

Revista



Aeronáutica

ISSN 0486-6274

Número 309
2020



PRESIDENTE

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

1º Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

2º Vice-Presidente

Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro



Expediente

Out. a Dez.

2020



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 da Secretaria-Geral

Cel Av Théo Salgado Falcão

Diretor Beneficente

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Diretor Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Diretor 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

Cel Av Luiz Claudio Cunha Ottero

Diretor de Operações e Diretor Técnico do Dep. Aerodesportivo

Ten Cel Av Cesar Augusto Santos

Assessores

Social - Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro

Financeiro - Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos

Administrativo e Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues

Infraestrutura - Ten Cel Av Alfredo José Crivelli Neto

SEDE LACUSTRE

Superintendente - Cap Esp Met José Renato do Nascimento

Sede Central

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

• PABX (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 22793-100

• (21) 3325-2681

4ª a domingo, de 9h às 17h30

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores Clube de Aeronáutica

Maj Brig Ar Venancio Grossi
Cel Av Araken Hipolito da Costa
Cel Av Ajauri Barros de Melo

REVISTA AERONÁUTICA

(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 Bruno Pedra

Cel Av Renato Paiva Lamounier

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Ten Cel Av Flávio Kauffmann

Jornalista colaboradora

2º Ten QOCON Jor Erika Blaudt

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

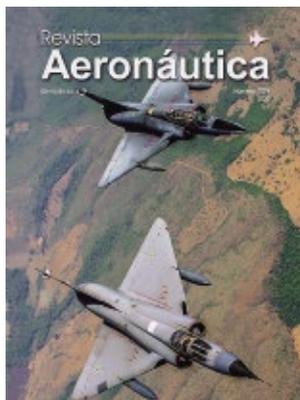
Ten Cel QFO Dirce Silva Brízida

Administrativo

Gabriela da Hora Rangel

Amanda de Farias Lima

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.



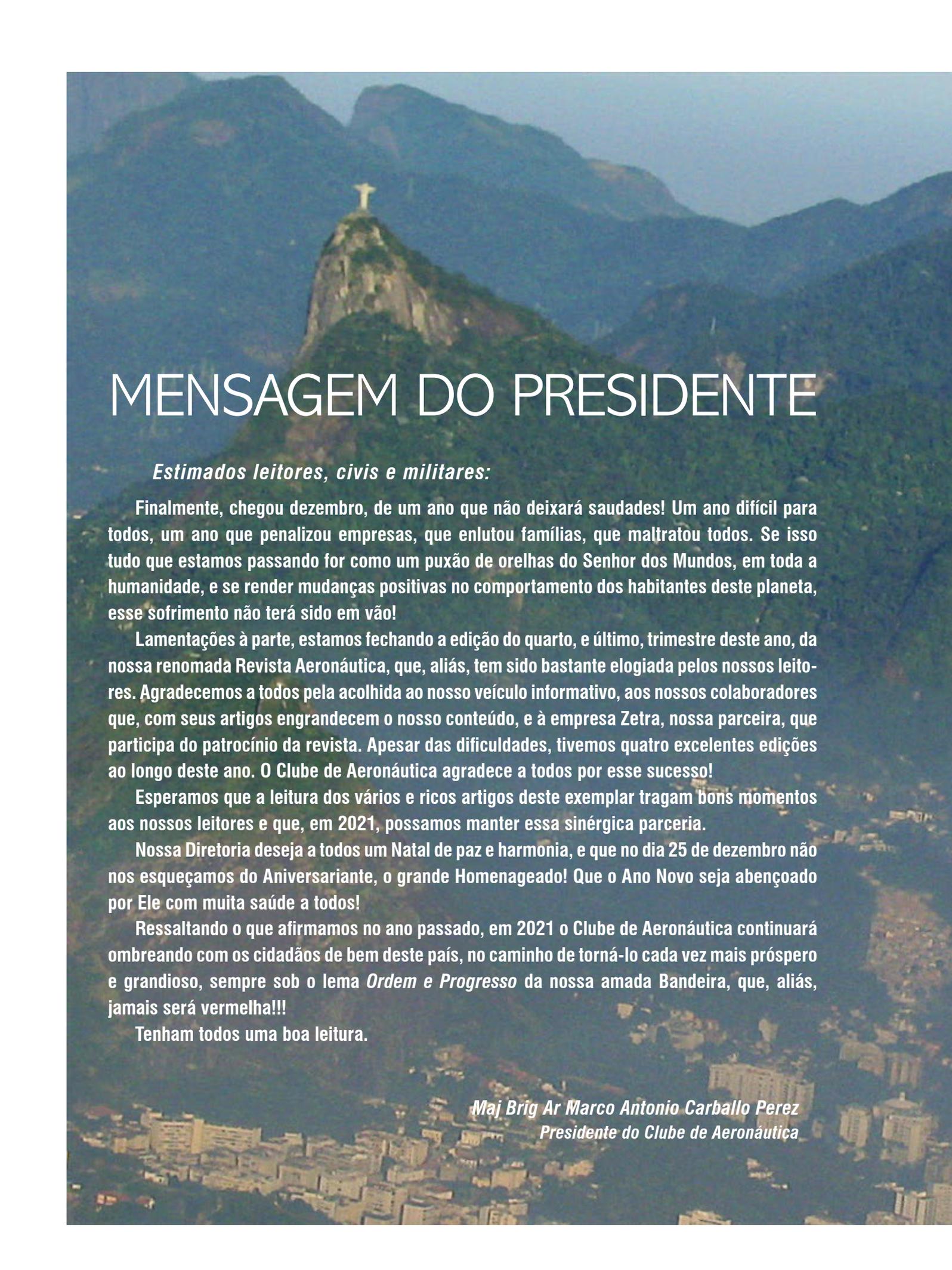
Voo de elemento
Mirage III
(EBR e DBR)

