Friede

Desembargador Federal

Presidente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região (biênio 2019/21), Professor Emérito da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), Professor Honoris Causa da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) e Professor Emérito da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais do Exército (EsAO).

reisfriede@hotmail.com

A ideia original de prover *invisibilidade* aos ativos militares – particularmente belonaves – no campo de batalha, nasceu com o chamado Projeto Philadelphia, durante a Segunda Guerra Mundial. De modo diverso de seu congêneres, o Projeto Manhattan (que logrou desenvolver e construir a bomba atômica), o Projeto Philadelphia, após consumir muitos milhões de dólares (alguns bilhões de dólares em moeda de 2018), não obteve qualquer êxito operacional, tendo sido definitivamente abandonado logo após o término do conflito mundial para, somente em tempos mais recentes, ter sido retomado, ainda assim a partir de premissas científicas completamente diferentes daquelas originalmente formuladas.

Em seu lugar, no entanto, logo no início da década de 1950 – com ênfase não mais em navios de guerra, mas em aeronaves militares, em decorrência da negativa soviética de aceitar a proposta estadunidense de *política de céus abertos* – nasceu a ideia (original) da *furtividade*, uma concepção diametralmente diversa, uma vez que associada não propriamente à questão da proteção contra a *visibilidade ótica*, mas sim relativa à defesa contra a *deteção eletrônica*, notadamente realizada por equipamentos de radar, o que se convencionou chamar de *invisibilidade relativa*.

O ineditismo dessa nova (e revolucionária) tecnologia acabou por lhe assegurar não somente uma denominação especial, mas, mais do que isto, um conceito próprio e específico na Polemologia (Ciência da Guerra), com a denominação genérica de *tecnologia stealth*.

A necessidade de se conceber uma tecnologia inovadora de *invisibilidade*

INVISIBILIDADE

relativa das aeronaves, em relação aos radares e aos demais meios de detecção, nasceu originariamente no final da década de 1950 (em relação, sobretudo, aos aviões de reconhecimento estratégico), acentuando-se, particularmente, durante os anos 1960, quando ficou claro, para as autoridades militares norte-americanas, que o contínuo avanço no desenvolvimento da tecnologia de mísseis antiaéreos (SAM) acabaria por suplantiar todas as contratentativas estadunidenses de projetar e construir aeronaves que voassem, cada vez com melhor desempenho, em altitudes extremamente elevadas (superiores a 25.000 metros) e em velocidades cada vez maiores (acima de mach 3.0), e mesmo de desenvolver toda sorte de técnicas de interferências eletrônicas nos radares adversários.

A destruição de uma sofisticada aeronave de reconhecimento estratégico U-2, em 1959, por um míssil soviético SA-2 Guideline, sob os céus da União

Soviética – ainda que não tenha convencido completamente parte da elite militar norte-americana sobre a necessidade de tornar suas aeronaves *relativamente invisíveis* aos radares – acendeu a luz amarela quanto aos limites do desenvolvimento de aeronaves de altíssima performance (seja no que concerne ao teto operacional, seja ao que alude a elevadíssimas velocidades).

Ainda assim, foram projetados e construídos protótipos do caça interceptador YF-12 (dotado de mísseis ar-ar de extrema sofisticação que, mais tarde, viabilizaram a construção e o desdobramento do AIM-54 Phoenix para o caça F-14 Tomcat); foi fabricado o lendário avião de reconhecimento estratégico SR-71 *Blackbird* (dotado de capacidade de voar, em situações extremas, a até 36.000 metros de altitude e a mach 3.2; não obstante o seu teto operacional fosse de 25.000 metros e sua velocidade se situasse em torno de mach 3), que se tornou operacional entre 1966 e 1999; e foi concebido o incrível bombardeiro estraté-



E FURTIVIDADE



A Gênese da Tecnologia Stealth

gico B-70 *Valkyrie*, uma aeronave projetada para voar em elevadíssimas altitudes (entre 25 e 30.000 metros) e a uma velocidade superior a mach 3 (supostamente invulnerável aos mais sofisticados mísseis de defesa aérea e a caças interceptadores soviéticos de última geração, ainda em fase de projeto), mas que, no entanto, jamais entrou em operação, tendo sido substituído pelo projeto do bombardeiro B-1A, dotado – em uma verdadeira reviravolta de toda a concepção estratégica que perdurou até o final da década de 1960 – de uma capacidade (inversa) de penetração com reduzida imagem de radar (*Radar Cross Section* – RCS), e, em baixíssimas altitudes (voando, como se costumava afirmar à época, *sobre a copa das árvores*), combinada a altas velocidades relativas próximas a mach 1.2, considerando a reconhecida incapacidade, naquele momento histórico, de se detectar (e, particularmente, *travar* no alvo) aviões voando a baixas altitudes, próximas ao solo ou ao mar.

Com o rápido desenvolvimento de radares cada vez mais sofisticados – inclusive com a surpreendente capacidade soviética de copiar, já no final dos anos 1960, um radar semelhante ao utilizado, pela primeira vez, no F-4 *Phantom II* (do tipo *lock down shot down*), em seu interceptador de altíssima velocidade Mig 25 *Foxbat* (mach 2.8) – toda a concepção, tanto a apresentada pelo B-70 *Valkyrie* como pelo B-1A (e mesmo pela sua versão aprimorada B-1B *Lancer*, provida de menor velocidade – mach 1.2 em comparação com a mach 2 da versão original – mas com maior carga bélica – 60 toneladas *versus* 51 toneladas da versão primitiva – e melhor habilidade de penetração a baixa altitude) tornou-se obsoleta, criando, finalmente, uma unanimidade, dentre os principais líderes militares norte-americanos, quanto à necessidade de meios que anulassem (em definitivo) a capacidade de detecção das aeronaves militares norte-americanas; ou seja, a tecnologia *stealth*.

Posteriormente, e em necessária adição, uma ampla reflexão sobre as elevadas perdas de meios aéreos na Guerra do Vietnã apenas reforçou o convencimento das autoridades estadunidenses, disparando um verdadeiro *alerta vermelho* no Pentágono quanto à imprescindibilidade do desenvolvimento e aprimoramento da tecnologia *stealth* (e a correspondente criação de aeronaves de 5ª geração), posto que, de uma certa forma, a eficiência operacional dos sistemas defensivos soviéticos *jogava por terra* toda a estratégia militar de *contenção* (através do estabelecimento de uma nítida superioridade aérea) em uma eventual (e hipotética) guerra na Europa contra as forças do Pacto de Varsóvia (expressivamente superiores em efetivos e blindados) e que, agora, dotadas de múltiplos sistemas SAM, simplesmente poderiam (potencialmente) anular a capacidade ocidental de implantar o imperioso *domínio dos céus* no campo de batalha ■

COMEÇO A FICAR INTOLERANTE COM OS QUE SE ALEGAM COM O FRACASSO DO PAÍS

Ives Gandra da Silva Martins

Jurista

Advogado, professor emérito da Universidade Presbiteriana Mackenzie, presidente do Conselho Superior de Direito da Fecomercio-SP, fundador e presidente honorário do Centro de Extensão Universitária do Instituto Internacional de Ciências Sociais (IICS).

igm@gandramartins.adv.br



Toda manhã, ao ler os jornais, hábito que os mais jovens criticam como próprio da velhice, consumo minha dose de irritação com o desenvolver dos acontecimentos e por ver que a periferia do que é relevante é sempre a matéria de maior destaque nas manchetes jornalísticas.

Leia-se, por exemplo, o caso do ex-presidente Lula. Toda a defesa daquele ex-mandatário concentra-se em ter, o julgador, conversado de forma inapropriada com os promotores federais, o que, de rigor, não alterou o amplo direito de defesa que lhe foi assegurado durante todo o processo nas quatro instâncias. As provas, todavia, constantes dos autos, que serviram à condenação nas quatro instâncias, não são objeto das manchetes, tendo-se, inclusive, a impressão de que os diálogos criminosamente obtidos e conivente e convenientemente veiculados, se verdadeiros, valeriam mais que o fato material objeto da condenação. Como advogado, há 61 anos, eu sempre entendi que a advocacia não tem sido bem tratada por magistrados, imprensa e população, que não percebem a importância do direito de defesa numa democracia.

No caso, todavia, o que menos se discute na imprensa é se haveria ou não prova material condenatória, o que levou um juiz, três desembargadores, cinco ministros do STJ e seis do STF a entender que haveria crime na conduta do ex-presidente.

Outra das minhas irritações reside nas turbulências destes primeiros meses. Aspectos positivos não têm repercussão na mídia, como o da maior safra de grãos; o da entrada do capital estrangeiro na casa de quase US\$ 100 bilhões; a existência de saldos altos na balança comercial; a inflação abaixo da média estabelecida; a possibilidade de queda dos juros; o fato de as reservas serem superiores a US\$ 380 bilhões; o relatório favorável do FMI sobre o estado das contas públicas; o sucesso nas programações de infraestrutura; a assinatura de um acordo emperrado há 20 anos entre Mercosul e União Europeia; o avanço e a liderança entre as nações na defesa

dos valores familiares; a manutenção do combate à corrupção; e inclusive até no que demonstra, na linguagem popular, ser pé quente, a vitória da seleção brasileira na Copa América, após anos de insucesso internacional. Até a boicotada reforma previdenciária avança.

Reconheço que a equipe presidencial, sem o traquejo político da anterior, está aprendendo a *andar de bicicleta andando*, mas a busca, da imprensa, por desacertos em cada um dos menores incidentes, que ganham, assim, proporções descomunais, parece torná-los mais importantes do que alguns dos aspectos relevantíssimos da evolução do país. De longe, para tais caçadores de insucessos, vale mais o que vale menos e vale menos o que vale mais.

Começo a ficar intolerante com os que se alegam com o fracasso do país e que se vangloriam em ver a nação afundar por força de suas, quase sempre, infundadas críticas.

Outra das minhas irritações diz respeito à fantástica cobertura que se dá ao crime cibernético. Um gangster digital invade a privacidade das pessoas, regiamente financiado, utiliza-se do sigilo da fonte para que um jornalista, a conta-gotas, vá revelando o produto de seu crime e tal crime e tal parceiro do criminoso são alcançados pelos que dizem que a mídia vive das más notícias, pois as boas não vendem jornal. De tal maneira, nenhuma cobertura se dá à investigação dos delinquentes da privacidade alheia. Não compartilho da teoria de que os fins justificam os meios, pois gera uma enorme insegurança jurídica, e o ideal de justiça, que é o desiderato maior do Direito, fica pisoteado, transformando-se em uma briga mesquinha pelo poder entre amigos e inimigos.

Tudo isso para um velho advogado de 84 anos gera desconforto, pois, neste final de vida, percebo que o país terá ainda que evoluir muito para viver a democracia que desde os bancos acadêmicos minha turma almejava para o Brasil.

The last but not the least, impressiona-me a crítica cerrada de determinada imprensa a ter o presidente declarado

que não financiará um filme que enaltece a prostituição como meio de vida, por entender que a família é a base da sociedade e o filme ser corrosivo e deletério aos valores da família. Ora, o que o presidente declarou é o que está na Constituição, ao dizer que a família é a base da sociedade (artigo 226 *caput*) e que os meios de comunicação deverão ser utilizados para a defesa dos valores éticos da família e da sociedade (artigo 221, inciso IV). Não tem o menor sentido gastar dinheiro do povo para divulgar prostituição. É de se lembrar que a queda das grandes civilizações deu-se quando os costumes se deterioraram, com as mulheres prostituindo-se nos templos da Babilônia para conseguirem dotes para seus casamentos, assim como com o relaxamento dos costumes em Atenas, que terminou perdendo a Guerra do Peloponeso para Esparta, e com a degradação familiar no Império Romano Ocidental, como Políbio referiu-se em seus escritos. Ora, ao cumprir o que determina a Constituição, valorizando a família – criou, inclusive, uma Secretaria Nacional da Família – está o governo cumprindo rigorosamente a lei suprema. É preferível gastar dinheiro do povo com a saúde e educação do que com filmes dessa natureza.

Concluo estas linhas afirmando que em nenhum momento defendo preferências de magistrados pelos membros do Ministério Público ou desequilíbrio de tratamento entre o *parquet* e a advocacia, como demonstrei no livro que coordenei com Marcos da Costa, intitulado *A Importância do Direito de Defesa para a Democracia e a Cidadania*, com a colaboração de ilustres advogados e juristas brasileiros. Toda a verdade deve ser apurada. Entendo, todavia, que os brasileiros deveriam dar aos fatos conhecidos a sua devida relevância, sem riscos de manipulação, seja pelos criminosos cibernéticos, seja pelas autoridades dos Três Poderes, pela mídia, por partidos políticos ou pelos formadores de opinião. Só assim poderemos entregar a nossos filhos e netos um país melhor do que o que recebemos de nossos ancestrais ■



POR QUE OS INTELLECTUAIS NÃO GOSTAM DE LIBERDADE

Jacques Julliard
Jornalista e Ensaísta

A noção inútil e enganadora de “engajamento” pressupõe que os profissionais do intelecto se submetem ao comando dos políticos.

Os intelectuais são bem mais totalitaristas que as pessoas comuns.

Se esta declaração de George Orwell, publicada sob a rubrica *Entre aspas*, no *Figaro* de terça-feira, 25 de junho, atingiu tanta gente, é porque num tom calmo, o da evidência, demonstra uma verdade que contraria tudo o que se ouve afirmar habitualmente. É bem conhecido que os intelectuais são os campeões incondicionais da democracia, os paladinos da liberdade...

Contudo, este julgamento lisonjeiro é estatisticamente falso, totalmente falso do ponto de vista político. Ao menos no século XX, o dos totalitarismos, justamente do qual Orwell fala. Até então, é verdade, Voltaire e Montesquieu no século XVIII, Chateaubriand e Madame de Staël, Benjamim Constant e Tocqueville, Hugo e Lamartine, Proudhon e Péguy, Zola e Anatole France, para citar apenas alguns dos mais célebres intelectuais franceses, foram, cada um na sua época e segundo opinião geral, porta-vozes notórios da liberdade contra todas as formas de ditadura. São eles que, até hoje, deram à agitada tribo sua exageradamente elogiosa reputação.

A INVERSÃO DE POSIÇÃO DO INTELLECTUAL MODERNO

A partir da Primeira Guerra Mundial, tudo muda: os intelectuais, na sua imensa maioria, tornam-se os servos dos poderosos e, pior que isso, os ministros servis do culto à autoridade. As duas faces sinistras do totalitarismo, fascismo e comunismo, compartilham equitativamente os favores de quase tudo o que importa na França no domínio da literatura, da arte, da filosofia e até mesmo da ciência. Se o leitor pensa que estou exagerando não escapará de uma breve lista. Do lado do nazismo, e também dessa bacia de decantação que conduz a ele, o petainismo, menciono primeiramente os quatro grandes da traição: Brasillach, Drieu la Rochelle, Rebatet, Céline. Mas também a maior parte da Academia Francesa e os mais renomados escritores – cito a granel Giono, Jouhandeau, Chardonne, Pierre Benoît, Félicien Marceau e, naturalmente, Charles Maurras. Sem falar dos artistas, de Alfred Cortot a Dunoyer de Segonzac. E Colette, a charmosa Colette, Giraudoux, o delicioso Giraudoux, Alain, grande professor de moral republicana, não são totalmente do lado branco-azul.

E a viagem de um mês de escritores e artistas franceses à Alemanha nazista (outubro de 1941) reuniu uma boa parte do grupo de personalidades da literatura da França de então.

OS STALINISTAS E SEUS SIMPATIZANTES FRANCESES (COMPAGNONS DE ROUTE)

Alguns anos mais tarde, após a *Libération*, o vento muda e passa a soprar na direção do Leste. Aragón, Eluard, Joliot-Curie, Picasso, eis os quatro grandes do stalinismo francês que louvam o genial Pai do povo, enquanto os seus correspondentes russos estão no Gulag. Na França, seria longa a lista dos defensores de uma das ditaduras mais absolutas que o mundo moderno conheceu. Anteriormente, Aragon, que ainda se encontrava no seu período anarquista, clamava com um senso muito conveniente de oportunidade:

*Fogo sobre Léon Blum (...)
Fogo sobre os ursos amestrados
da social-democracia.*

Entretanto o caso mais inacreditável, quando se pensa hoje em dia, é o de

Sartre, o escritor mais famoso do mundo, na época. Romancista ruim, dramaturgo difícil de interpretar, filósofo prolixo, porém sem originalidade, um libertário que incensou todas as ditaduras; uma grande personalidade que justificou todos os massacres, contanto que beneficiassem o socialismo, de Stalin a Mao e a Castro. Sua imensa reputação avalizou os regimes mais abomináveis, em oposição às suas próprias ideias. Um impostor genuíno que usou todo o seu rigor, por vezes ódio, contra os regimes liberais, e que fez da propaganda da consciência pesada do escritor o álibi do seu conforto intelectual. É o único domínio onde ele gerou discípulos até os nossos dias.