Você pode ler, fazer *download* ou compartilhar esta revista e as edições anteriores no link <http://www.caer.org.br/acervo/>



Sumário

- 4** MENSAGEM DO PRESIDENTE
Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez
- 6** NOTÍCIAS DO CAER
A Redação
- 10** AMAZÔNIA! AMAZÔNIA!
Fernando de Mendonça
Engenheiro Eletrônico
- 14** INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL,
PORTA-AVIÕES E COVID-19
CHINA, A NOVA POTÊNCIA PÓS-CRISE?
Mario Caldas
Cel FEsp
Andre Accioly
CMG FN
- 17** HISTÓRIA DE UMA HISTERIA
Percival Puggina
Arquiteto, empresário e escritor
- 18** SOBRE PRIVILÉGIOS E
TARTARUGAS
Ives Gandra da Silva Martins
Jurista
- 20** DISCURSO DO MINISTRO
DAS RELAÇÕES EXTERIORES
ERNESTO ARAÚJO
Ernesto Araújo
Ministro de Estado
- 26** A COMPANHIA NACIONAL
DE NAVEGAÇÃO AÉREA
João Alexandre Viégas
Historiador
- 30** O TENENTISMO
SEU PAPEL HISTÓRICO
Paulo Mercadante
Advogado (*In memoriam*)
- 34** O CASARÃO DA VÁRZEA
OS PRIMÓRDIOS DO ENSINO
MILITAR BRASILEIRO
Juvêncio Saldanha Lemos
Cel Ex e Historiador Militar
- 38** UTILITARISMO, DROGAS
E FAMÍLIA
Angela Vidal Gandra da Silva Martins
Doutora em Filosofia do Direito
Quirino Cordeiro Junior
Jurista
- 40** RAÍZES DO BRASIL
Antonio Carlos Amendoeira
Contra Almirante (*In memoriam*)
- 42** O CORINGA
Hugo Barreto Macedo
Cel Av
- 46** UMA PANE ELÉTRICA GRAVE...
UM MANDIOCAL...
UM MILAGRE...
Sergio Luiz Lott Dussles Cauceglia
Comandante na aviação civil
- 48** ACIDENTE COM A AERONAVE
GRUMMAN P-16 7017
AÇÕES DE UM COMANDANTE
Ten Brig Ar Astor Nina de Carvalho Netto



MENSAGEM DO PRESIDENTE

Estimados leitores, civis e militares:

Finalmente, chegou dezembro, de um ano que não deixará saudades! Um ano difícil para todos, um ano que penalizou empresas, que enlutou famílias, que maltratou todos. Se isso tudo que estamos passando for como um puxão de orelhas do Senhor dos Mundos, em toda a humanidade, e se render mudanças positivas no comportamento dos habitantes deste planeta, esse sofrimento não terá sido em vão!

Lamentações à parte, estamos fechando a edição do quarto, e último, trimestre deste ano, da nossa renomada Revista Aeronáutica, que, aliás, tem sido bastante elogiada pelos nossos leitores. Agradecemos a todos pela acolhida ao nosso veículo informativo, aos nossos colaboradores que, com seus artigos engrandecem o nosso conteúdo, e à empresa Zetra, nossa parceira, que participa do patrocínio da revista. Apesar das dificuldades, tivemos quatro excelentes edições ao longo deste ano. O Clube de Aeronáutica agradece a todos por esse sucesso!

Esperamos que a leitura dos vários e ricos artigos deste exemplar tragam bons momentos aos nossos leitores e que, em 2021, possamos manter essa sinérgica parceria.

Nossa Diretoria deseja a todos um Natal de paz e harmonia, e que no dia 25 de dezembro não nos esqueçamos do Aniversariante, o grande Homenageado! Que o Ano Novo seja abençoado por Ele com muita saúde a todos!

Ressaltando o que afirmamos no ano passado, em 2021 o Clube de Aeronáutica continuará ombreando com os cidadãos de bem deste país, no caminho de torná-lo cada vez mais próspero e grandioso, sempre sob o lema *Ordem e Progresso* da nossa amada Bandeira, que, aliás, jamais será vermelha!!!

Tenham todos uma boa leitura.

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





2020-75º PICADINHO
"JESUS ESTÁ CHAMANDO"!

...é realizado na SEDE CENTRAL

Em mais um ano, o tradicional almoço "Picadinho Jesus está Chamando" do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA) foi promovido pela Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC), no dia 3 de outubro, na Sede Central do Clube de Aeronáutica (CAER).

O almoço teve como objetivo retomar a história da missão cumprida pelo 1º GAVCA no norte da Itália, durante a Segunda Guerra Mundial, e, ao mesmo tempo, homenagear esses bravos oficiais, graduados e praças da Força Aérea Brasileira (FAB), que estiveram em combate há 76 anos, honrando o juramento de defender a pátria com o sacrifício da própria vida.



Da esquerda para a direita: Cel Av Araken, Maj Brig Ar Perez, Brig Nero Moura (foto), Brig Quírico e Ten Brig Bermudez



Da esquerda para a direita: Cel Antunes (AD 54), Cel Felipe (AD 27), Cel Câmara (AD 51), Maj Brig Machado (AD 04, B 41), Brig Sérgio Bastos (AD 41), Cel Alfarone (AD 29), Brig Quírico (AD 01), na foto, Brig Nero Moura (AD Honorário 01), Ten Brig Bermudez (AD 49), Ten Brig Amaral (AD 03), Cel Potengy (AD Honorário 02), Cel Caputo (AD Honorário 31), Brig Eng Javoski (AD Honorário 09), Maj Carla (AD 82) e Maj Daniele (AD 84). AD: significa Adelphi

ACABOU! VAMOS DEIXAR O BRIG. NERO DESCANSAR!



COMANDANTE DA AERONÁUTICA é homenageado pelo CAER como SÓCIO BENEMÉRITO

O comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Antonio Carlos Moretti Bermudez, foi homenageado pelo Clube de Aeronáutica (CAER), no dia 4 de novembro, quando recebeu o Diploma de Sócio Benemérito pelo presidente do CAER, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez.

O título de sócio benemérito foi concedido ao Ten Brig Ar Bermudez, em votação unânime do plenário do Conselho Deliberativo, realizado no dia 26 de agosto de 2020, em virtude de todo apoio e auxílio prestado por ele ao Clube de Aeronáutica.

A homenagem ao comandante também reflete o reconhecimento à sua relevante história para a instituição e para o país. “Foi uma grande honra para nós realizarmos esta homenagem”, enfatizou o Maj Brig Ar Perez.

Neste dia também foi incluída a sua fotografia na Galeria de Sócios Beneméritos do Clube. Estiveram presentes à cerimônia o vice-diretor do DECEA, Maj Brig Ar Walcyr Josué de Castilho Araújo; o comandante do Comando Aéreo Leste, Maj Brig Ar Luiz Guilherme Silveira de Medeiros; o ex-comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista; o presidente do Conselho Deliberativo do CAER, Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho; o diretor do INCAER, Ten Brig Ar Rodrigues Filho, e demais membros do Conselho Deliberativo e Fiscal, além de toda a Diretoria do Clube.



O Ten Brig Ar Bermudez é recepcionado pelo presidente do CAER, Maj Brig Ar Perez, e demais autoridades



A cerimônia contou com a presença do ex-comandante da Aeronáutica e conselheiro nato, Ten Brig Ar Baptista; do presidente do Conselho Deliberativo, Ten Brig Ar Vilarinho, e conselheiros



O comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Bermudez, em frente à Galeria dos Sócios Beneméritos do clube, ao receber o diploma conferido pelo Presidente do CAER, Maj Brig Ar Perez



Da esquerda para a direita: Maj Brig Ar Perez, presidente do CAER; Maj Brig Ar Vinícius e Ten Brig Ar Baptista, ex-presidentes do CAER e o comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Bermudez

SEDE BARRA



CAPELA SÃO FRANCISCO DE ASSIS,

comemora quatro anos da
primeira missa celebrada



Você sabia que há na Sede Barra do Clube de Aeronáutica uma linda Capela de São Francisco de Assis? Vinculada à Capelania Militar da Universidade da Força Aérea (UNIFA) obteve em maio de 2016 a autorização para administrar os seguintes sacramentos: matrimônio, batismo e bodas.

E a Capela comemora, em 2020, quatro anos da primeira missa celebrada pelos capelães Campos, Ronaldo, Valmir e Padre Rogerio, com a autorização dada pelo Arcebispo Militar Dom Fernando Guimarães. A capela voltou às suas atividades e você é nosso convidado. Venha conhecê-la!

As missas dominicais foram retomadas e acontecem às 11h30. Em outubro foi celebrada a bênção dos animais pelo Bispo Auxiliar do Rio de Janeiro, Dom Roque Costa Souza. Uma alegria para o clube e seus associados!





Celebração da bênção dos animais



Capelão Campos e, ao fundo, Maj Brig Valle

CONSELHO E DIRETORIA

realizaram confraternização pelo **DIA DO AVIADOR**

No dia 24 de outubro, em celebração ao Dia do Aviador e da Força Aérea Brasileira, confraternizaram-se, por adesão, a Diretoria e os Conselhos Deliberativo e Fiscal do CAER, com a participação dos familiares. A alegria e a descontração marcaram o encontro no Birutinha, na Sede Barra. Aproveitamos a oportunidade para parabenizar todos os aviadores e nossa honrosa Força Aérea Brasileira pelo transcurso do dia 23 de outubro.



Presidente, Maj Brig Perez, e diretores do CAER



Comemoração do Dia do Aviador com a presença dos diretores e esposas



Fernando de Mendonça

Engenheiro Eletrônico
PhD em Radiociência

Membro da Academia Nacional de Engenharia e pioneiro da pesquisa espacial no Brasil, sendo fundador e primeiro diretor do INPE - Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
administrativo@anibrasil.org.br

Amazônia!

Amazônia!

A Região Amazônica brasileira tem estado sobre escrutínio internacional nos últimos anos. Pela possível ausência da divulgação de informações corretas, e compreensão de fatos, os noticiários acabam distorcendo a realidade e não divulgam as ações governamentais em prol da Amazônia. O negativismo tem sido intensificado pela grande mídia dominada pelo sensacionalismo e fanatismo ideológico. Os grandes interesses pela nossa floresta escondem os interesses escusos em nossa riqueza mineral e na biodiversidade.

Precisamos nos posicionar em defesa dos nossos acordos, tratados e contratos internacionais. Expor as ilegalidades e o não cumprimento das nossas leis, as quais protegem o nosso patrimônio.

É interessante notar que o Rei da Noruega visitou aldeias indígenas na Amazônia em caráter particular sem notificar o nosso governo. Certamente esta visita teve ligação com investimentos noruegueses na exploração mineral local. Não custa lembrar dos problemas de poluição criados pela mineradora estrangeira, que recebeu multas do IBAMA. Recentemente a Noruega deixou de ser a maior doadora ao “Fundo Amazônico”, uma das várias instituições que se mascaram como protetores da Amazônia.

Outros países têm expressado similar intenção de assumir o controle da bacia amazonense. Vejam o que transcreveu o jornalista Boris Casoy:

- O presidente francês F. Mitterrand

afirmou: “O Brasil precisa aceitar uma soberania relativa sobre a Amazônia”.