ELES SALVARAM A HONRA

Quem estava do lado da liberdade? Só indivíduos isolados, reagindo contra o embuste do intelectual engajado. Albert Camus à esquerda, Raymond Aron à direita, François Mauriac e Bernanos em 1936, entre os cristãos. Robert Desnos, entre os poetas, e, apesar da sua conduta política inicial, André Breton. E, certamente, esse símbolo puro da liberdade de espírito, Simone Weil, cuja imagem não pára de crescer, enquanto todos os covardes e os mediócras de direita e de esquerda se revelam como verdadeiramente são. É pouco; felizmente, cada um à sua maneira, eles estiveram entre os melhores. E a propósito, uma lição a aprender: o intelectual não sabe testemunhar e agir a serviço da liberdade a não ser que tenha a coragem de escolher a solidão. Ele se mete a caçar em bando, e torna-se o pior dos delatores, o servidor mais desprezível do conformismo e da causa do Estado.

Depois da *Libération*, enquanto a direita intelectual, dominante no passado, tinha dificuldade em se recompor dos seus compromissos com o nazismo, conhecemos três glaciações sucessivas da esquerda; a primeira, a stalinista, que

exaltava o surgimento da classe operária, se pôs a serviço de uma burocracia imbecil e sanguinária; a segunda, a maoísta, encontrava por caminhos estranhos, incompatíveis com a sua proposta, a velha aspiração cristã ao *homem novo*; quanto à terceira, a islamista, que enfrentamos atualmente, apresenta, a pretexto de ser uma *religião dos pobres*, a imagem burlesca de insubmissos fascinados pelo Islã, que faz da submissão total a Deus o valor supremo do homem.

Até agora, fiz apenas a paráfrase da declaração de George Orwell. Se necessário, esses apóstolos dos poderes do espírito sobre a matéria, que são normalmente os intelectuais, estão prontos a defender sua irresponsabilidade, em nome da imprescritível liberdade de pensamento, cada vez que o seu *engajamento* se traduz em catástrofes e crimes.

Esse jogo duplo é inaceitável: por que o *dégagisme* que se aplica tão implacavelmente sobre os políticos salva de forma sistemática os intelectuais? O talento não é uma desculpa, mas uma circunstância agravante. Utilizar o prestígio da caneta para avaliar a barbárie não é o menor dos crimes de guerra. Pode-se, como fazia De Gaulle, admirar os escritores e os mandar fuzilar quando, pelo que escreviam, se tornavam corresponsáveis por esses crimes.

Minha proposta aqui é mais modesta: tentar compreender por que os intelectuais do século XX se revelaram, em sua maioria, como inimigos da liberdade e cúmplices dos tiranos.

A primeira das razões é o interesse de classe. Depois de Platão, os intelectuais, na impossibilidade de exercerem o poder, compreenderam que o caminho mais curto na direção do mesmo é se comportarem como conselheiros do Príncipe, em vez de serem apóstolos da liberdade. Ganha-se mais sendo próximo de um tirano que o orador do povo. Num livro bem pouco conhecido, Jan Wacław Makhański que foi, ao mesmo tempo,

testemunha e ator da Revolução de 1917, explicou, bem antes que Djilas (*A Nova Classe*), que o socialismo proletário tinha sido concebido, não como o regime da classe operária, mas como o dos próprios intelectuais; o regime da classe intelectual propriamente dito.

A segunda razão, mais nobre, é a preferência dos profissionais do intelecto pela ordem introduzida pela razão, no lugar da desordem inerente à realidade. Nada poderia caracterizar melhor os intelectuais que as famosas palavras do mais genial, mas também por vezes o mais caricatural entre eles, Jean-Jacques Rousseau, no início do *Discurso sobre a Origem e os Fundamentos da Desigualdade entre os Homens* (1754): *Começamos então por excluir todos os fatos, pois eles não respondem à questão*. Foi o que Xavier Gorce, atualmente o melhor desenhista da imprensa francesa, traduziu de forma muito engraçada, quando um dos seus pinguins disse: *Os fatos são completamente desmentidos pela minha opinião*.

A inversão da relação entre o real e o racional é a principal característica do discurso intelectual. Tocqueville, em *O Antigo Regime e a Revolução*, viu aí uma das causas da Revolução e do papel fundamental que os intelectuais desempenharam nela. *Ao ver tantas instituições irregulares e bizarras, eles pegavam aversão às coisas antigas e à tradição, e eram naturalmente conduzidos a querer reconstruir a sociedade do seu tempo de acordo com um esquema inteiramente novo, que cada um deles traçava somente à luz da sua razão* (Livro III, capítulo 1).

Substituir o real pelo racional é a grande paixão dos intelectuais, que recorrem ao mais puro despotismo para chegar a isso. Assim se explica, em muitos deles, tanto de extrema direita como de extrema esquerda, a preferência pela violência. Em relação a uma realidade sempre ambígua, sempre fugidia, sempre decepcionante, a violência não é somen-

te, como pensava Marx, o instrumento de passagem da sociedade antiga à nova. É o momento mágico que, num toque de varinha de condão, vence as resistências do real e abole provisoriamente as pressões sociológicas. A violência é a operadora do desejo, uma força de vida, uma potência regeneradora. Brasillach vê nela a *poesia própria do século XX*; ela é simbolizada pelo *fascismo imenso e vermelho*, que partilha com o comunismo uma carga imaginativa, a qual faz pouco caso da História propriamente dita. Pouco importa, aliás, o sangue derramado. Sartre, por sua vez, numa entrevista para a *Actuel* (fevereiro de 1973), declara a Michel-Antoine Burnier: *Os revolucionários de 1793 provavelmente não mataram o bastante, servindo inconscientemente, um retorno à ordem, após a 'Restauration'*. Nada menos que isso!

Eu ainda me lembro do velhote que eu vi às vezes chegar ao *La Coupole* para almoçar. Como imaginá-lo um insaciável bebedor de sangue, sugerindo que o fim da guilhotina é o começo da reação! Quanto farisaísmo entre esses campeões de autenticidade! E o que dizer do ódio antissemita do rebelde Céline, que resultou em muita covardia na *Libération*! Drieu, pelo menos, tinha dignidade.

Quantos disparates entre os seres inteligentes e sensíveis! Tal paradoxo deve nos alertar.

A CONFUSÃO DAS ORDENS, O PRINCIPAL PECADO

Eu só vejo uma explicação: a confusão das ordens pascalianas. Ao identificar, a ordem da carne, a ordem do espírito, a ordem da caridade, ou, em termos contemporâneos, o poder temporal, a atividade intelectual, a abertura em relação a Deus, Pascal não somente formulou as bases da laicidade mas também as da democracia como um todo. *A tirania consiste no desejo de dominação universal e fora de sua ordem,*

isto é, *Querer ter por uma via o que não se pode ter por outra.*

Se Arquimedes pretende fazer a guerra pela força dos seus teoremas ou se Alexandre pretende fazer a geometria progredir na ponta da sua espada, ambos cometem um pecado mortal contra a ordem do mundo. É este pecado que os intelectuais cometem com essa noção inútil e enganadora de *engajamento*, a qual pressupõe que os profissionais do intelecto se submetem ao comando dos políticos. É suficiente, como Pascal disse, ainda, constatar que de qualquer maneira *nós estamos embarcados*. Os intelectuais modernos só pretenderam sair de sua ordem e mudar o mundo. Com esse jogo, eles se desacreditaram e contribuíram amplamente para a sua desgraça. Eles nos seriam muito mais úteis se novamente tentassem compreender isso um pouco.

P.S.: PUTIN E A FRANÇA

Não estou certo de que as mídias francesas tenham dado a merecida atenção à entrevista dada por Putin ao *Financial Times*, na última sexta-feira. Primeiramente, uma homenagem a Jacques Chirac. Pedro, o Grande, estando morto, entre os estadistas contemporâneos, Putin disse que Chirac é o que mais o impressionou: um verdadeiro intelectual, um homem inteligente, muito interessante, que era firme em suas ideias e respeitava as dos outros. Tudo isso confiado a um jornal inglês! Em seguida, fez uma forte crítica à ideia liberal, dizendo que parece ultrapassada porque, na questão dos imigrantes, entrou em conflito com os interesses da grande maioria da população.

É um julgamento contestável, mas Putin se apoia onde isso dói: a redução, atualmente realizada pela esquerda, da grande filosofia liberal dos direitos do homem e do cidadão a apenas uma questão de direitos individuais e filantropia. Tenho a firme intenção de voltar a esse assunto mais profundamente ■



75 ANOS DO DESEMBARQUE

Israel Blajberg

Engenheiro

Da Turma Vontade Nacional – ESG – CAEPE 2004. Primeiro Professor da UFRJ e UFF e Engenheiro do BNDE. Vice-Presidente da Associação Nacional dos Veteranos da FEB. Membro das Ordens do Mérito da Defesa, Naval, Militar e Aeronáutica.

ibljberg@poli.ufrj.br



Em 1942 Hitler decidiu lançar uma *blitz* submarina no litoral brasileiro, e destruir os portos do Rio, Recife, Salvador e Santos, em represália à exportação de alimentos e matérias-primas estratégicas do Brasil, nominalmente neutro para EUA e Inglaterra. Foi empregada uma flotilha de 10 submarinos de 500 a 700t, baseados na França ocupada, e mais um de reabastecimento, à qual se agregaram mais tarde unidades italianas.

Em apenas uma semana seis navios mercantes foram afundados, com a perda de centenas de preciosas vidas brasileiras. O povo nas ruas exigiu uma resposta à

cruel agressão. O Governo Vargas, sob clamor popular, reconheceu o estado de beligerância com as potências do Eixo, e, em 31 de agosto de 1942, pelo Decreto-Lei nº 10.358, o Brasil declara o estado de guerra com a Alemanha e Itália.

O mar foi o túmulo de 1.050 inocentes compatriotas. Entretanto um novo Brasil iria emergir da tragédia. A sociedade se mobilizava em torno do esforço de guerra. O Brasil – País do Futuro profetizado por Stefan Zweig – nascia junto com a FEB, e logo se incorporou à luta dos Aliados. Sob o pavilhão verde e amarelo, 25 mil soldados e 70 enfermeiras do Exército, além do 1º

Grupo de Aviação de Caça – o Senta-a-Púa – com 500 homens, seis enfermeiras e 48 aviões de caça se deslocaram para a Europa. Foi um feito militar de elevada complexidade logística para o Brasil ainda rural daquela época, uma página gloriosa da nossa História.

Era a nação em armas: jovens soldados que prestavam o serviço militar, tenentes dos Centros de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR), seguindo para o *front* lado a lado com o pessoal da ativa, comandados pelo General Mascarenhas de Moraes.

Na madrugada escura da Vila Militar,

DA FEB NA ITÁLIA 16 jul 1944 – 2019

A Alemanha parece resolvida a consagr r-se como inimiga da humanidade — Do telegrama do presidente Balthazar ao presidente Getulio Vargas

DESAFIO E ULTRAJE O GLOBO AO BRASIL!

Culminando nos seus atos de trai eira selvageria, submarinos do Eixo afundaram cinco navios ao longo do nosso litoral

EDIÇÃO DAS 11 HS.

Torpedeiros e "Escondid ", o "Itagiba", o "Araraquara", o "Araras" e o "Anibal Benvenuto", entre Baia e Sergipe — Aparecem varias baleceiras — O salvamento dos n nfragos — Os comunicados oficiais — Promete o Governo puni o para os criminosos nazi-fascistas — Suspensa a partida do "Bag " e do "Cuiabá" - Ficardo ao largo

A cada guerra, sempre se tem de enfrentar um desafio de tipo moral,  tico e político. O Brasil, ao entrar na Segunda Guerra Mundial, assumiu uma postura de neutralidade, mas, com o tempo, foi se tornando mais ativo, chegando a enviar tropas para o front europeu. Este fato, que foi muito bem recebido pelos aliados, trouxe para o Brasil uma série de dificuldades, tanto no campo político quanto no campo econômico. A guerra, portanto, trouxe para o Brasil um desafio de tipo moral,  tico e político.



NOVOS REQUINTES da barbaridade nazista **HORA DE EXTREMA GRAVIDADE E DE SÉRIAS CONSEQ NCIAS**

Nota Explicativa:
A data de 16 de julho de 2019   marcante para a ANVFEB, pois comemoramos: 1944 – 75 Anos do Desembarque da FEB na Itália; 1963 – 56 Anos da Funda o da ANVFEB; e 1976 – 43 Anos da Inaugura o do Prédio da Casa da FEB pelo Presidente Geisel.

embarcaram nos trens que os conduziram ao Cais do Porto do Rio de Janeiro, de onde partiram em navios-transporte, para destino ainda desconhecido, sem a certeza de um dia retornar   Pátria-Mãe. Vinham de quartéis, do Norte e do Sul, do litoral e da montanha, do Pampa e da Caatinga, compondo na FEB o microcosmo da sociedade brasileira.

Os italianos mal sabiam quem eram aqueles novos combatentes, mas não tardariam a descobrir; por tr s dos uniformes, se revelava a alma brasileira daqueles soldados-cidadãos, que dividiam com eles suas ra es de combate, ainda hoje recordados como os *LIBERATORI*.

Nascia nas montanhas geladas da Itália o espírito das Forças de Paz do Brasil, presente de Suez ao Haiti, soldados firmes, mas amigos, pacifistas, mas combativos, da  os 75 anos do desembarque da FEB no Teatro de Opera es europeu, aos 16 de julho de 1944, deterem um elevado capital simbólico neste particular.

Entretanto não foram os alemães, foram os nazistas. Os adversários de ontem são hoje na es amigas do Brasil, mas se não recordarmos o passado, estamos

arriscados a repeti-lo, portanto não se pode dar t rgua aos que ainda hoje propagam o ódio e a intolerância.

  nosso dever recordar os heróis que não voltaram, ingressando na Vida Eterna pelo Portal do Paraíso, pelos seus feitos gloriosos pelo Brasil e pelo Mundo Livre, nas batalhas travadas em meio às neves dos Apeninos, no Monte Castello, Montese, Camaiore, Monte Prano e Fornovo. São nomes que para nós têm o mesmo significado do Dia D, Stalingrado, e da Batalha da Inglaterra. Brasileiros que ajudaram a liquidar o nazismo, deixando suas vidas em uma terra distante, assim como os mártires

sacrificados nas câmaras de gás da Europa ocupada, os *partisans* que pereceram em terras geladas e nas prisões da Gestapo, os que desapareceram nos mares sem jamais ter um túmulo.

Orgulhem-se, brasileiros, desta rica e fantástica História escrita pelos pracinhas da FEB, merecedores de seu justo lugar no *Pantheon* dos Heróis Nacionais. Que sejam lembrados e reverenciados, como exemplo para futuras gera es!

A memória da sua luta será a nossa bandeira, e de todos que sonham com a paz e com um mundo melhor, livre e pleno de justiça social ■



O VOO DO MANICACA

Helio Carvalho Perez

Cel Av

perezhelio7@gmail.com



Eu servia na Base Aérea de São Paulo, em Cumbica; uma Base de primeira linha, considerada como a mais bonita da FAB, pela sua arquitetura colonial espanhola, em que predominam as varandas em arco. Hospedava a EAOAR, Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, com os cursos de Tática Aérea e de Aperfeiçoamento. Prestava apoio a duas Unidades aéreas, o 1º/10º GA v (Esquadrão de Reconhecimento Foto e Meteorológico) com aeronaves RB-25 Mitchel e RT-11 Beech. Após 1964, essas aeronaves foram armadas com foguetes e bombas; e o 2º/10º GA v SAR, com o anfíbio SA-16 Albatroz, os helicópteros UH-19 Sikorsky, UH-1D Bell 205 e o H-13J, e que formava pilotos de helicóptero da FAB. Tinha ainda a Esquadrilha de Adestramento, com o C-45 Beech, vários T-6, e, após 1964, a Esquadrilha de Reconhecimento Armado (ERA 20), com T-6 armados com foguetes e bombas, e um T-21 Fokker.