- Al Gore: *“Ao contrário do que os brasileiros pensam, a Amazônia não é deles e sim de todos nós”.*

- M. Gorbachev: *“O Brasil deve delegar partes de seus direitos sobre a Amazônia aos Organismos Internacionais competentes”.*

- John Major (ex-premier britânico): *“As campanhas ecológicas Internacionais que visam à limitação das soberanias nacionais sobre a Região Amazônica estão deixando a fase propagandista para dar início à fase operativa, que pode definitivamente ensejar intervenções militares diretas sobre a região”.*

O que defendem parece colonialismo, que é a política ou prática da obtenção de controle político sobre outra nação, para a exploração econômica.

Contrariando o que a mídia internacional divulga, dizendo que o governo brasileiro é omissivo com relação à Amazônia, podemos apresentar alguns fatos ao longo da sua história, que mostram exatamente o oposto.

O Presidente Floriano Peixoto, já no fim do século XIX, tinha estabelecido a presença de nosso Exército na fronteira tríplice Brasil - Colômbia - Venezuela, no alto Rio Negro.

Em 1949, o Governo Federal, através de órgão do Ministério da Aeronáutica (DAC), criou uma comissão da qual participei como aviador, para estudar *in loco* o desenvolvimento do comércio na região. Iniciamos

a missão em Manaus, tendo seguido o Rio Negro em avião anfíbio (Catalina PBV-5), fazendo escalas e contatos pessoais em vários locais (Bom Futuro, Santa Isabel, São Gabriel da Cachoeira, seguindo para a ilha de Cucuí, próxima ao canal Caciuiári, que liga o Rio Negro ao Rio Orinoco, onde já existia o Forte de São José de Marabitanas, que, na época, serviu de prisão para políticos corruptos.

Fomos a vários outros locais, incluindo o Forte Ipiranga, na margem do Rio Içá, na fronteira com a Colômbia e, em seguida, a Letícia, na fronteira Brasil – Colômbia Peru, já no Solimões. Continuamos visitando as vilas e cidades à margem do Rio Amazonas até Belém.

Em 1952, o governo criou no Conselho Nacional de Pesquisas, dirigido pelo cientista Valm Álvaro Alberto, o Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), hoje de importância internacional. Quase 70 anos de atividades, com um enorme acervo nos vários campos do conhecimento, e é ignorado pelas mídias e ONG's internacionais que têm interesses por lá.

O Conselho da Amazônia, do governo federal, é presidido pelo vice-presidente da República, e é integrado por uma renomada equipe de autoridades e especialistas locais.

A Amazônia, apesar de ser óbvio repetir, é parte integrante do Brasil, com mais de vinte e três milhões de brasileiros em centenas de cidades

e vilas num imenso território com mais de cinco milhões de quilômetros quadrados, ou seja, mais da metade da área do nosso país. A área da Amazônia brasileira supera as áreas somadas da Espanha, França, Reino Unido, Itália e Alemanha.

Como dirigente do INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais) iniciei no Brasil, em 1972, o uso de “sensores remotos” em levantamento de recursos naturais via satélite, em convênio com a NASA. O Brasil foi o terceiro país do mundo a utilizar esta tecnologia com sensores multiespectrais, depois dos Estados Unidos e do Canadá.

Levantamentos e estudos têm sido continuados desde aquela época, cobrindo todo o nosso território. O INPE recrutou, à época, profissionais multidisciplinares (engenharia florestal, agronomia, geografia, biologia, cartografia, mineralogia) altamente qualificados, disponibilizando treinamento, intercâmbio internacional e complementação acadêmica de alto nível.

Essas equipes realizaram várias missões de campo/verdade terrestre, confrontando com as imagens do satélite, desenvolvendo metodologias de interpretação/análise de tais imagens e disseminando tais tecnologias a instituições de ensino e pesquisa em todo o território nacional, além de empresas e profissionais liberais. As áreas de teste foram, sobretudo, na Amazônia e, assim, nosso país detém um valioso acervo de dados, além da tecnologia que nos permite fazer avaliações isentas de paixões políticas e interesses econômicos.

Além disto, na referida década, foi realizado o Projeto RADAM, com o objetivo de conseguir a cobertura total do solo amazônico, com imagens obtidas com o uso de aeronaves equipadas com Radar de Visada Lateral (*Side-looking-radar*) sob os auspícios do MME (Ministério de Minas e Energia).

Em 2019, foram instaladas 30 bases

avançadas na Amazônia brasileira, a fim de ampliar o combate aos incêndios e aos ilícitos ambientais.

É interessante notar que a organização internacional Treehugger, em seu relatório anual sobre incêndios florestais, não inclui o Brasil entre os primeiros vinte países que mais destroem florestas.

As Forças Armadas brasileiras mantêm lá mais de 250 mil de seus participantes treinados para apoiarem efetivamente a manutenção da ordem, na observância das nossas leis referentes ao meio ambiente.

Presentemente está sendo instalada uma rede de comunicações com fibra ótica (via leito fluvial), sem ofensa ao meio ambiente, interligando mais de cinquenta grandes municípios.

Os benefícios serão significativos, pois permitirão comunicações rápidas entre órgãos governamentais e a população em geral.

Em andamento temos o projeto de instalação de 15.000 escolas para tele-educação via satélite. Envidaremos esforços para que o conteúdo da programação siga uma pedagogia moderna (sem viés político), com adequada taxionomia de objetivos da educação, condizentes com as características regionais, sempre visando ao conhecimento da região, ao desenvolvimento econômico e suas consequências sociais.

Seria melhor se a mídia focalizasse não somente os problemas existentes, entretanto suas potenciais soluções dão a entender que incêndios nas áreas rurais do Brasil são sempre criminosos e, nas dos outros países, são fenômenos da natureza. Deveriam se preocupar com os frequentes incêndios nos estados do oeste norte-americano, na África, na Sibéria, na Espanha, na França, em Portugal, na Austrália e em outros lugares do globo terrestre.

Os europeus, convenientemente não se importam com os danos ambientais produzidos pela grande produção de energia elétrica baseada no uso intensivo

de carvão mineral. Só estas usinas complementares a outros sistemas produzem energia que corresponde a mais do dobro do que é produzido pela nossa Itaipu. Haja carvão!

Nossa matriz energética é diferente, pois a preponderância é das hidroelétricas, do uso do etanol, da crescente expansão dos sistemas eólicos e outros.

Deveriam também olhar com preocupação o lixo despejado em imensas quantidades no Atlântico Norte.

Nosso Atlântico Sul não é contaminado por este lixo, por razões que veremos mais adiante. Recentemente, no entanto, houve o caso em que um navio petroleiro internacional despejou dezenas de toneladas de petróleo bruto no oceano. Este petróleo atingiu centenas de quilômetros de nossas praias, criando sérios problemas ambientais e econômicos para milhares de pessoas. A mídia internacional não deu a menor importância. Poderiam pelo menos ajudar a identificar os responsáveis por este crime ambiental.

Todos os automóveis brasileiros usam 25% de etanol na gasolina que consomem. Esta prática resulta numa sensível redução de gases vulgarmente relacionados ao efeito estufa.

A indústria agropecuária brasileira está na sua maioria distribuída na região central e sul do Brasil. Os dados produzidos pelo IBGE e confirmado pela NASA, demonstram que somente 7,6% do território brasileiro são usados pelas atividades agrícolas. Segundo ainda o IBGE, a pecuária usa 12,4% da área da Amazônia, mas são áreas de pastagens nativas.

De acordo com a EMBRAPA, não há previsão de aumento dos índices de desmatamento na Região Amazônica para a expansão agrícola. Essa informação contradiz a especulação relacionada à guerra tarifária entre a China e os Estados Unidos.

Para poder lidar com o aumento da demanda de mercado a curto e

longo prazos, os fazendeiros brasileiros poderão expandir a produção através de novas e futuras tecnologias, geradas pelas pesquisas em âmbito nacional, utilizando vastas áreas de pasto degradado, por exemplo.

Além disso, os sistemas brasileiros de cultivo dependem do meio ambiente e de tecnologias como fixação biológica de nitrogênio, plantio direto e manejos integrados de pragas e doenças que aumentam sua sustentabilidade e reduzem as emissões de GEE.

Deveriam notar, também, que a nossa indústria agropecuária é uma das mais eficientes e maiores do mundo. Exportam os nossos produtos para mais de uma centena de países, onde servem direta ou indiretamente de base alimentar para mais de um bilhão de pessoas!

Segundo relatório do Greenpeace publicado em 2018, vários países desenvolvidos importam madeiras nobres da nossa Amazônia, seguindo processos irregulares, para não dizermos contrabandeados. Se esses países proibissem tais importações, certamente haveria desestímulo ao ataque à floresta por falta de mercado.

Seria também recomendável à nossa mídia, que sempre repete, ou alimenta aquela do Hemisfério Norte, que tomasse conhecimento de certos tópicos referentes às mudanças climáticas e ao meio ambiente. Por exemplo, há fortes indícios de que as atmosferas dos hemisférios Norte e Sul se misturam somente de forma parcial. Isto acontece também com as principais correntes oceânicas, com muito pouco cruzamento de águas no Equador. A força de Coriolis explica em parte este fenômeno. Estamos prosseguindo com pesquisas neste assunto. Isto tem sérias implicações ambientais, uma vez que o consumo de petróleo no Hemisfério Norte é muito superior ao do Hemisfério Sul, conseqüentemente, muito mais CO₂.

Furacões não ocorrem no Hemisfério Sul. E no Hemisfério Norte a ocorrência é

somente no leste dos continentes: Golfo do México, Caribe, Flórida, no Atlântico e Mar da China e na costa da Ásia até o Japão. Nada desde a costa do Alasca até a costa do Chile. Nada de furacão desde a costa da Noruega até o Cabo da Boa Esperança.

Mudanças climáticas sempre existiram. O fenômeno é bíblico e elas são difíceis de prever. Dependem primordialmente das relações energéticas entre a Terra, o Sol e o fluxo de raios cósmicos que atingem nossa órbita, segundo muitos cientistas.

Vendo o passado de quase uma dezena de glaciações do nosso planeta, não podemos eliminar a possibilidade de nova ocorrência de tal fenômeno mesmo em um futuro remoto, segundo o cientista brasileiro L. C. Molion.

Para os apoiadores do IPCC das Nações Unidas, as mudanças climáticas, hoje mais faladas do que o aquecimento global, dependem exclusivamente da presença humana produzindo poluição. Não dão ouvidos aos milhares de cientistas internacionais que não concordam com esta posição.

E o “Fundo Amazônico”, estabelecido em 2008 com programação de atividades estabelecidas no exterior, é administrado parcialmente pelo BNDES. O nosso ministro do Meio Ambiente sugeriu modificações na programação econômica financeira do referido Fundo, o que não foi aceito pelos provedores dos recursos. As ONG's recebem 38% da receita para executarem ações sem o controle brasileiro. Isso caracteriza certamente uma ingerência em nossa soberania. A Noruega contribuía até recentemente com 94% das doações ao referido Fundo.

O Brasil pode e deve prescindir do Fundo Amazônico ou de outros com a mesma característica. As quantias a serem movimentadas para o período de 10 anos parecem grandes, mas são pequenas quando comparadas a outros dispêndios orçamentários do Brasil na região.