Sexta-feira, 19 de abril de 1963, 10h da manhã, sou designado para transportar um funcionário civil da Base, cuja mãe falecera em São Sebastião do Paraíso (MG). Tinha de decolar o mais rápido possível, para que ele ainda pudesse ir ao enterro no final da tarde. O voo foi realizado no T-21 Fokker, aeronave monomotor de treinamento. Fiz

o planejamento do voo na Esquadrilha de Adestramento da Base. O Fokker era apelidado de *pandorga*, *papagaio*, *pipa*. Não tinha rádio de comunicação ou de navegação, tinha autonomia curta, cruzeiro de 164 km/h ou 89kt (nós). Era fabricado na Holanda pela Fokker e um pouco melhor que um teco-teco, pois possuía uma capota que protegia do frio, da chuva e do vento. Foi empregado na instrução aérea dos cadetes do ar, no primeiro e segundo anos da Escola de Aeronáutica. A minha Turma foi a primeira a voar o Fokker, em 1958. Quinze turmas de cadetes, de 1958 a 1973, voaram o Fokker, com excelente aproveitamento, pois os assentos eram *side by side* (lado a lado).

LACHÊ

No Fokker T-21 0706, sai lachê (solo), no dia 10 de dezembro de 1958, às 11h45 da manhã. Tinha então 19 anos, e tinha feito dez voos, totalizando dez horas com 42 aterragens, na fase pré-solo. Nessa inesquecível manhã, eu fui a *check* com o checkador, 1º Ten Av Souza Leal, para ser avaliado se tinha condições de sair lachê, ou seja, voar sozinho. *Chegou a hora da verdade*. O checkador, em uma hora de voo, cobrou todas as manobras que podia. Curva de 360º pela esquerda e pela direita, sem per-

der altura, dois estóis, um sem motor e outro com motor, dois parafusos com uma volta completa, pela direita e esquerda, três panes, sendo uma pane de decolagem – não perdi nenhuma dessas panes – três aterragens na pista de grama de Nova Iguaçu, e pouso final na pista 17 do Campo dos Afonsos, pista de grama com 600 metros de comprimento. Ele não comentou nada durante o voo. Após o pouso final nos Afonsos, ao sair da pista, o checkador levantou do seu assento do lado direito e foi para a asa do Fokker, levando o paraquedas pendurado no ombro, e disse: – *Garoto faz um turno de pista e me pega aqui na grama*. Eu estava solo (lachê). Eu tinha conseguido chegar lá! *Eu era um aviador!* Essa foi a maior emoção de toda a minha vida. Olhei com orgulho para o assento da direita, não tinha ninguém ali e, depois da luz verde da torre, decolei. Após a decolagem a emoção era tão forte que comecei a berrar e dizer todos os palavões que sabia. Esse foi o momento mais importante e diferenciado de toda a minha carreira. Foi dado o primeiro passo. Fiz o circuito de tráfego, caprichei no pouso e taxiei para pegar o tenente, que estava na grama, sentado no paraquedas, só me *corujando*. Taxiei para o Estágio Primário e em seguida como comemorado em todas as aviações, fui jogado no lago do

lachê, e passei no corredor polonês levando muita porrada dos companheiros. Marquei com imenso prazer, na caderneta de voo, esses cinco minutos de *voo solo* com uma aterragem. Esse foi o meu menor voo e, sem dúvida, o mais importante de todos que fiz em 33 anos como aviador militar. No primeiro e segundo anos da Escola voei no T-21 Fokker, 83 horas, com 292 aterragens. No terceiro ano, o ano mais barra pesada, voei de T-6 Texan, velocidade de cruzeiro de 250 km/h, praticamente todos os dias, num dia de manhã e no dia seguinte à tarde, durante todo o ano letivo, num total de 153 horas, com 257 aterragens. Voei cerca de 100 horas de voo de grupo (voo em esquadrilha de dois, três e quatro aviões), 68 horas de voo sob capota (treinamento de voo por instrumentos), cinco horas de voo noturno, sete horas de voo real por instrumentos e 23 horas de *Link Trainer*, que era um simulador de voo por instrumentos, bastante rudimentar, oriundo da Segunda Guerra Mundial. Como cadete do ar, voei um total de 236 horas, com 549 aterragens. Fizemos dois saltos de paraquedas em Gramacho, no Rio, um no primeiro ano e, outro, no terceiro, ambos no Fairchild C-82 Packet, cruzeiro de 190kt.

HISTÓRIAS DE AVIAÇÃO

Voltando ao início da história, já como 2º tenente aviador, 24 anos, com 468 horas, com 870 aterragens, era chamado por alguns companheiros mais experientes e gozadores de manicaca, anacreonte ou aprendiz de feiticeiro, termos esses que significavam *inexperiente*. São Sebastião do Paraíso, ficava ao norte de Pirassununga. A distância em linha reta Cumbica/São Sebastião é de 312 quilômetros, quase a distância Cumbica/Calabouço (Santos-Dumont) que é de 338 quilômetros. A navegação aérea Cumbica/Calabouço é muito fácil, é só seguir o litoral que você chega lá. Não tem erro. Esta navegação era bem mais difícil, porque era em direção ao interior, sendo necessário achar visualmente Pirassununga e depois *achar* São Sebastião.

Por causa disso lembrei que na década de 50, o famoso cantor Jorge Veiga, sempre que cantava na Rádio Nacional, dizia: – *Alô, alô senhores aviadores que cruzam os céus do Brasil, aqui fala Jorge Veiga, da Rádio*

Nacional do Rio de Janeiro. Estações do interior, queiram dar os seus prefixos para guia de nossas aeronaves. Esse bordão era para ajudar os pilotos a identificar essas cidades. Naquela época cada viagem era uma aventura, pois muitas vezes não conseguiam chegar ao seu destino, porque se perdiam no trajeto ou não localizavam as cidades de destino e, sem *gasosa* (combustível), pousavam onde desse, ocasionando assim, inúmeros acidentes. Por essa razão, pagamos um preço muito alto pelas perdas de vidas naqueles voos. Mesmo assim, eles conseguiram desbravar o interior. Eles foram os nossos pioneiros heróicos, pois levavam a cidadania ao interior, forjando, desse modo, a integração nacional e a unidade da nação brasileira. Não posso deixar de registrar que nessa época, o Correio Aéreo Nacional (CAN), voando o *C-47 Douglas*, cruzeiro de 280km/h, cumpriu, durante décadas, um relevante papel de interiorização. Em muitas dessas cidades, o avião da FAB era o único meio de lá chegar.

Na Amazônia o lendário avião anfíbio *Catalina C-10*, apelidado de *pata choca*, cruzeiro de 201km/h, amerissando nas retas dos rios e nas precárias pistas de terra, também cumpria com valentia e sacrifícios a sua missão de desbravador. *Ontem, antes de ontem, muito antes de ontem, quando a estrada de terra era ainda inconcebível, eu já pousava nas estradas de água, levando civilização, apoio e assistência.* Essa linda e histórica frase, definindo o que o *Catalina* representava para a Amazônia, é de autoria do companheiro Lucio Wandeck, também como eu já reformado como coronel, que definiu para sempre, aquela fabulosa aeronave. Não existiam estradas na Amazônia; era somente o imenso tapete verde. Muitas pequenas cidades, vilas, missões religiosas e aldeias dos índios, eram supridas somente pela via aérea, e recebiam desde a caixa de fósforos, remédios, até os sacos de farinha, sal, jabá, feijão, e o combustível para os geradores de luz.

Nessas localidades a luz era desligada às 21h, impreterivelmente. Nesses precários pernoites, devido ao corte da luz, os ventiladores não funcionavam e a salvação contra os mosquitos da malária eram os mosquiteiros. A malária era uma preocupa-

ção constante. Uma semana antes dos voos para a Amazônia, as tripulações de Cumbica tomavam comprimidos de quinino como prevenção contra a malária. Isso fazia parte da nossa profissão. Alguns companheiros pegaram várias malárias, ou maleitas, como se falava na época. A retirada dos doentes dessas localidades era chamada na FAB de Missão de Misericórdia, e tinham prioridade máxima no transporte aéreo militar. Lembro ainda que naquela época, as irmãs de caridade das missões religiosas apoiadas pela FAB chamavam carinhosamente as nossas tripulações de anjos azuis, por causa dos nossos macacões de voo, que naquela época eram azuis. Quantos saborosos almoços nossas tripulações devoraram, preparados pelas irmãs, que ficavam olhando de pé, ao lado da grande mesa de madeira, a nossa sempre exagerada fome. Aproveito para sugerir que o macacão de voo volte a ser azul, como foram naquela época heróica da FAB. Era a época do trinômio FAB – MISSIONÁRIO – ÍNDIO. Lembro com muita saudade e com muito respeito e orgulho daqueles tempos em que éramos diferenciados e também muito admirados, principalmente, pelos mais necessitados, pois esses eram os nossos *principais clientes*.

Não posso também deixar de registrar que durante décadas, uma importantíssima organização da FAB, a COMARA, Comissão de Construção de Aeroportos da Região Amazônica, sediada em Belém, com o apoio dos C-47 Douglas, C-10 Catalina, C-130 Hércules, velocidade de 290kt, os C-115 Búffalo 230kt e as suas eficientes barcaças, construiu inúmeros aeroportos e pistas de pouso na Amazônia legal. O objetivo principal da COMARA era tornar a Amazônia operacional para a aviação civil e militar, deixando, assim, de ser chamada de *Inferno Verde*. No início da década de 50, existiam apenas dezessete aeródromos na Amazônia, dos quais apenas dois, Manaus e Belém, eram asfaltados. E a COMARA, com muitos sacrifícios, conseguiu cumprir essa memorável missão! Foram mais de 170 aeródromos e 90 edificações, totalizando 255.000m de áreas de asfalto construídas. Nenhum país fez isso no mundo. Foi a nossa Força Aérea, prestando mais essa inestimável ajuda ao Brasil.

A NAVEGAÇÃO AÉREA

Voltando uma vez mais à minha grande missão, abro a Carta – WAC (*World Aeronautical Chart*) número 1262, ano 1960 – Mantiqueira Range, escala 1:1.000.000, para planejar a viagem. Um parêntese: essa Carta 1262 que foi usada nesse voo, eu ainda a tenho, inclusive com essa e outras rotas traçadas. Encontrei-a ao mexer nos meus velhos alfarrábios aéreos. A 1262 foi a minha verdadeira motivação para contar esta longa história. Procuro mostrar com muitos detalhes, como era aquela época e como operávamos. A minha principal intenção é fazer desse modo, um simples registro histórico para os aviadores e hoje, quer sejam manicacas ou não. Continuando, traço com o lápis na Carta – nunca com a caneta – as rotas a serem voadas, e calculo com a *régua de plotar*, os rumos magnéticos, sem nunca esquecer de somar a variação anual da declinação magnética W (oeste), e também calculo as distâncias a serem voadas, que podiam ser em quilômetros (km), em milhas náuticas (mima) ou em milhas terrestres (mite). Em seguida, usando o *Flight Computer E 6-b*, não confundir com os computadores de hoje em dia, pois aquele era um instrumento de alumínio e de bolso, usado basicamente para calcular os tempos de voo. Ele permitia também calcular o consumo de combustível em litros, galões imperiais ingleses ou em galões americanos, conforme a origem da aeronave voada, e, ainda, os pesos em libras, bem como calcular o triângulo do vento. O chamado *E 6-b* era muito manuseado pelos pilotos até aos últimos voos que eu fiz no final da década de 80.

Nessa época este manicaca criou um macete para calcular, durante o voo, as distâncias nessa Carta. O meu dedo polegar esquerdo dobrado, onde fica a unha, mede 35mm de comprimento, que nessa Carta é

igual à distância de 35 quilômetros ou 18 milhas náuticas. Durante o voo, enquanto a mão direita segurava o manche, a mão esquerda media quantos polegares tinha uma nova distância a ser calculada. Depois ia para o *E 6-b* calcular o tempo de voo. Outro macete usado era que a cada grau de latitude no meridiano desse local era igual a 111 quilômetros ou 60 milhas náuticas. Esses macetes facilitavam muito para calcular rapidamente durante o voo, uma nova distância, bem como o tempo de voo, tudo isso com a Carta equilibrada em cima da coxa esquerda. Esses, e outros macetes do voo, diziam nossos instrutores, era de bom alvitre ter conhecimento, pois poderiam ser úteis algum dia. Seria isso verdade?

Não dava para fazer Cumbica/São Sebastião/Cumbica, pois a autonomia de voo não permitia; em São Sebastião não tinha *gasosa* para reabastecer. Então vamos ter de pousar a meio caminho em Pirassununga, que fica ao norte de Cumbica, distante 186 quilômetros e 1h40 de voo. Faço o pouso em Pira, abasteco *full* (tanques cheios), e, sem perder tempo, prossigo para São Sebastião, mais 127 quilômetros e 1h10 de voo. Após pousar em São Sebastião, sem cortar o motor, deixo o passageiro e faço o caminho inverso; mais 1h10 de voo até Pira. Abasteco *full* em Pira, e volto para Cumbica. Terminei rápido o planejamento. Devido às limitações do Fokker, esse voo tinha de ser visual. Assim era a navegação aérea de antanho, apelidada na FAB, de Aviação do Arco e Flecha, devido à precariedade dos meios de navegação. Por isso, na época do Arco e Flecha, as cidades do interior tinham seus nomes pintados nos telhados a pedido daqueles pilotos pioneiros. Apesar disso eu tinha um carinho especial por essa linda e querida *garça*, o Fokker, pois foi nela que aprendi a voar, mas ela era muito parecida com as aeronaves daquele tempo do Arco e Flecha.

O tenente manicaca tinha aprendido tudo isso na Escola, estava tinindo na teoria, mas como todos os manicacas, ele conhecia somente a teoria. Logo logo, ele constataria que a teoria na prática é outra coisa, como se costumava falar naqueles papos de hangar. Constatei: não vai dar para voltar para Cumbica por causa do pôr do sol. Então pernoitei em Pira e, no dia seguinte, que era

um sábado, decolo bem cedo e chego na minha casa em Guarulhos, e vou pegar no colo e matar as saudades, a minha primeira da série de três filhas, a querida Simone, que era ainda um lindo e querido bebezinho de somente quatro meses.

O VOO

Estando tudo dentro dos conformes, é só ir para a pista levando a Carta e o computador *E 6-b* no bolso do macacão; pegar a *nécessaire*, uma pequena mala, com o mínimo necessário para um só pernoite; e passar na sala de tráfego aéreo, embaixo da torre, para verificar a meteorologia. O tempo na rota estava *Cavok* (céu de brigadeiro), bom para voar e também para ir à praia. Fazer então o plano de voo VFR (plano visual); receber o lanche de bordo do oficial de operações de serviço: um *sanduba*, um *drops* Dulcora ou um chiclete Adams, uma água mineral pequena e, algumas vezes, um ovo cozido; guarnecer a possante máquina aérea; embarcar o passageiro civil; dar a partida elétrica no motor, nessa época – acreditem, ainda existiam pandorgas, já que a partida do motor era manual, na manivela; e taxiar para a cabeceira da pista 26 de concreto de Cumbica. Registro ainda que Cumbica tinha uma pista de grama de seiscentos metros, sentido norte/sul, para aeronaves pequenas. Depois, esperar a luz verde da torre, liberando a decolagem; acelerar *full power* o poderoso motor Lycoming de 190hp, seis cilindros horizontais opostos; ganhar velocidade, sair do solo, e lá vamos nós para o desconhecido. Agora era caprichar na navegação traçada na Carta, e que ficava equilibrada em cima da coxa esquerda, enquanto a mão direita o tempo todo do voo, segurava o manche, mantendo as asas niveladas. A primeira etapa Cumbica/Pira foi perfeita. A minha navegação foi cravada. Cheguei em cima de Pira no tempo previsto: 1h40, sem nenhum desvio lateral. Não tive de achar Pira. A segunda etapa era um pouco mais complicada, pois a cidade de São Sebastião era bem pequena, e naquela época eram poucos pontos de referência no solo para auxiliar a navegação. Por causa disso tudo, caprichei ainda mais na navegação, sempre olhando o solo primeiro e, depois, identificando esses pontos (rios,



lagos, cidades, ferrovias, estradas) na Carta, como exaustivamente ensinado no já *lendário Campo dos Afonsos*. Nunca fazer o contrário: olhar primeiro a Carta e, depois, procurar esses pontos no solo. Vejamos como foi. Com doze minutos de voo passamos uma ferrovia, com trinta e cinco passamos o Rio Pardo, que vai para Ribeirão Preto. Era a metade do percurso. Com quarenta e sete minutos passamos uma estrada de terra que vai para Mococa e, com sessenta e um, passamos a então Vila Itamogí, hoje uma cidade grande. Foi tudo como tinha sido planejado. A chamada navegação aérea visual ou navegação estimada era exatamente assim. Finalmente, passamos uma serra alta com cerca de 3.100 pés, e, de repente, avistei lá embaixo bem na proa e sem nenhum desvio lateral, uma cidade bem pequena. Confirmei com o passageiro: – É São Sebastião? – ele respondeu que sim. Pousamos com 1h10 de voo, como previsto. Novamente, fiz uma navegação perfeita, cheguei pela segunda vez sobre o objetivo, no tempo exato e sem nenhum desvio lateral. De novo não tive de procurar a cidade. Então, pensei cá com meus botões, como um verdadeiro manicaca envaidecido. Esse tenente também é bom *paca* na navegação estimada; certamente vai ser um ás. Então vamos lá. Os seis erros do manicaca: 1. Primeiro grande erro: *acreditar nessa grande bobagem*. Gênio em aviação só existiu um no mundo, chamava-se Alberto Santos-Dumont. Esse, sim, foi bom “*paca*”. Manicaca é e será sempre *inexperiente em qualquer aviação no mundo*. Virei para o outro lado da pista e decolei. Durante a subida, *raciocinei como um manicaca autêntico*. Se na vinda foi tão fácil, agora na volta será muito mais fácil, pois estou voltando para a civilização, e Pira é fácil de achar. Ledo engano, manicaca! Na volta, a *bruxa* soprou um *ventaralho* (vento forte *pra cacete*), que iria jogar o pequeno avião para a esquerda, desviando muito da rota traçada. O manicaca nem desconfiou desse vento maldito soprado pela *bruxa*; 2. Segundo grande erro: *nem desconfiar que em qualquer voo, às vezes a ida é uma coisa, e a volta pode ser completamente diferente, como realmente aconteceu*. Em aviação não existem dois voos iguais.