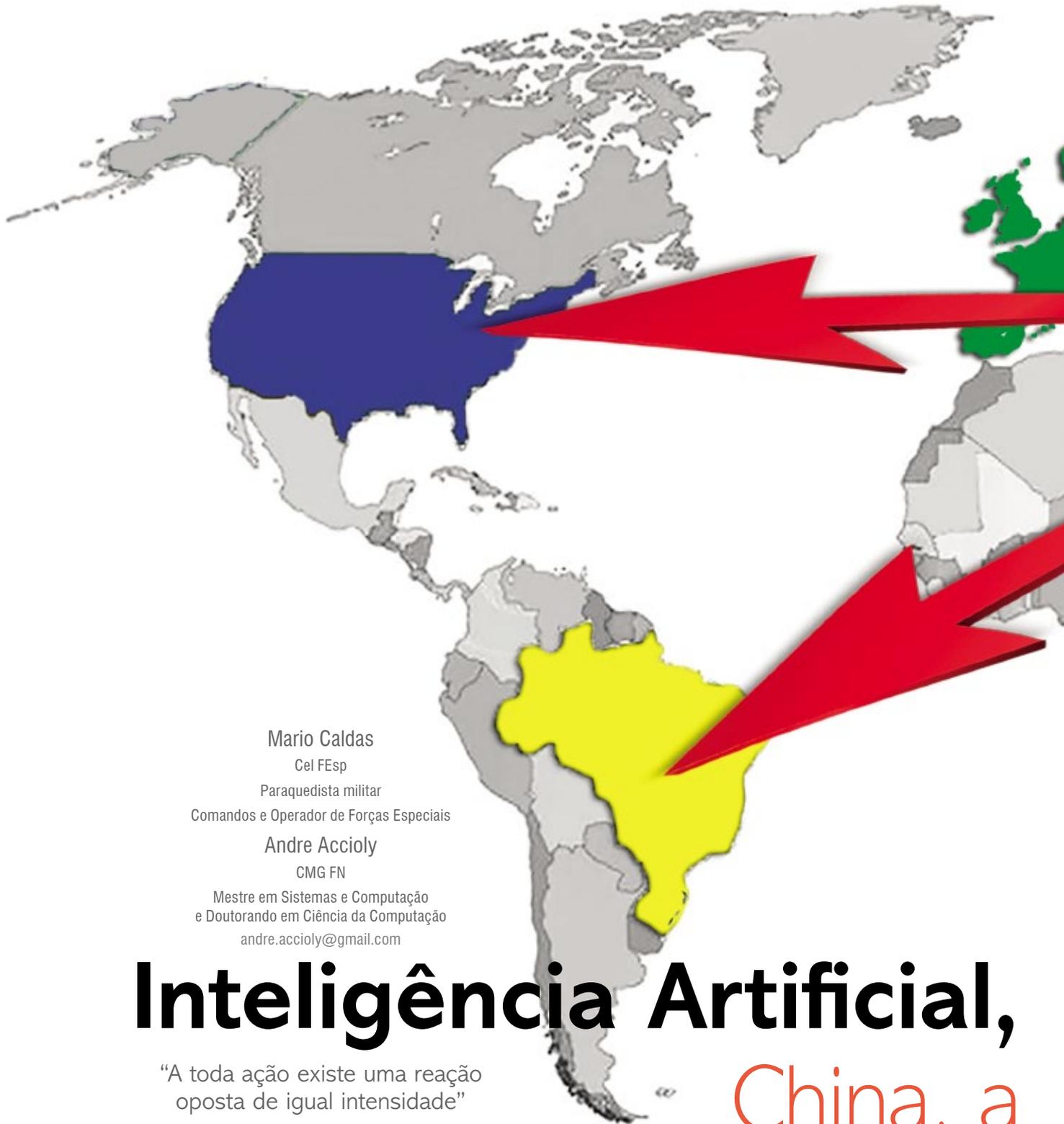
Vale a pena ressaltar que existem inúmeras organizações brasileiras que têm como meta administrar recursos estratégicos para a conservação da biodiversidade, que não são afiliadas a interesses econômicos internacionais.

Ao contrário do que é divulgado na imprensa internacional, o Brasil está sempre atuando da melhor forma e dentro das nossas possibilidades na melhoria da conservação do meio ambiente, portanto é imperativo divulgar a verdade. Se não fizermos isto, o vácuo criado por falta de verdades será influenciado com retórica enganadora.

No mundo moderno, o que é chamado de pensamento liberal, está alimentando a agenda oportunista através de atores com credibilidade duvidosa e interesses altamente suspeitos.

Nestes tempos, mais do que nunca, precisamos ser conservadoramente patrióticos para poder preservar os nossos recursos naturais, nossa soberania, nossa hegemonia e nossas fronteiras ■





Mario Caldas
Cel FEsp
Paraquedista militar
Comandos e Operador de Forças Especiais

Andre Accioly
CMG FN
Mestre em Sistemas e Computação
e Doutorando em Ciência da Computação
andre.accioly@gmail.com

Inteligência Artificial, China, a

“A toda ação existe uma reação
oposta de igual intensidade”

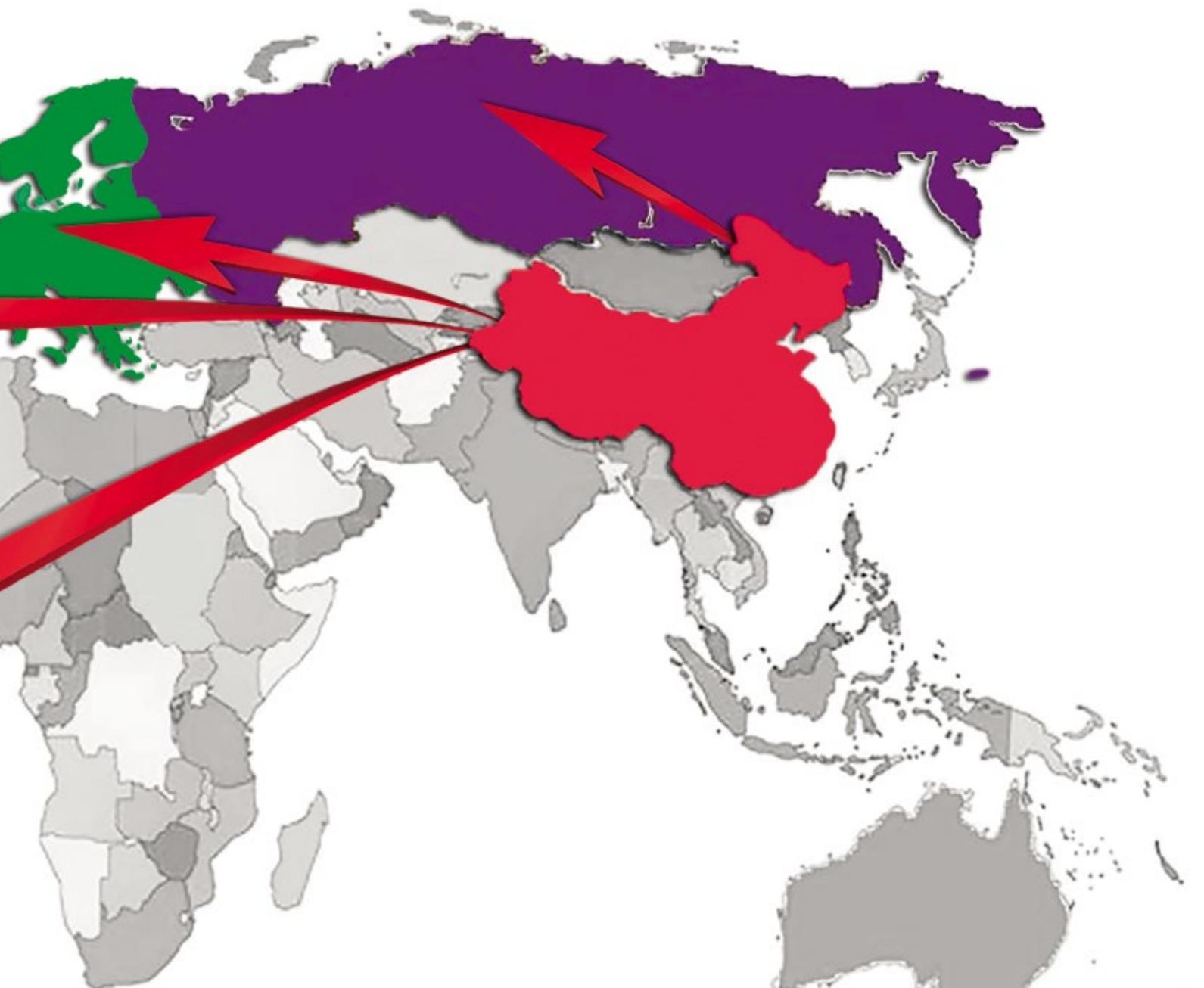
Em 15 de setembro de 2017, o Departamento de Cooperação Internacional do Ministério da Ciência e Tecnologia (MOST) da China divulgou um documento intitulado *Next Generation Artificial Intelligence Development Plan – China’s Strengths Creates Innovation Miracles* (Plano de Desenvolvimento da Próxima Geração de Inteligência Artificial (IA) – O Poder Chinês Criando Milagres

de Inovação), que delineava um plano de inovação tecnológica a ser atingido até 2025, detalhando claramente suas fases, ações e objetivos intermediários.

O plano incluía não apenas objetivos relacionados à tecnologia da informação, mas, também, elencava realizações de cinco anos anteriores, entre as quais, o lançamento do porta-aviões *Liaoning* (seguido em 2019 pelo porta-aviões

Shandong), a nova classe *Nanchang* de contratorpedeiros de 10.000 toneladas (com um navio já comissionado e seis em finalização), o trem-bala *Fuxing* e os satélites *Mozi* e *Chan*.

Fica evidente que a China entende o desenvolvimento da IA e sua expansão militar como partes da mesma estratégia para impulsioná-la como a potência rival dos Estados Unidos, nos próximos cinco



Porta-Aviões e Covid-19

nova potência pós-crise?

a dez anos. Até onde se pode verificar, o plano vem sendo rigorosamente executado e cumprido.

O motor desse plano é uma força de 81 milhões de cientistas e 170 milhões de trabalhadores altamente qualificados (dados de 2017). Embora impressionantes, tais números não seriam suficientes para avaliar a capacidade chinesa de atingir os objetivos autoimpostos. É preciso

considerar o aspecto qualitativo desses recursos. Para tal, a melhor ferramenta seria considerar a participação acadêmica chinesa, nesse caso, especificamente relativa à área de IA.

Em março de 2019, o projeto *Semantic Scholar* avaliou mais de dois milhões de artigos acadêmicos publicados até o final de 2018, chegando à conclusão que a China já havia ultrapassado os Estados

Unidos em número de artigos publicados sobre IA. Atualmente, apenas 10% das citações em artigos científicos de IA fazem referência a artigos norte-americanos, e a previsão é de que, até 2025, esse número caia para apenas 1%. De uma participação de 5.000 artigos publicados em 1985 a 143.000, em 2018, o salto quantitativo foi gigantesco. O artigo do *Allen Institute for AI*, do qual foram obtidos esses

números, traz também detalhes sobre a metodologia utilizada.

Contudo, nem toda pesquisa científica nasce igual. Tradicionalmente as pesquisas chinesas, principalmente em Ciência da Computação e, em particular na área de IA, eram consideradas como contribuições incrementais ou pouco significativas. A partir de 2005, esse cenário mudou radicalmente e o aspecto qualitativo dos artigos científicos chineses evoluiu enormemente, ou seja, a China investiu pesadamente em desenvolver e capacitar seus melhores cientistas nas áreas de tecnologia de ponta nos últimos quinze anos.