Alguém já tinha falado isso. Ensino para os outros manicacas: em aviação não se pode dar chance à *bruxa*, pois ela está sempre à espreita, e não perdoa quase nunca. Dizem até, que ela fica sentada na ponta da asa esquerda, só corujando, de preferência, os manicacas folgados. Certamente foi assim nesse dia. Continuando o voo, relaxei, fumei um cigarrinho com filtro *Minister*, belisquei o horrível lanche de bordo, pois não tinha almoçado, e o café da manhã fora às sete horas no rancho da Base. De vez em quando olhava displicentemente o solo e, depois, olhava a Carta. Acho que me desliguei do voo, talvez por excesso de confiança; 3. Terceiro grande erro: *abandonar a navegação, relaxar e desligar*. Em aviação isso pode ser fatal, principalmente para um manicaca, mesmo num trecho pequeno de voo. O excesso de confiança pode não levar a nada. Lembro que por causa desse excesso de confiança, a *cripta dos aviadores do Cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro, está cheio deles, como se costumava dizer, naqueles papos de hangar*. Prosseguindo, com uma hora de voo, pensei: Pira já já vai aparecer aí na frente, ainda faltam dez minutos. Mais um cigarrinho e um gole de água mineral quente. Passaram os dez minutos e Pira não apareceu. Nem Pira nem cidade nenhuma. *Olhei* para o solo tentando ver algo significativo, não consegui ver nada que pudesse confirmar na Carta. Pensei: talvez tenha pego um vento de frente e me atrasei. Continuei voando na proa em que estava. Nada de Pira aparecer. Já tinha passado o tempo estimado de voo e o tempo dado de lambuja e Pira nada. Vou voar nessa proa ainda mais um pouco. Nada ainda. Onde está Pira? Finalmente acordei e comecei a me remexer no *cockpit*. No solo não identifiquei qualquer ponto importante que pudesse confirmar na Carta. Finalmente, confirmei: Pirassununga já passou! Pela direita ou pela esquerda? Isso eu nem desconfiava. Não demorou nada para chegar a minha primeira, triste e trágica conclusão aviatória: Não sei onde estou! Tô perdido! Essa é uma das piores situações que pode acontecer a um piloto. Não saber onde está, o que aconteceu, o porquê dessa situação diferente. A verdade verdadeira era que eu tinha a sensação de não saber onde



estava no mundo. Pensei: tenho de fazer alguma coisa! O sol já está chegando no horizonte e a *gasosa* ficando curta. Não posso abizarar (apavorar)! Calma! Calma! De repente, vi lá embaixo um cruzamento de duas estradas. Procurei na Carta e não identifiquei esse cruzamento. Eu estava a 1.500 pés (450m) de altura. Tive uma brilhante ideia, alimentada pelos papos de hangar ou pelos papos no Cassino da Base. Vou descer e, numa passagem rasante, ler a placa de sinalização desse cruzamento, para descobrir o nome de uma cidade. Depois vou na Carta e localizo onde estou. Fácil, fácil. Desci e assim fiz. Mas não era como tinham me falado. Não consegui ler nada na placa de sinalização nessa primeira passagem. Decidi então fazer outra passagem mais baixa e mais perto. Curva pela esquerda, voltei e também não li nada nesse novo rasante. Pensei rápido: *panaca*, tu estás gastando *gasosa* à toa, desiste da placa de sinalização, suba para economizar a *gasosa*. Nesse momento, confirmei com uma forte convicção aquela tradicional máxima em aviação, que a teoria na prática, às vezes é diferente; 4. Quarto grande erro: *achar que poderia ler a placa de sinalização com aquelas letras minúsculas e desbotadas, já com o sol baixo e fazendo sombras*. Com esses rasantes ineficazes, o manicaca conseguiu gastar ainda mais a preciosíssima e, já curta, *gasosa*. Ele está é se complicando cada vez mais. O sol baixando, a *gasosa* ficando crítica, cheguei rapidamente à segunda triste e trágica conclusão aviatória: *Tô ferrado! Se não achar uma pista de pouso, vou ter de fazer um pouso forçado, e quebrar a minha querida garça!* Calma! Calma! Tenho de fazer alguma coisa! Decidi. Vou subir para economizar a *gasosa* e ter uma visão melhor, voar em frente mais um pouco, e, antes do pôr do sol, procuro uma estrada, um caminho qualquer de terra ou

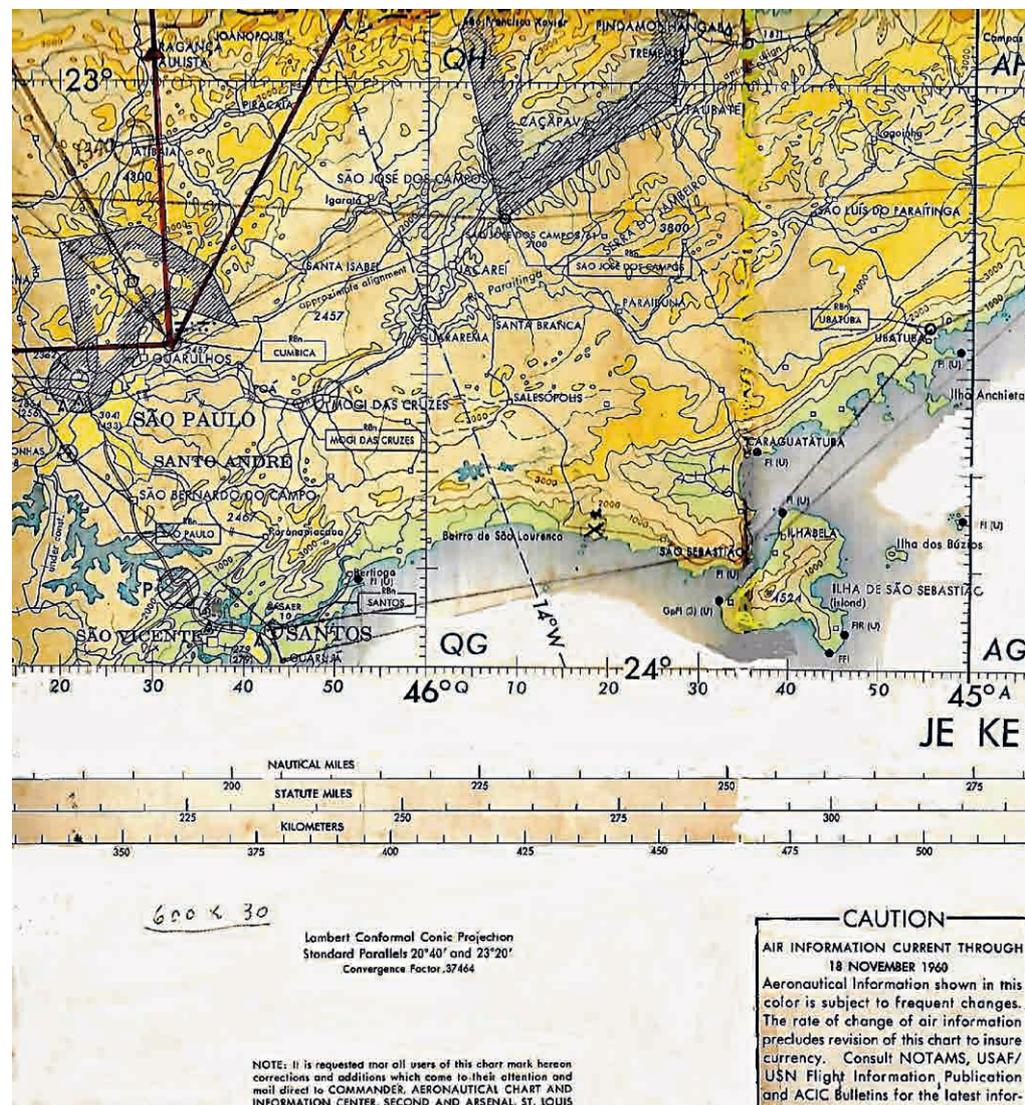
pode ser até uma lavoura e faço um pouso forçado, se possível perto de alguma casa, para ter algum apoio. E se pousar numa estrada, eu tenho de ter cuidado com os postes e as fiações de telefone ou de luz, e torcer para não aparecer pela frente nenhum caminhão FNM – cara chata, e danificar a minha linda *garça*. Nesse exato momento, já estava começando a sentir na boca um gosto estranho. Lembrei então que era o famoso gosto de *cabo de guarda-chuva velho*, que já ouvira falar também naqueles papos de aviação. Quem já sentiu esse gosto, sabe como ele é. Quem ainda não sentiu esse gosto, ainda poderá sentir um dia, principalmente se ainda for manicaca. De repente, ainda voando baixo, milagre milagroso, aparece uma pista de terra salvasadora, perpendicular à minha proa e sem nenhuma casa em volta. Deve ser uma fazenda, pensei. É lá mesmo que eu vou me jogar e perguntar onde estou. Tô em casa. Vi o vento no solo numa fumaça, era vento calmo. Atenção, atenção, cuidado para não confundir com estocar vento, isso ainda não conseguíamos fazer naquela época. Caprichei na aproximação e pousei. Não tinha ninguém à vista. Fiquei esperando sem cortar o motor. Pensei: pernoito aqui ou prossigo? De repente, surgindo do nada, veio um garoto correndo ver o avião. Chamei o menino e perguntei: – *Meu filho que cidade é esta?* Essa é uma pergunta que todo aviador tem vergonha de fazer. – É Mogi Mirim – respondeu. Não consegui entender, mandei chegar mais perto e, finalmente, entendi o nome. Eu nunca tinha ouvido esse nome Mogi Mirim. Mas me soou bem. Procuro na Carta e acho essa cidade. Falei: – *Muito prazer, Mogi Mirim. Você me livrou da bruxa.* Tinha desviado muito para a esquerda da rota, e passado longe de Pira. Pensei: fico por aqui ou tento chegar a Pira. Vamos ver. Rapidamente calculo a distância de Mogi Mirim para Pira com o polegar – olha aí o macete, e deu mais ou menos 60 quilômetros de Pira, quase dois polegares. Calculo no *Computer E 6-b* e deu trinta e três minutos de voo. Pensei: tô pertinho de Pira. Olho a *gasosa*, faço uns cálculos, e concluo: vai dar na conta (no limite). Decido com uma grande convicção de manicaca que vamos para Pira; 5. Quinto grande erro: *Proseguir*

*para Pira. O correto seria ficar em Mogi Mirim. A gasosa daria para chegar em Pira? Parece que sim, mas se não desse, poderia causar um acidente aeronáutico. O pôr do sol chegando e essa garça não voa por instrumentos! Enfim, as condições eram todas totalmente desfavoráveis! E, finalmente, a mais importante de todas: pra que arriscar? Não é missão de guerra, cara! Nós estamos em tempo de paz. Calculo a proa a ser voada para Pira, usando a rosa dos ventos da Carta, agradeço ao garoto e decolo na proa oeste com o sol já baixo, enchendo o parabrisa, e isso me incomodou muito. O Fokker, na decolagem, estava se arrastando. Pensei: o que está acontecendo? Procurei e achei. O flap estava todo em baixo. Após o pouso esqueci de recolher o flap; fiz a decolagem, com o flap todo baixado (*full flap*). É, pensando bem, acho que devia ter ficado em Mogi. Voo amarrando as plantações e as poucas estradas... me*

prevenindo para no caso de a *gasosa* acabar e o motor parar, fazer uma decida de emergência, planando e mantendo a velocidade de 65kt (nós), como treinei dezenas de vezes como cadete... e fazer o pouso forçado se possível, sem quebrar a *garça*.

TEMPO DE CADETE

Pois é, naquela época de cadete, no já *lendário*, era assim: o tenente instrutor de voo de repente, reduzia todo o motor, colocava em marcha lenta e falava *pane*, simulando que o motor tivesse parado de funcionar. Então o cadete falando alto fazia o procedimento de emergência, para tentar dar uma nova partida no motor: nariz para baixo; velocidade 65 kt; mistura rica (colocava a mistura na posição rica); troca tanque (trocava a seletora para o tanque da outra asa); dá bombada (dá pressão usando a bomba manual); e mostrava para o instrutor onde iria pousar, um campo de



futebol, uma estrada etc. O cadete fazia a descida e a aproximação, mantendo sempre a velocidade cravada em 65kt; isso era extremamente exigido, até entrar na final para pouso no local indicado, onde então dava *full flap* – todo o flap. Nesse momento, e quase pousando, o instrutor mandava arremeter. Caso conseguisse chegar até esse ponto, e com o pouso estando assegurado, o cadete era aprovado. *Pegou a pane*, como se dizia naquela época. Caso não chegasse a esse ponto pronto para o pouso, ou por entrar curto, ou por entrar longo, era então reprovado; *não pegou a pane*. Esse teste de pane foi feito comigo vinte e duas vezes nos dez voos da fase de voo pré-solo. Essas simulações de panes foram responsáveis pela grande maioria dos desligamentos de cadetes do voo, pois eles não conseguiram pegar a pane. Na aviação militar daqueles tempos era assim que funcionava. A seleção era muitíssimo rigorosa. Essa tal de pane

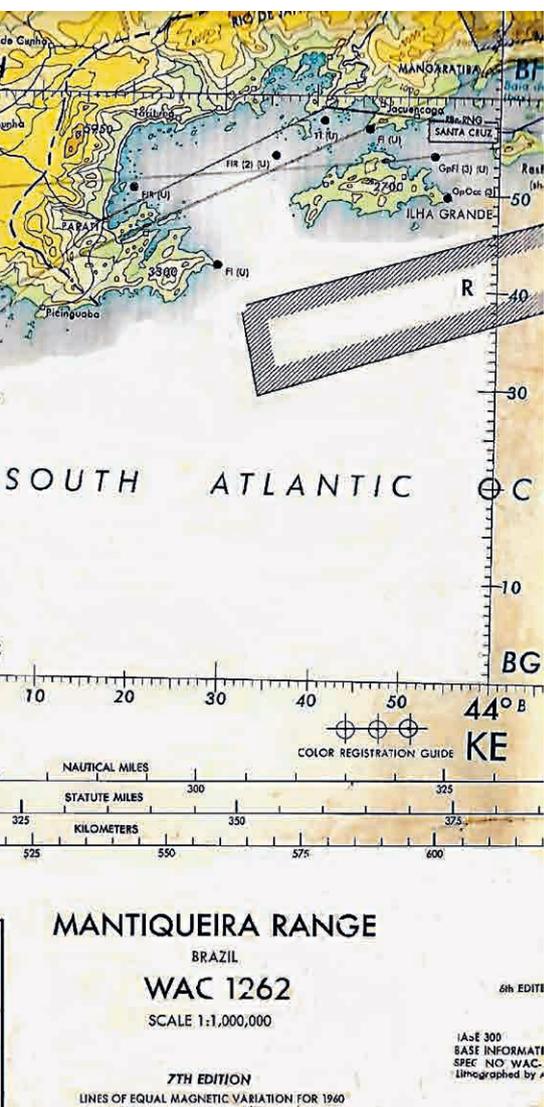
ceifou muitos sonhos daqueles jovens cadetes do ar.

Continuando, eu já tinha rememorado todo o procedimento de emergência, caso o motor parasse, e já voando na nova proa de Pira, fumando mais um *Minister*, foi quando pensei *en passant*. Será que esse indicador de *gasosa* está correto; ainda tenho mesmo essa pequena quantidade de *gasosa*? Pôrra, cara, deixa de ser pessimista. Agora não adianta mais, é tudo ou nada, a *gasosa vai ter que dar!* Alguém sussurrou isso no meu ouvido. Concordei! Ufa, logo depois avisto Pira, entro na perna do vento, balanço as asas, lembro que o Fokker não tinha rádio e recebo a luz verde da torre, liberando o pouso. Já no solo, vejo à minha direita o sol já se escondendo no horizonte. Olhei o indicador de *gasosa*, estava no *E* de *Empty* (vazio). Então pensei: é... deu na conta. *Se fizesse como manda o figurino, ou seja, navegar sempre com capricho, poderia passar sem essas novas e diferentes emoções. O manicaca aprendeu sofrendo, que em aviação, só o perfeito é aceitável, como apregoavam lá atrás os nossos magnânimos instrutores de voo. E a displicência em voo é sempre dolorosa. Eles também costumavam dizer: os ases nunca cometem erros banais. No meu debriefing desse voo completei: somente os manicacas cometem erros banais. Filosofei, ainda, que ao menos isso sirva de lição para o futuro desse tenente folgado.* À noite, no travesseiro, cheguei à seguinte constatação: 1. O correto era ter pernoitado em Mogi Mirim; avisar a Força que estava tudo bem, evitando assim o SAR ser acionado para a missão de busca; e, no dia seguinte, tentar conseguir um pouco de *gasosa* de aviação de 80 octanas e colocar nos tanques do Fokker, para então prosseguir para Pira. Caso não conseguisse a *gasosa*, então pedir esse apoio. Simples assim, não?; 2. Na ida Pira/São Sebastião fiz em 1h10. Na volta São Sebastião/tô perdido/Mogi Mirim/Pira, fiz em 2h10, mais uma hora além do previsto. Voei então um total de 3h20, sem reabastecer, fazendo três decolagens, três subidas e mais dois rasantes, o que aumentou o consumo da *gasosa*. A autonomia do Fokker para cair sem *gasosa* é de 3h30. Conclusão: essa passou muito perto, viu manicaca? A *bruxa* desta vez quebrou o teu galho! Na próxima vez, não

sei não?; 3. Peguei um vento pela direita, me afastando para a esquerda. Ou o vento foi muito forte ou a bússola do Fokker deu prego nesse trecho. Não descobri qual foi a causa desse desvio; 4. Consolação: lembrei que saí de Cumbica na hora do almoço e voei nessa tarde um total de cinco horas, e a missão foi totalmente cumprida. Então pensei, fazer cinco horas de voo numa tarde não é nada mal para um manicaca fominha pelo voo.

Pois é. Lá se vão cinquenta e seis longos anos. Rememorando esse voo com a velhinha Carta 1262 nas mãos, ainda bate uma saudade. Não sei se essas saudades são de ter feito esse voo complicado, ou será de ter então a idade de um manicaca? Essas saudades foram por *ambas as coisas conjuntamente juntas*, como se costumava falar naquela época. Nós, manicacas, éramos muito felizes nas nossas atividades aéreas e sabíamos disso, pois voávamos muito naqueles tempos, não existiam restrições. Tínhamos total liberdade com responsabilidade e muita autonomia para qualquer dos nossos voos, quer sejam locais quer em viagens. Esses percalços faziam parte da nossa excelente formação de piloto militar. Hoje, sem mais nenhum voo realizado, com 80 anos na carcaça, tratorado e esquecido bem lá no fundo do hangar da História, pegando muita poeira, simplesmente como Águia Velha ou talvez Velha Águia! Até hoje não sei qual delas eu sou. Agora as asas estão sempre encolhidas, já apresentando corrosão, e o trem de pouso com falta de óleo nas juntas, dificultando até um simples e curto táxi, quanto mais um voo. Tudo isso, apesar das mais de seis mil horas de voo voadas, em quatorze diferentes tipos de aeronaves militares, e sem nenhuma hora sequer acrescentada na caderneta há três décadas. E também com os meus 4.620 pousos efetuados, nem sempre reconheço pousos *manteiga*, mas sem nunca ter quebrado uma *garça*.

Acredito, então, que posso afirmar com convicção: sim, esse voo do manicaca me serviu de lição. Aprendi muito. Não posso deixar de registrar, porém: querida e amada *Garça Fokker*, nunca esqueci de você. Juntos, compartilhamos momentos inesquecíveis. Lembra? Muito obrigado ■





AEROSTOPLANO

Paulo de Paula Mesiano

CMG AvN

mesi8651@gmail.com

José Ribas Cadaval nasceu em 22 de abril de 1863, em Rio Grande (RS). Era o quarto dos dez filhos de Luiz Anselmo Cadaval e Josepha Rodrigues Ribas. Foi provavelmente aos 18 anos que ele se transferiu para o Rio de Janeiro, a fim de cursar a Faculdade de Medicina, formando-se em 1885 com a tese “Da alimentação nas primeiras idades”, um estudo crítico quanto aos diferentes métodos de aleitamento. No ano seguinte foi nomeado oficial do Corpo de Saúde da Armada. Por consentimento do Ministério da Marinha, realizou estudos no laboratório bacteriológico do Exército. Em 7 de maio de 1890, com 27 anos, foi nomeado cirurgião de terceira classe do Corpo de Saúde da Armada, passando a trabalhar no Hospital da Marinha da Capital Federal, na Ilha das Cobras (hoje Hospital Central da Marinha). Casou-se pouco depois com Amélia Gaona Drummond, com quem teve três filhos: Armando, Alda e Fernando Drummond Cadaval.

Em 22 de setembro de 1897 Ribas Cadaval foi indicado para ir à Europa servir no Cruzador-torpedeiro Tupy, lançado ao mar no ano anterior e construído pelo estaleiro Sttetin, em Kiel, na Alemanha. Durante uma escala na Holanda, na cidade de Bruxelas, teve a oportunidade de subir diversas vezes em balão cativo com o aeronauta Baud Filho. A ascensão que mais o marcou foi uma em que estava acompanhado do Capitão-de-Corveta José Maria Penido, na qual atingiu a altitude de 1.000 metros. A experiência converteu-o num autêntico aeroentusiasta: tanto que, na viagem de volta ao Brasil, em abril de 1898, aproveitava as horas de folga a bordo do Tupy para projetar um balão dirigível. De fato, embora muitas tentativas de dirigibilidade de balões já houvessem sido feitas por entusiastas e estudiosos de vários países, algumas promissoras, a verdade é que as aeronaves até então testadas não eram práticas.

Nos anos seguintes, Cadaval ganhou renome na medicina e prestou grandes

serviços ao Brasil: em 1900, na França, durante o XIII Congresso Internacional de Medicina, ele defendeu a tese *De l'electrotherapie dans la Marine de Guerre* (*A Eletroterapia na Marinha de Guerra*), premiada com a Medalha das Teses Originais. Foi posteriormente admitido, por ordem do comandante, no Cruzador *Floriano*, que estava sendo construído em Toulon, como segundo médico da guarnição. Lá ficou até o dia 11 de dezembro, quando desembarcou e seguiu para o Brasil. Em 1901, no Brasil, entusiasmado com a radiologia – que se desenvolvia a largos passos na Europa desde a descoberta dos raios-x, em 1895, pelo físico alemão Röntgen – Ribas Cadaval montou, totalmente às suas custas, no Hospital da Marinha da Capital Federal, um dos primeiros gabinetes de radioscopia do país; no ano seguinte, nesse mesmo hospital, e novamente às suas custas, ele montou um gabinete eletroterápico, que mereceu elogios de autoridades e de toda a imprensa; em 1906, no Ceará,

ele inaugurou em Fortaleza um instituto radioeletrotérmico moderníssimo, perfeitamente montado e dotado dos mais aperfeiçoados aparelhos da área; em 1907, publicou um projeto de reorganização e regulamentação do Departamento de Saúde Naval, e em 1908 lavrou um relatório sobre as condições de adaptação do Sanatório Militar dos Campos de Jordão à Marinha de Guerra, elogiado e mandado publicar pelo Almirante Alexandrino de Alencar, no Diário Oficial, de 22 de maio do mesmo ano.

A par de todas essas atividades, o médico não havia esquecido a aeronáutica. Seguia com vivo interesse, pela leitura de revistas nacionais e estrangeiras, os progressos revolucionários feitos na área nos últimos anos: o dirigível, ainda uma utopia em 1898, tornara-se uma realidade em 1901, pelas mãos do brasileiro Alberto Santos-Dumont; em 1903, nos Estados Unidos, os irmãos Wright criaram o motoplanador; em 1906, na França, Santos-Dumont inventou o avião, e, em 1907, o ultraleve. Nesse mesmo ano, o francês Paul Cornu fez um voo cambaleante no primeiro helicóptero. Tendo em vista os avanços aeronáuticos recentes, e acreditando que a aerostação poderia desempenhar um papel importante na defesa nacional, Cadaval modificou o projeto que tinha de balão dirigível, transformando-o num dirigível militar. Chamou de *Hermes* a aeronave, em homenagem ao Mal Hermes da Fonseca, então Ministro da Guerra. No dia 6 de agosto de 1908, no salão principal do prédio da Inspetoria de Engenharia Naval, ele realizou uma conferência sobre o invento perante o próprio *Hermes* da Fonseca e diversas outras autoridades civis e militares, e que foi coberta pela imprensa. No centro do salão, colocado numa peanha de madeira de lei, jazia um elegante protótipo de dois metros da aeronave, construído no Arsenal da Marinha sob a supervisão direta de Cadaval. Apesar dos elogios e da concepção original, o *Cruzador Aéreo Hermes* pecava pela simetria, forma imprópria ao voo, como bem

havia mostrado o paraense Júlio César Ribeiro de Souza, em 1881. Entretanto o germen da ideia que lhe patentearia o gênio na aeronáutica – os planos de sustentação – já estava embutido no dirigível *Hermes*: se a força ascensional faltasse à máquina aérea, tal ainda seria capaz de planar, descendo demoradamente, o que evitaria acidentes de terríveis consequências.

Tendo José Ribas Cadaval tomado gosto pela aviação apenas em 1897, isto é, quando Júlio César já estava morto e era lembrado por poucos, não chegou a conhecer sua teoria. Conheceria depois, por intermédio do Barão de Tefé, pois lhe fez referência num discurso de 1911, e aproveitaria a teoria do paraense em um novo tipo de máquina aérea, o aerostoplano. Todas as suas obras constantes da Exposição Nacional foram resumidamente descritas num opúsculo publicado por ele em fins de 1908, intitulado *Notícias*, publicado pela Imprensa Nacional. Nesse opúsculo, o Dr. Ribas Cadaval fez extensa descrição do dirigível *Hermes*; descreveu não somente o aparelho em si, como seus acessórios, suas capacidades e possíveis utilidades.

O Balão *Hermes* era feito de alumínio na metade inferior e de seda na superior. O inventor explicou que os movimentos de esquerda e direita da aeronave seriam proporcionados por um leme dianteiro, e a subida e a descida por um pêndulo compensador a respeito do qual não dava maiores detalhes por considerar o mecanismo segredo de guerra, que pretendia revelar apenas a uma comissão de engenheiros nomeada por autoridade competente. O *Hermes* seria movido por um motor de 60 cavalos e teria 2.500 metros cúbicos de gás hidrogênio, podendo atingir 90 km/h. Suas principais armas seriam torpedos-flecha e o *devastador incendiário*, esta última uma substância inventada por Cadaval, que, uma vez liberada, deveria produzir labaredas intensas e duradouras. Segundo ele, cada quilograma dessa substância podia se espalhar por uma área de 25 metros quadrados,

queimando tudo o que tocasse. Findas as explicações, ligou o motor do modelo e fez girar com sucesso as duas hélices bipás dispostas no centro do sistema. O protótipo figurou dias depois na Seção de Guerra da II Exposição Nacional, um evento grandioso que reuniu no Rio de Janeiro inventos e produtos de todo o Brasil. Cadaval participou do certame como Delegado da Marinha de Guerra, e aí fez distribuir quatro opúsculos seus recém-publicados: *Notícia explicativa sobre o Cruzador Aéreo Hermes*; *Notícias sobre o Tratado de Higiene Militar Brasileira para uso do Exército* Patricio e *Vade-mécum do Soldado*; *Notícia explicativa sobre o método intuitivo Cadaval para ensinar crianças e, com mais vantagens, adultos, a ler, escrever, e contar em sessenta lições*; e *Notícia sobre o cromo-dinamizador solar Alexandrino de Alencar Alencar*. Os dois últimos inventos receberam a Medalha de Ouro da Exposição Nacional.

Em 1909, Ribas Cadaval pediu licença da Marinha para ir estudar eletroterapia e higiene naval na Europa e nos Estados Unidos. O pedido foi atendido no dia 20 de maio, sendo que a licença teve início efetivo no dia 2 de junho. Cadaval aproveitou o tempo concedido não somente para estudar eletroterapia e higiene naval, mas também para atualizar e aprofundar os seus conhecimentos aeronáuticos. Para isso, esteve em vários países: no Egito, observou o voo das águias sobre as ruínas das cidades de Tebas e Carnaque; na Alemanha e na Itália, visitou fábricas e oficinas de construção de aviões; na França, cursou a Escola Superior de Aeronáutica de Paris e assistiu a certames, a congressos e a torneios de aviação. Em 11 de novembro de 1910, pediu patente francesa para um *aeróstato planador dirigível*, a que denominou *aerostoplano*, concedida em 27 de janeiro de 1911. No ano seguinte, na Suíça, Cadaval fundou em Teufen um gabinete aerodinâmico para estudar a reação do ar sobre corpos em movimento. Nesse gabinete montou um túnel de vento de 23 metros de comprimento e três de

largura em que testou modelos reduzidos das suas invenções, movidos por hélices acionadas à custa da torção da borracha. A trajetória dos protótipos era garantida graças a um longo fio de aço esticado no interior do túnel, em que os aparelhos corriam dependurados numa carretilha. Com isso ele se tornou o primeiro brasileiro a conduzir experiências aerodinâmicas num túnel de vento, a respeito do que escreveu mais tarde: *Na impossibilidade de nos demorarmos mais tempo na Europa por termos sido chamados ao Brasil com a maior urgência [em 1911], passamos o nosso gabinete aerodinâmico de Teufen a uma sociedade aeronáutica de Lucerne com os maiores prejuízos, inerentes a uma venda em condições violentas. Entretanto tínhamos já realizado quase todo o estudo de aerodinâmica concernente à navegação aérea e, assim, o nosso prejuízo científico foi mesmo nulo. Demais, ficamos com a experiência pessoal da instalação de um gabinete aerodinâmico e a prática de sua manipulação, aliás, um tanto intrincada no início das operações.* O cientista chegou ao Brasil em abril de 1911, tendo se apresentado no Rio de Janeiro à Inspetoria de Saúde Naval no dia 6 desse mês. Trazia consigo vinte mil exemplares luxuosos e ricamente ilustrados da obra *Navegação Aérea*, um tratado de aeronáutica que escrevera e editara na Bélgica. A tiragem monstruosa correu inteiramente às suas custas e recebeu elogios de vários periódicos nacionais. Foi esse o primeiro livro sobre aeronavegação publicado por um brasileiro.

Logo após seu retorno ao Brasil, foi designado para o Corpo de Marinheiros Nacionais para auxiliar nos exames de saúde, passando, após a conclusão da faina, para o late presidencial *Silva Jardim*. A aeronáutica ganhava adeptos no Brasil, e o Dr. Ribas Cadaval, no dia 23 de outubro (nove dias após a criação do Aeroclube do Brasil), requeria ao Ministro da Marinha, Contra-Almirante Joaquim Marques Batista de Leão, autorização para construir nas modernas oficinas da Escola Naval na Ilha das Enxadas o

seu Hidroplano Estável Cadaval. O Dr. Ribas Cadaval proferiu um discurso na inauguração oficial da Sociedade Nacional *Confederação Aérea Brasileira*, no Teatro Municipal, em 16 de dezembro de 1911, onde resgata a memória dos brasileiros pioneiros na aeronáutica:

O Brasil, entretanto, que é o Panteão da Aeronáutica, onde o culto pela Navegação Aérea teve por pontífices Bartolomeu de Gusmão que inventou o aeróstato e fê-lo subir, 80 anos antes dos irmãos Montgolfier; Júlio César; Augusto Severo, glorioso mártir, que evidenciou a relação entre o maior diâmetro e a superfície de apoio das hélices aéreas; Santos-Dumont de quem se poderá escrever uma odisseia aeronáutica, o nosso Brasil, meus Senhores, absolutamente nada tem feito até o presente em proveito da Navegação Aérea. Perdão. Eu quero ser justo e devo desde já pôr em destaque pelo menos quatro ilustres brasileiros, que até o presente tanto se distinguiram, colocando em realce a Aeronáutica brasileira e ganhando para ela por suas palavras, por seus atos, um lugar de destaque entre a iniciativa das outras nações. Eu quero falar do eminente e erudito Barão de Tefé que como Delegado do Brasil no Congresso Aeronáutico de Paris em 1889, fez o elogio público do brasileiro Bartolomeu de Gusmão, nome pela primeira vez pronunciado na presença dos representantes do Universo inteiro, ali reunidos na grande Exposição Internacional.

Este insigne Delegado do Brasil afirmou de modo solene e categórico que a Gusmão, padre brasileiro que viveu de 1689 a 1726, se deve exclusivamente o invento do balão esférico e a sua ascensão realizada na Europa, com o aparelho que a voz popular chamou a *Passarola*. A voz que se levantou forte e convincente a fim de reivindicar para o brasileiro a glória póstuma da invenção do aeróstato, tinha muita autoridade, muita energia. No auge de acrisolado patriotismo o Almirante Barão de Tefé com a sua dialética erudita e a sua tenacidade de argumentação, con-

seguiu que ficasse exarado nos anais do Instituto de França que: *a forma fusiforme dos dirigíveis aéreos e a sua posição horizontal foram, pela primeira vez, lembrados e executados pelo brasileiro Júlio César.* Quando a gratidão brasileira puder refletir que naquele momento psicológico em que o insigne Barão de Tefé reivindicava para o nosso patricio a imorredoura glória, os franceses, com aquele chauvinismo exagerado que lhes é peculiar, batiam-se por dar a Renard e Krebs a primazia do invento, então a gratidão brasileira poderá bem avaliar a enormidade do serviço patriótico prestado, com tanto brilho, à Pátria pelo Almirante Barão de Tefé. O segundo dos brasileiros que com seus nobres gestos patrióticos e com os seus atos arrojados, por um momento, em plena Paris atraiu para si e para o Brasil todos os olhares curiosos e os comentários mais entusiásticos, foi o Marechal Hermes da Fonseca, presidente da República, que tendo sido o primeiro Ministro da Guerra que impulsionou a aeronáutica no Brasil, resolveu e realizou em Issy les Moulineaux, na presença do Ministro da Guerra francês, altas autoridades de diversas potências e um público seletos e numeroso, uma excursão em aeroplano. Com a inaudita coragem que bem o caracteriza, o Marechal Presidente da República, animado do fogo sagrado do esportismo, senão do patriotismo, desdenhando toda a pragmática e talvez obediência à Constituição que imuniza os chefes de Nação, sobretudo da exposição de suas existências, o então futuro Presidente dos Estados Unidos do Brasil, tomou lugar na cadeira de aviador e ei-lo arrojadamente, nos moles caminhos do espaço, a firmar ainda uma vez ao cosmopolitismo parisiense, ao mundo inteiro enfim, as tradições de ousadia do povo brasileiro. E, como que a herdar-lhe o ânimo valoroso, o seu filho, 1º Tenente Mário Hermes, foi um dos quatro únicos e valentes oficiais brasileiros que excursionaram em dirigível militar, o *Parceval 2*, por sobre Frankfort, sobre o Maine, onde se oferecia naquele momento ao universo

a mais esplendorosa exposição aeronáutica jamais vista. E mais se acentuou a coragem dos nossos oficiais do Exército quando na véspera, outro dirigível alemão havia causado a morte de cinco tripulantes pertencentes ao exército do Cáiser. *Esta façanha dos nossos briosos e destemidos oficiais foi classificada por toda a gente de: temeridade.*

Em janeiro de 1912, na Escola Naval, sobre a construção do hidroplano de Cadaval, o professor Capitão-de-Corveta José Pinto da Motta Porto despachou informando que as oficinas realmente estavam dotadas de meios adequados para a construção do hidroplano, mas descartava a utilização da mão-de-obra dos alunos, propondo que a construção se desse no período das férias escolares e que fosse utilizado o pessoal auxiliar daquela escola. Quando a petição chegou ao gabinete do Ministro da Marinha, este, sem atentar para o pedido de Cadaval de que ele próprio decidisse a questão *consultando tão somente ao vosso alto critério científico e o vosso acrisolado patriotismo*, o envia à Inspetoria de Engenharia para informação. Os engenheiros navais não receberam o requerimento do Dr. Cadaval com bons olhos. Irritados por encontrar escrito que não havia *repartição técnica alguma para dar, competentemente, parecer sobre o projeto de hidroplano do Dr. Cadaval*, eles foram rigorosos: *Como proposta, porém, não pode ser considerada, porque não foi documentada com os papéis, desenhos e orçamentos que devem justificá-la.* De posse dessas informações, o Conselho do Almirantado pediu que o Dr. Cadaval remetesse os papéis exigidos pela Inspetoria de Engenharia. Ele, ainda no late *Silva Jardim*, enviou um documento onde afirmava que as informações requeridas poderiam ser encontradas nas páginas de seu livro (266 a 270), que teriam os *documentos, desenhos, planos gerais e de cada parte em particular, bem como a exposição ou memória justificativa das características do Hidro Aeroplano Cadaval, que não é outra coisa mais do que o Aero móvel*

Estável Cadaval, em todos os seus menores detalhes, apenas substituídos os seus ciclos ou rodas por dois flutuadores feitos de folhas de alumínio. Quanto ao custo da construção, Cadaval informava que a parte que caberia à Marinha para construção de seu projeto importava na quantia de 12 contos de réis.

O parecer da comissão, elaborado em 4 de dezembro de 1911, ao analisar o dito tratado observa que os *trechos citados e tomados indistintamente até a página 60 evidenciam confusões, falhas, etc., do autor; em várias outras partes o desenvolvimento descritivo é de interessante leitura e mostra o esforço e a boa vontade do autor (...).* Como se vê desse pequeno trecho, o autor empresta ao seu invento aquelas qualidades tão cobiçadas que até hoje a ciência aeronáutica ainda não chegou a realizar, no entanto de sua exposição não ressalta nem um elemento de convicção para tão preciosas qualidades e muito menos para o raio de ação que o autor classifica de extraordinário, coisa vaga, e nada precisa, de acordo com a essência desse elemento. Em 1918, Ribas Cadaval partia para o norte do país como delegado da Divisão Naval, lá permanecendo por quase dois anos. Neste período houve uma epidemia de gripe na cidade de Manaus que assolou a cidade por dois meses e Cadaval, incansável, ajudou a debelar. Em 1919, retornou ao Rio de Janeiro na qualidade de Delegado de Saúde do 1º Distrito Naval. Em 1920, assumiu a direção do Sanatório Naval de Nova Friburgo, onde adoeceu, vindo a falecer no Rio de Janeiro, em 29 de julho de 1920. Neste ano, o Congresso Nacional, pela primeira vez, reconhecia a importância da aviação naval brasileira, aprovando no orçamento da Marinha uma verba de custeio para a sua aviação, solidificando-a, como era o sonho do Capitão-de-Fragata, médico, José Ribas Cadaval.

Em 29 de novembro de 1911, foi fundada e instalada provisoriamente no Clube Militar do Rio de Janeiro a Confederação Aérea Brasileira, associação eminentemen-

te nacional, cujos principais objetivos eram: realizar estudos da história aeronáutica brasileira; desbravar o território nacional pela navegação aérea; cartografar o país por meio de aerofotogrametria; reprimir, com o uso de aeronaves, o contrabando nas fronteiras e portos do Brasil. Ribas Cadaval, promovido por merecimento em 4 de maio daquele ano a capitão-de-corveta médico, participou da fundação dessa entidade como membro da comissão responsável pelos estatutos, tendo sido também o orador oficial do discurso de inauguração da Confederação, efetuado dia 16 de dezembro no Teatro Municipal.

Em 1913, desestimulado por não conseguir a fabricação dos seus inventos no Brasil, e vendo a entrada maciça de aparelhos aéreos estrangeiros no país (hidroaeroplanos da *Curtiss Company*), José Ribas Cadaval abandonou a aeronáutica e passou a se dedicar a estudos de piscicultura. Prestou ainda, porém, uma série de serviços relevantes ao Brasil: em 1917, fundou e inaugurou no Rio de Janeiro, sem a menor despesa para o Estado, uma Escola de Enfermeiros Navais no Hospital Central da Marinha, onde dava *lições de coisas da profissão médica aos enfermeiros, auxiliares de enfermeiros e a candidatos de enfermeiros*, além de lições quanto à profilaxia de doenças sexualmente transmissíveis às praças em tratamento; em fins de 1918, já promovido ao posto de capitão-de-fragata médico e no cargo de Delegado de Saúde da Divisão Naval do Norte, ajudou a debelar a epidemia de gripe espanhola que assolou Manaus (AM) nessa época, e que causou a morte de seis mil pessoas; em 1919, foi nomeado Diretor do Sanatório Naval em Nova Friburgo, que administrou com excelência até ao fim da vida. Morreu no dia 29 de julho de 1920, aos 57 anos de idade, no Rio de Janeiro, deixando inéditos: *Manual Prático para o Enfermeiro Naval* (1897); *Tratado de Técnica de Bacteriologia* (1899); *As Últimas Descobertas da Serumterapia* (1899); *Tratado de Higiene Naval Militar* (1908); e *Peixes e Pescas do Brasil* (1913) ■

JUBILEU DE BRONZE DA DA FORÇA

José Alexandre Bottrel
Ten Cel Dent
alexandrebotrel@gmail.com

Após dez anos de excelentes serviços prestados à Força Aérea Brasileira, a Unidade Móvel Odontológica (UMO) da Diretoria de Saúde da Aeronáutica faz jus à medalha de bronze. Brincadeiras à parte, este mérito deveria ser conferido pela grande modificação na operacionalidade da odontologia da FAB alcançada por esta Unidade. Acrescente-se a isso a grande emoção, que nos enche de orgulho, em ver essa odontoclínica móvel de cor azul aeronáutico, como o nosso céu, tendo estampados os DOMs da DIRSA e da Unidade gestora, a OASD (Odontoclínica de Aeronáutica Santos-Dumont), conduzindo o nome da FAB por quilômetros e quilômetros, por esse Brasil afora.

O projeto nasceu de uma emenda parlamentar recebida pela OASD no ano de 2009, tendo o então diretor, Ten Cel Dent Bottrel, planejado a construção de uma Unidade móvel odontológica que pudesse ser, ao mesmo tempo, um serviço operacional, mas de qualidade. Considerando essas variáveis, foi buscar alternativas, baseando-se em unidades odontológicas utilizadas pelos SESC. Foi assim que, em visita ao DARJ, a convite do Cel Int Lins, diretor da Unidade à época, encontrou estacionado no pátio um semirreboque que estava sendo descarregado. O semirreboque viera embalando peças dos nossos F-5 Tigger fazia muitos anos, e pertencia à carga da DIRMAB.

Medindo doze metros de comprimento por dois metros e meio de altura e dois metros de largura, com dois eixos posteriores e encaixe para cavalo mecânico, este semirreboque estava na medida certa para realizar plenamente o tão esperado sonho. Com isto, foi concretizado um projeto de reforma do veículo com o auxílio da Empresa Rodobens e da Faculdade de Engenharia

do Centro de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca, os quais possuíam a *expertise* e a tecnologia para a construção da Unidade, pois já haviam concluído duas outras para o SESC Rio de Janeiro, e que se encontravam em plena operação.

Com o projeto bem detalhado e o orçamento justo na mão, oriundo da emenda parlamentar, obtivemos o total apoio do Maj Brig Ar Paes de Barros, comandante da DIRMAB, que autorizou a utilização do semirreboque. Com estímulo e liberação do Maj Brig Méd Monteiro, diretor da DIRSA, e com o apoio integral do Ten Brig Ar Sandin, comandante do COMGEP à época, foi então iniciada a montagem da Unidade Móvel, em junho de 2009.

Esta Unidade Móvel foi projetada e construída tendo três consultórios dentários equipados com todos os periféricos e instrumentais necessários ao atendimento de todas as especialidades odontológicas: sala blindada de lâmina plumbífera para a proteção do RX, central de esterilização, recepção e banheiro. Além disso foi também equipada com cortina anti-spray, como forma de proteger dos aerossóis os pacientes e profissionais que atuam na Unidade; luz ultravioleta para inibir o crescimento de microrganismos no ambiente; duas centrais de ar-condicionado revestidas com isolamento térmico para aumentar o conforto dos que trabalham em seu interior; gerador de energia; cabeamento para conexão elétrica com conversor para receber as diferentes voltagens; caixa d'água de mil litros, o suficiente para o atendimento de uma semana; dois compressores odontológicos; duas bombas a vácuo para aspiração; *escovódromo*; e sistema de internet para realizar telemedicina, na busca de suporte científico para quem estivesse em missão.

Com a supervisão semanal realizada pelo diretor da OASD e com a exigência plena de seguir o rígido planejamento de construção a UMO foi concluída em tempo recorde, sendo inaugurada no dia 27 de outubro de 2009, em solenidade no DARJ. Na mesma data foi celebrado o Dia Internacional do Cirurgião Dentista. A cerimônia contou com a presença do Ten Brig Ar Leite, comandante do COMGEP; Maj Brig Ar Picchi, comandante do III COMAR; Maj Brig Méd Monteiro, diretor de Saúde; oficiais-generais da FAB e oficiais do Quadro de Dentistas, das Forças irmãs, da Polícia Militar do Rio de Janeiro, do Corpo de Bombeiros do estado do Rio de Janeiro, além dos presidentes de autarquias e sociedades de classe.

Em novembro de 2009, a UMO realizou sua primeira missão. Transportada até o DTCEA, no Pico do Couto, Petrópolis (RJ), atendeu durante uma semana cerca de cem pacientes, usuários do SISAU, nas diversas áreas da odontologia. Com o pleno sucesso desta missão-projeto, foi elaborado um planejamento anual junto ao Ten Brig Ar Ramon, comandante do DECEA, que patrocinou o deslocamento da UMO para diversas outras localidades subordinadas àquele Comando, com o intuito de atender militares do SISAU e seus dependentes na área do DECEA, caso se encontrassem desassistidos por nosso sistema. O ponto importante e inovador desse planejamento era a utilização de uma pequena equipe operacional da OASD em conjunto com outro contingente pertencente à localidade mais próxima onde ocorreria a missão. Esse protocolo tinha como objetivo o treinamento do maior número possível de militares na operacionalidade funcional da Unidade Móvel Odontológica, além de integrar os nossos efetivos de oficiais den-

ODONTOLOGIA OPERACIONAL AÉREA BRASILEIRA



de obras ou reformas nas odontoclínicas da FAB. Neste mister, a utilização da UMO é importantíssima na manutenção do potencial de atendimentos aos usuários do nosso Sistema de Saúde.

O êxito deste projeto pôde ser mensurado, em 2010, com o convite do então Chefe do GABAER, Maj Brig Ar Franciscangelis, para que a UMO participasse da LAAD. Inúmeros participantes nacionais e delegações estrangeiras que nos visitaram puderam observar o serviço de odontologia operacional em ação. Desde então nossa UMO tem sua presença garantida juntamente com o efetivo da FAB deslocado para esta Convenção de Defesa Internacional.

Como podemos constatar, a criação da Unidade Móvel Odontológica revolucionou a odontologia operacional do Comando da Aeronáutica, abrindo um leque de opções operacionais para os oficiais dentistas da Força Aérea Brasileira, que podem agora trabalhar com todo o conforto e tecnologia de ponta, no desenvolvimento de uma odontologia de excelência. E isto vem sendo repetido nestes últimos dez anos, mantendo e aperfeiçoando as metas de operacionalidade e integração.

A Unidade Móvel Odontológica, carinhosamente conhecida como *Nave*, levou, leva e levará o que temos de melhor, mais técnico e de mais humano aos usuários do SISAU, além de realizar plenamente e com grande visualização várias ações de âmbito social.

É por tudo isso que afirmo que a odontologia operacional da FAB chegou à sua plenitude de ações e, certamente, o Quadro de Oficiais Dentistas está plenamente capacitado para honrar nossa nobre missão de construir belos sorrisos por esse Brasil afora ■

tistas e auxiliares de consultório dentário. Desta forma, foram realizadas missões em Porto Seguro, Espírito Santo, Salvador, Três Marias, Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Florianópolis e Morro da Igreja.

A UMO também foi utilizada como apoio logístico durante a CRUZEX 2010. Houve pleno êxito no atendimento e suporte ao homem, fato que angariou elogios das Forças Aéreas que faziam parte daquele exercício militar. Quanto à sua utilização em treinamento militar, o CIAAR vem usando a UMO anualmente como plataforma de

ensino operacional dos oficiais dentistas do CADAR em formação militar naquele centro de ensino, o que tem sido motivo de elogios rotineiramente. O apoio às missões de caridade, misericórdia e de âmbito social também é uma realidade. É ali que se executa o ensinamento preventivo e educacional na manutenção da saúde bucal em comunidades violentas e/ou carentes nos arredores ou na vizinhança das diversas Unidades da FAB. Esta interação vem trazendo bons resultados quanto à harmonização do convívio com essas comunidades.

Em período de férias escolares utilizamos a UMO em campanhas de fluoretação em vilas residenciais da Força Aérea. Estas ações valorizam o homem e seus dependentes na busca de uma saúde plena.

Finalmente, a UMO vem realizando apoio às unidades odontológicas do nosso Sistema de Saúde como auxílio à demanda reprimida, aumentando, assim, a capacidade operacional temporária destes serviços ou ainda no suporte operacional em casos

Joaquim Maria
Machado de Assis
Escritor

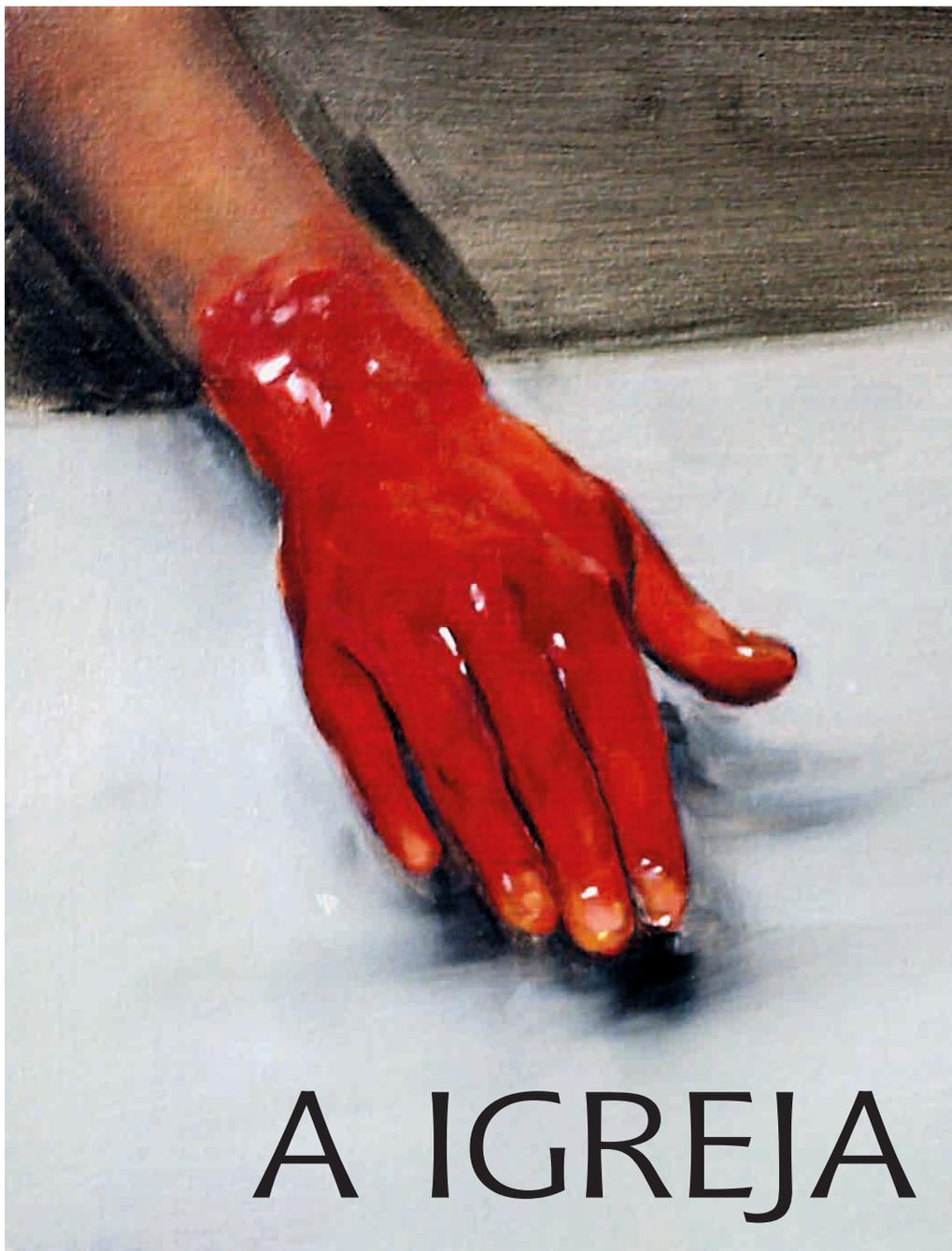
CONTOS CONSAGRADOS

CAPÍTULO I DE UMA IDÉIA MIRÍFICA

Conta um velho manuscrito beneditino que o Diabo, em certo dia, teve a idéia de fundar uma igreja. Embora os seus lucros fossem contínuos e grandes, sentia-se humilhado com o papel avulso que exercia desde séculos, sem organização, sem regras, sem cânones, sem ritual, sem nada. Vivia, por assim dizer, dos remanescentes divinos, dos descuidos e obséquios humanos. Nada fixo, nada regular. Por que não teria ele a sua igreja? Uma igreja do Diabo era o meio eficaz de combater as outras religiões, e destruí-las de uma vez.

– Vá, pois, uma igreja, concluiu ele. Escritura contra Escritura, breviário contra breviário. Terei a minha missa, com vinho e pão à farta, as minhas prédicas, bulas, novenas e todo o demais aparelho eclesiástico. O meu credo será o núcleo universal dos espíritos, a minha igreja uma tenda de Abraão. E depois, enquanto as outras religiões se combatem e se dividem, a minha igreja será única; não acharei diante de mim, nem Maomé, nem Lutero. Há muitos modos de afirmar; há só um de negar tudo.

Dizendo isto, o Diabo sacudiu a cabeça e estendeu os braços, com um gesto magnífico e varonil. Em seguida, lembrou-se de ir ter com Deus para comunicar-lhe a idéia, e desafiá-lo; levantou os olhos, acesos de ódio, ásperos de vingança, e disse consigo: – Vamos, é tempo. E rápido, batendo as asas, com tal estrondo que abalou todas as províncias do abismo, arrancou da sombra para o infinito azul.



A IGREJA

CAPÍTULO II ENTRE DEUS E O DIABO

Deus recolhia um ancião, quando o Diabo chegou ao céu. Os serafins que engrinaldavam o recém-chegado, detiveram-no logo, e o Diabo deixou-se estar à entrada com os olhos no Senhor.

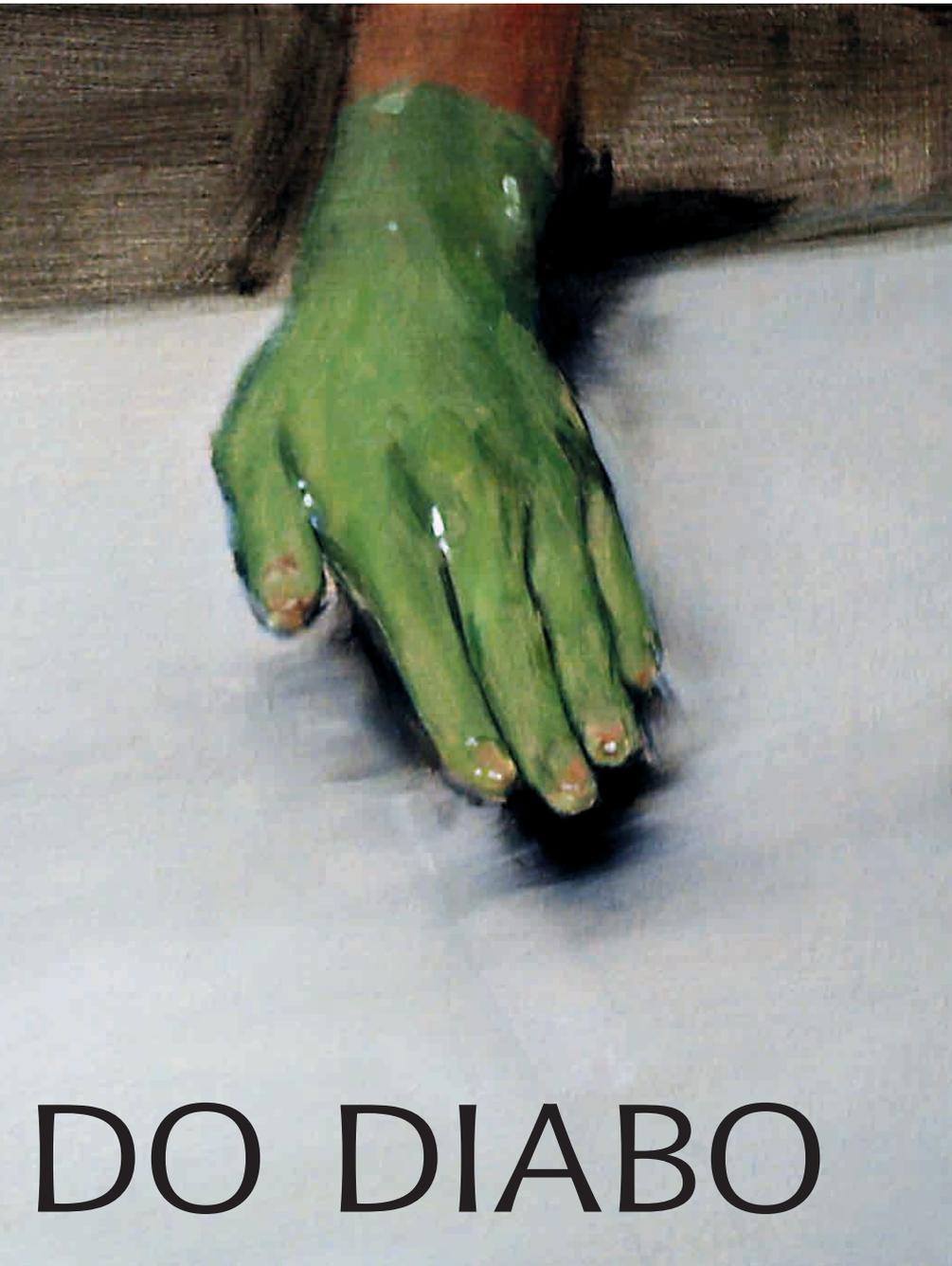
– Que me queres tu? Perguntou este.
– Não venho pelo vosso servo Fausto, respondeu o Diabo rindo, mas por todos os Faustos do século e dos séculos.

– Explica-te.
– Senhor, a explicação é fácil; mas permiti que vos diga: recolhei primeiro esse bom velho; dai-lhe o melhor lugar,

mandai que as mais afinadas cítaras e alaúdes o recebam com os mais divinos coros...

– Sabes o que ele fez? Perguntou o Senhor, com os olhos cheios de doçura.

– Não, mas provavelmente é dos últimos que virão ter convosco. Não tarda muito que o céu fique semelhante a uma casa vazia, por causa do preço, que é alto. Vou edificar uma hospedaria barata; em duas palavras, vou fundar uma igreja. Estou cansado da minha desorganização, do meu reinado casual e adventício. É tempo de obter a vitória final e completa. E então vim dizer-vos isto, com lealdade, para que me



DO DIABO

essa franja, e trazê-las todas para minha igreja; atrás delas virão as de seda pura...

– Velho retórico! Murmurou o Senhor.

– Olhai bem. Muitos corpos que ajoelham aos vossos pés, nos templos do mundo, trazem as anquinhas da sala e da rua, os rostos tingem-se do mesmo pó, os lenços cheiram aos mesmos cheiros, as pupilas centelham de curiosidade e devoção entre o livro santo e o bigode do pecado. Vede o ardor, – a indiferença, ao menos, – com que esse cavalheiro põe em letras públicas os benefícios que liberalmente espalha, – ou sejam roupas ou botas, ou moedas, ou quaisquer dessas matérias necessárias à vida... Mas não quero parecer que me detenho em coisas miúdas; não falo, por exemplo, da placidez com que este juiz de irmandade, nas procissões, carrega piedosamente ao peito o vosso amor e uma comenda... Vou a negócios mais altos...

Nisto os serafins agitaram as asas pesadas de fastio e sono. Miguel e Gabriel fitaram no Senhor um olhar de súplica, Deus interrompeu o Diabo.

– Tu és vulgar, que é o pior que pode acontecer a um espírito da tua espécie, replicou-lhe o Senhor. Tudo o que dizes ou digas está dito e redito pelos moralistas do mundo. É assunto gasto; e se não tens força, nem originalidade para renovar um assunto gasto, melhor é que te cales e te retires. Olha; todas as minhas legiões mostram no rosto os sinais vivos do tédio que lhes dás. Esse mesmo ancião parece enjoado; e sabes tu o que ele fez?

– Já vos disse que não.

– Depois de uma vida honesta, teve uma morte sublime. Colhido em um naufrágio, ia salvar-se numa tábua; mas viu um casal de noivos, na flor da vida, que se debatiam já com a morte; deu-lhes a tábua de salvação e mergulhou na eternidade.

não acuseis de dissimulação... Boa idéia, não vos parece?

– Vieste dizê-la, não legitimá-la, advertiu o Senhor,

– Tendes razão, acudiu o Diabo; mas o amor-próprio gosta de ouvir o aplauso dos mestres. Verdade é que neste caso seria o aplauso de um mestre vencido, e uma tal exigência... Senhor, desço à terra; vou lançar a minha pedra fundamental.

– Vai

– Quereis que venha anunciar-vos o remate da obra?

– Não é preciso; basta que me digas desde já por que motivo, cansado há tanto

da tua desorganização, só agora pensaste em fundar uma igreja?

O Diabo sorriu com certo ar de escárnio e triunfo. Tinha alguma idéia cruel no espírito, algum reparo picante no alforje da memória, qualquer coisa que, nesse breve instante da eternidade, o fazia crer superior ao próprio Deus. Mas recolheu o riso, e disse:

– Só agora concluí uma observação, começada desde alguns séculos, e é que as virtudes, filhas do céu, são em grande número comparáveis a rainhas, cujo manto de veludo rematasse em franjas de algodão. Ora, eu proponho-me a puxá-las por

Nenhum público: a água e o céu por cima. Onde achas aí a franja de algodão?

– Senhor, eu sou, como sabeis, o espírito que nega.

– Negas esta morte?

– Nego tudo. A misantropia pode tomar aspecto de caridade; deixar a vida aos outros, para um misantropo, é realmente aborrecê-los...

– Retórico e sutil! exclamou o Senhor. Vai; vai, funda a tua igreja; chama todas as virtudes, recolhe todas as franjas, convoca todos os homens... Mas, vai! vai!

Debalde o Diabo tentou proferir alguma coisa mais. Deus impusera-lhe silêncio; os serafins, a um sinal divino, encheram o céu com as harmonias de seus cânticos. O Diabo sentiu, de repente, que se achava no ar; dobrou as asas, e, como um raio, caiu na terra.

CAPÍTULO III

A BOA NOVA AOS HOMENS

Uma vez na terra, o Diabo não perdeu um minuto. Deu-se pressa em enfiar a coga beneditina, como hábito de boa fama, e entrou a espalhar uma doutrina nova e extraordinária, com uma voz que reboava nas entranhas do século. Ele prometia aos seus discípulos e fiéis as delícias da terra, todas as glórias, os deleites mais íntimos. Confessava que era o Diabo; mas confessava-o para retificar a noção que os homens tinham dele e desmentir as histórias que a seu respeito contavam as velhas beatas.

– Sim, sou o Diabo, repetia ele; não o Diabo das noites sulfúreas, dos contos soníferos, terror das crianças, mas o Diabo verdadeiro e único, o próprio gênio da natureza, a que se deu aquele nome para arredá-lo do coração dos homens. Vede-me gentil a airoso. Sou o vosso verdadeiro pai. Vamos lá: tomai daquele nome, inventado para meu desdouro, fazei dele um troféu e um lábaro, e eu vos darei tudo, tudo, tudo, tudo, tudo, tudo...

Era assim que falava, a princípio, para excitar o entusiasmo, espertar os indiferentes, congregar, em suma, as

multidões ao pé de si. E elas vieram; e logo que vieram, o Diabo passou a definir a doutrina. A doutrina era a que podia ser na boca de um espírito de negação. Isso quanto à substância, porque, acerca da forma, era umas vezes sutil, outras cinica e deslavada.

Clamava ele que as virtudes aceitas deviam ser substituídas por outras, que eram as naturais e legítimas. A soberba, a luxúria, a preguiça foram reabilitadas, e assim também a avareza, que declarou não ser mais do que a mãe da economia, com a diferença que a mãe era robusta, e a filha uma esgalgada. A ira tinha a melhor defesa na existência de Homero; sem o furor de Aquiles, não haveria a Ilíada: “Musa, canta a cólera de Aquiles, filho de Peleu”... O mesmo disse da gula, que produziu as melhores páginas de Rabelais, e muitos bons versos do Hissope; virtude tão superior, que ninguém se lembra das batalhas de Lúculo, mas das suas ceias; foi a gula que realmente o fez imortal. Mas, ainda pondo de lado essas razões de ordem literária ou histórica, para só mostrar o valor intrínseco daquela virtude, quem negaria que era muito melhor sentir na boca e no ventre os bons manjares, em grande cópia, do que os maus bocados, ou a saliva do jejum? Pela sua parte o Diabo prometia substituir a vinha do Senhor, expressão metafórica, pela vinha do Diabo, locução direta e verdadeira, pois não faltaria nunca aos seus com o fruto das mais belas cepas do mundo. Quanto à inveja, pregou friamente que era a virtude principal, origem de prosperidades infinitas; virtude preciosa, que chegava a suprir todas as outras, e ao próprio talento.

As turbas corriam atrás dele entusiasmadas. O Diabo incutia-lhes, a grandes golpes de eloquência, toda a nova ordem de coisas, trocando a noção delas, fazendo amar as perversas e detestar as sãs.

Nada mais curioso, por exemplo, do que a definição que ele dava da fraude. Chamava-lhe o braço esquerdo do homem; o braço direito era a força; e concluía: muitos homens são canhotos, eis tudo. Ora, ele não exigia que todos fossem

canhotos; não era exclusivista. Que uns fossem canhotos, outros destros; aceitava a todos, menos os que não fossem nada. A demonstração, porém, mais rigorosa e profunda, foi a da venalidade. Um casuista do tempo chegou a confessar que era um monumento de lógica. A venalidade, disse o Diabo, era o exercício de um direito superior a todos os direitos. Se tu podes vender a tua casa, o teu boi, o teu sapato, o teu chapéu, coisas que são tuas por uma razão jurídica e legal, mas que, em todo caso, estão fora de ti, como é que não podes vender a tua opinião, o teu voto, a tua palavra, a tua fé, coisas que são mais do que tuas, porque são a tua própria consciência, isto é, tu mesmo? Negá-lo é cair no obscuro e no contraditório. Pois não há mulheres que vendem os cabelos? não pode um homem vender uma parte do seu sangue para transfundi-lo a outro homem anêmico? e o sangue e os cabelos, partes físicas, terão um privilégio que se nega ao caráter, à porção moral do homem? Demonstrando assim o princípio, o Diabo não se demorou em expor as vantagens de ordem temporal ou pecuniária; depois, mostrou ainda que, à vista do preconceito social, conviria dissimular o exercício de um direito tão legítimo, o que era exercer ao mesmo tempo a venalidade e a hipocrisia,



isto é, merecer duplicadamente. E descia, e subia, examinava tudo, retificava tudo. Está claro que combateu o perdão das injúrias e outras máximas de brandura e cordialidade. Não proibiu formalmente a calúnia gratuita, mas induziu a exercê-la mediante retribuição, ou pecuniária, ou de outra espécie; nos casos, porém, em que ela fosse uma expansão imperiosa da força imaginativa, e nada mais, proibia receber nenhum salário, pois equivalia a fazer pagar a transpiração. Todas as formas de respeito foram condenadas por ele, como elementos possíveis de um certo decoro social e pessoal; salva, todavia, a única exceção do interesse. Mas essa mesma exceção foi logo eliminada, pela consideração de que o interesse, convertendo o respeito em simples adulação, era este o sentimento aplicado e não aquele.

Para rematar a obra, entendeu o Diabo que lhe cumpria cortar por toda a solidariedade humana. Com efeito, o amor do próximo era um obstáculo grave à nova instituição. Ele mostrou que essa regra era uma simples invenção de parasitas e negociantes insolúveis; não se devia dar ao próximo senão indiferença; em alguns casos, ódio ou desprezo. Chegou mesmo à demonstração de que a noção de próximo era errada, e citava esta frase de um padre

de Nápoles, aquele fino e letrado Galiani, que escrevia a uma das marquesas do antigo regímen: “Leve a breca o próximo! Não há próximo!” A única hipótese em que ele permitia amar ao próximo era quando se tratasse de amar as damas alheias, porque essa espécie de amor tinha a particularidade de não ser outra coisa mais do que o amor do indivíduo a si mesmo. E como alguns discípulos achassem que uma tal explicação, por metafísica, escapava à compreensão das turbas, o Diabo recorreu a um apólogo: – Cem pessoas tomam ações de um banco, para as operações comuns; mas cada acionista não cuida realmente senão nos seus dividendos: é o que acontece aos adúlteros. Este apólogo foi incluído no livro da sabedoria.

CAPÍTULO IV FRANJAS E FRANJAS

A previsão do Diabo verificou-se. Todas as virtudes cuja capa de veludo acabava em franja de algodão, uma vez puxadas pela franja, deitavam a capa às urtigas e vinham alistar-se na igreja nova. Atrás foram chegando as outras, e o tempo abençoou a instituição. A igreja fundara-se; a doutrina propagava-se; não havia uma região do globo que não a conhecesse, uma língua que não a traduzisse, uma raça que não a amasse. O Diabo alçou brados de triunfo.

Um dia, porém, longos anos depois, notou o Diabo que muitos dos seus fiéis, às escondidas, praticavam as antigas virtudes. Não as praticavam todas, nem integralmente, mas algumas, por partes, e, como digo, às ocultas. Certos glutões recolhiam-se a comer frugalmente três ou quatro vezes por ano, justamente em dias de preceito católico; muitos avaros davam esmolas, à noite, ou nas ruas mal povoadas; vários dilapidadores do erário restituíam-lhe pequenas quantias; os fraudulentos falavam, uma ou outra vez, com o coração nas mãos, mas com o mesmo rosto dissimulado, para fazer crer que estavam embaçando os outros.

A descoberta assombrou o Diabo. Meteu-se a conhecer mais diretamente o

mal, e viu que lavrava muito. Alguns casos eram até incompreensíveis, como o de um droguista do Levante, que envenenara longamente uma geração inteira, e, com o produto das drogas socorria os filhos das vítimas. No Cairo achou um perfeito ladrão de camelos, que tapava a cara para ir às mesquitas. O Diabo deu com ele à entrada de uma, lançou-lhe em rosto o procedimento; ele negou, dizendo que ia ali roubar o camelo de um drogomano; roubou-o, com efeito, à vista do Diabo e foi dá-lo de presente a um muezim, que rezou por ele a Alá. O manuscrito beneditino cita muitas outras descobertas extraordinárias, entre elas esta, que desorientou completamente o Diabo. Um dos seus melhores apóstolos era um calabrês, varão de cinquenta anos, insigne falsificador de documentos, que possuía uma bela casa na campanha romana, telas, estátuas, biblioteca, etc. Era a fraude em pessoa; chegava a meter-se na cama para não confessar que estava são. Pois esse homem, não só não furtava ao jogo, como ainda dava gratificações aos criados. Tendo angariado a amizade de um cônego, ia todas as semanas confessar-se com ele, numa capela solitária; e, conquanto não lhe desvendasse nenhuma das suas ações secretas, benzia-se duas vezes, ao ajoelhar-se, e ao levantar-se. O Diabo mal pôde crer tamanha aleivosia. Mas não havia duvidar; o caso era verdadeiro.

Não se deteve um instante. O pasmo não lhe deu tempo de refletir, comparar e concluir do espetáculo presente alguma coisa análoga ao passado. Voou de novo ao céu, trêmulo de raiva, ansioso de conhecer a causa secreta de tão singular fenômeno. Deus ouviu-o com infinita complacência; não o interrompeu, não o repreendeu, não triunfou, sequer, daquela agonia satânica. Pôs os olhos nele, e disse:

– Que queres tu, meu pobre Diabo? As capas de algodão têm agora franjas de seda, como as de veludo tiveram franjas de algodão. Que queres tu? É a eterna contradição humana ■

Fonte: *Contos Consagrados de Machado de Assis*



THE SWIMMING POOL -
(Swimming pool drawing)

WINGS
- 1st 0.3.1900 - 1st 1904



the vegetation
with vegetation - large
mainly
(from from the cafe area)
- WANGS -
x this was photograph and drawing #



HORIZONTES NA EDUCAÇÃO

É preciso se afastar da cultivada areia movediça ideológica

Após uma conturbada eleição, as bases vão se firmando, e as expectativas crescem. Nesse contexto, além das reformas almeçadas, a grande preocupação é a educação, por se tratar da única via capaz de solidificar a longo prazo um verdadeiro desenvolvimento político-econômico, acompanhado do necessário florescimento individual e social, ao preparar novas gerações que pensem por conta própria, pela bagagem cultural, científica e humana acumulada.

A propósito do tema, gostaria de trazer à reflexão, de forma sintética, algumas noções do professor Lon Fuller, da Harvard Law School, em quem me especializei e que me atraiu não só pelos seus interessantes princípios de ordem social fundamentados na liberdade, mas por sua profunda preocupação pela formação acadêmica, à qual se dedicou integralmente. Ainda que se tenha ocupado especialmente da área jurídica, podem-se extrair de seus escritos sólidas ideias mestras aplicáveis, mutatis mutandis, às diversas esferas do conhecimento.

Primeiramente, destacava a necessidade de ajudar a refletir e ir aos porquês. Não só métodos e técnicas: treinar homens para que pensem, e, não necessariamente como nós, doutrinando ou impondo as próprias convicções, mas com responsabilidade, auxiliando

os alunos a ganhar altura e profundidade em seus estudos e preparando-os para resolver os problemas inerentes ao exercício de sua profissão, em serviço à sociedade. Afirmava que a faculdade deveria ser uma represa de conhecimento.

Para tal, instigava os alunos a estudar seriamente, de forma ampla e interdisciplinar, com uma mente aberta à cultura e ao contexto social. Exaltava ainda o papel da filosofia na formação acadêmica, para que esta não degenerasse em puro pragmatismo. Nesse sentido, preconizava que o despertar filosófico também facilitava a abertura de mente à polis e ao interesse público, concentrando-se na realidade para entender melhor as relações humanas em sociedade e sua prosperidade como um todo. Por essa razão, enfatizava que “injustiças se fazem não com os punhos, mas com os cotovelos”.

Sublinhava ainda o papel do professor, fomentando um verdadeiro interesse pelos alunos. Dizia que desejava ser uma “vela de ignição” – que entusiasmasse os demais no exercício de sua profissão para que desenvolvessem sua capacidade de cooperar para a boa ordem social – e não “um cobertor úmido”, que destemperasse os genuínos ideais que, em princípio, deveriam mover a escolha de uma carreira, encarcerando-os no pacto da mediocridade ou do autointeresse.

Em suma, as palavras-chave de sua proposta educativa abrangente são: estudo, reflexão, liberdade, responsabilidade, dimensão social e dedicação pessoal do docente. Nesse sentido, é inerentemente ética, já que de algum modo projeta para os pressupostos aristotélicos de felicidade: a excelência, a amizade e a verdade.

À primeira vista, poderia até mesmo dar a impressão de que a teoria do autor apresenta uma proposta ingênua. Porém, adentrando em sua obra, percebemos que Fuller não ignora os problemas políticos; a escassez; a discórdia; a dissimulação e a falibilidade humana, mas oferece uma solução otimista, e, ao mesmo tempo, plausível, por realista.

Mudanças sólidas não se efetuam rapidamente. A crença na educação como alicerce do progresso terá pela frente uma árdua tarefa para deslocar a cultivada areia movediça ideológica. Porém, trabalhar no positivo será a solução: desde o foco na alfabetização e no aprendizado à promoção do ensino superior, horizontal e verticalmente, a partir do fomento de um raciocínio realmente produtivo. Dessa forma, os problemas futuros se resumirão em como administrar tanto desenvolvimento. Investindo seriamente na educação, não faltarão cidadãos preparados e capazes de enfrentar corretamente o desafio ■

NOS NEGÓCIOS COM CUBA, BRASIL FICOU SEM O DINHEIRO E OS CHARUTOS

José Casado

Jornalista

Foi numa quarta-feira de fevereiro, véspera do carnaval de 2010. Em Brasília, seis ministros se reuniram para referendar uma *decisão de Estado* tomada no Palácio do Planalto. Em pouco mais de meia hora, aprovaram um socorro de US\$4,9 bilhões a Cuba, o equivalente a 10% do Produto Interno Bruto do país na época.

Foi uma das maiores operações de *apoio financeiro* a governo estrangeiro com subsídios do Tesouro brasileiro. Da memória desse crédito, restou apenas a ata (Camex/LXX) assinada por ministros do Itamaraty, Planejamento, Indústria e Comércio, Agricultura, Desenvolvimento Agrário e por um representante da Fazenda.

Não existe registro de qualquer fato que motivasse – nem sequer uma justificativa jurídica – essa *decisão de Estado*, concluíram técnicos do Tribunal de Contas da União depois de vasculhar a papelada de seis organismos governamentais envolvidos.

Há outras 140 operações de crédito externo similares, entre 2003 e 2015, em benefício dos governos da Venezuela, de Angola, de Moçambique, da Bolívia e da Guiné Equatorial, entre outros. Seguiu-se um padrão: critérios bancários foram manipulados, para *adequar* a capacidade de pagamento dos governos beneficiários; foram financiamentos concedidos *sem prévios estudos técnicos* ou quaisquer justificativas jurídicas. Havia sempre uma empreiteira brasileira interessada, quase sempre a Odebrecht, que já recebeu proteção judicial contra a cobrança de US\$26 bilhões em dívidas não pagas – um dos maiores calotes domésticos.

Foram 12 anos de vale-tudo, como ocorreu com os US\$800 milhões para o Porto de Mariel, em Cuba, erguido pela Odebrecht. O crédito subsidiado brasileiro teve prazo de 25 anos, o dobro do permitido. O governo de Cuba apresentou uma única garantia: papéis (recebíveis) da

indústria local de tabaco, depositados num banco estatal cubano.

O Brasil deu US\$4,9 bilhões a Cuba. Financiou até um porto no Caribe e aceitou em caução o caixa da venda de charutos. Acabou sem o dinheiro e sem os *Cohiba Espléndido*, *Montecristo nº 2*, *Partagás 8-9-8...* ■





zetra
www.zetra.com.br

A QUALQUER HORA EM QUALQUER LUGAR

Com um celular ou tablet, você pode:

- Consultar o extrato de descontos;
- Simular um consignado;
- Ter o ranking com as taxas praticadas pelas instituições financeiras;
- Receber notificações.



Baixe o app:  Google play
 App Store



zetra