Crescendo em média 7,6% ao ano na última década, a China despontou como a segunda potência numa revolução econômica e social sem precedentes. Tudo parecia bem até que, em 23 de janeiro de 2020, o governo chinês decretou o *lock-down* (fechamento) na cidade de *Wuhan* devido a uma nova gripe de origem incerta, que estava matando muitas pessoas rapidamente.

Nesse momento a epidemia causada pela COVID-19 parecia um problema distante do Ocidente. Três meses depois, o resto do mundo experimenta efeitos devastadores na economia global devido ao fechamento temporário ou permanente de empresas, com a perda massiva de postos de trabalho. Apenas para efeito de comparação, a taxa de desemprego nos EUA até fevereiro deste ano era de 3,5%, representando três milhões de desempregados. Entre fevereiro e março, esse número cresceu em 6,3 milhões, e apenas entre o fim de março e o começo da segunda semana de abril, aumentou em outros 6,6 milhões, representando 13% da população, de acordo com o Departamento de Trabalho dos EUA.

Tem sido lugar comum comparar a crise da COVID-19 com a da gripe espanhola de 1918 pelo lado sanitário, ou com o *crash* (queda) da bolsa em 1929 pelo lado econômico. Todavia, fatores nem sempre mencionados são as diferenças na veloci-

dade de dispersão e impacto em múltiplos países ao mesmo tempo. Diferente das crises do passado, a crise atual atingiu 186 países em menos de 60 dias, o que, com o atual nível de globalização das cadeias produtivas, levou a um inédito *shutdown* (apagamento) mundial. O planeta foi sendo desligado, dia após dia, seguindo as linhas dos fusos horários.

Na história da humanidade, crises sempre antecedem mudanças. Em um interessante artigo, Valter Hime avalia os impactos da atual crise nos modelos de relação de trabalho que surgirão quando o mundo sair do outro lado do túnel. Existem poucas certezas. Uma delas é que isso tudo vai passar. A outra é que não seremos os mesmos ao final desse processo.

Nesse contexto, observando sob o prisma da história no decorrer do tempo, além das visíveis e possíveis mudanças e transformações de condutas e costumes sociais, podemos tentar projetar o novo amanhã geopolítico global.

O primeiro aspecto é o fato de os países, tradicionalmente mandatários e que normalmente lideram as diversas demandas mundiais, atuando intensamente nos diversos campos do poder, como EUA, Reino Unido e França, terem sofrido um baque em suas economias e, particularmente, terem perdido seus compatriotas dentro de seus territórios, por uma pandemia originária em outro país, que poderia ter sido evitada ou controlada previamente, causando menores danos e mortes. Os três acima mencionados (que possuem assento permanente no Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas e são vencedores da Segunda Guerra Mundial), aliados às outras potências econômicas, como Japão, Alemanha, Itália, Canadá, Espanha e Índia, poderão não deixar “barato” ficar assistindo a suas economias destroçadas enquanto suas populações são dizimadas e enterradas, em pleno século XXI. Tudo isso por um possível “descuido”, “falha” ou “ato” da China, país segundo toda a imprensa mundial divulga, e a OMS

confirma, como sendo o país de origem da COVID-19.

O segundo fator é que, ao que tudo indica, a China, um país de governo totalitário, um só partido, que tem por objetivo público e precípua se tornar a superpotência mundial até 2050, vem tomando a liderança econômica em vários continentes, aliado ao fato de que os chineses vêm apoiando governos totalitários e governos simpatizantes ou ideologicamente similares aos seus, nos continentes sul-americano e africano, com a finalidade de impor de maneira multidisciplinar o seu sistema unipartidário para a consecução de objetivos econômicos e geopolíticos.

É exatamente nesse ponto que se encaixa o projeto chinês de uso intensivo de tecnologias de IA e aparelhamento militar, sendo a IA um fator multiplicador de força gigantesco, seja para uso no campo interno ou externo. Dito isto, é lícito supor que a China e seus aliados irão para uma fase de “aproveitamento do êxito” na pós-depressão econômica mundial, acelerando as suas atividades em busca da supremacia geopolítica.

Os aspectos acima mencionados levam a crer que os líderes das potências econômicas e hegemônicas, particularmente da maior potência militar e econômica do mundo, poderão, ou ao menos já estariam planejando, dentro da ótica do jogo de xadrez geopolítico mundial, uma virada ou retomada das rédeas para a manutenção do equilíbrio do poder.

Concluimos projetando um significativo reajuste das peças do xadrez geopolítico, por meio de ações multilaterais no nível mundial, para o devido realinhamento do poder, por meio de medidas conjuntas de impactos socioeconômicos, decididas em blocos. Além da grande possibilidade do acirramento, devidamente planejado e conduzido, de determinados conflitos regionais, como ferramenta de retaliação e de reajuste dos níveis de influência continentais nos campos militar e econômico, por parte dos países afetados na pós-depressão do coronavírus ■

HISTÓRIA DE UMA HISTERIA

Percival Puggina

Arquiteto, empresário, escritor
Membro da Academia Riograndense de Letras
puggina@puggina.org

O Parlamento Europeu aprovou, no dia 7 de outubro, uma emenda opondo-se à ratificação do acordo comercial entre a União Europeia e o Mercosul. Votava-se na ocasião um relatório sobre a política comercial comum entre os dois blocos relativamente ao ano de 2018. A votação abriu uma janela para o plenário fazer coro ao desejo dos produtores rurais europeus que jamais concordaram com a presença de produtos da nossa região no mercado que querem ter cativo para si.

Essa é uma história antiga, que vai contra a conveniência dos consumidores e dos governos europeus, interessados respectivamente em gastar menos com alimentos e com subsídios. De onde surge essa mobilização, estribada em alegadas razões ambientais, contra o acordo comercial com o Mercosul? Quem é brasileiro sabe que apenas nos últimos dois anos “queimadas” e “desmatamento” no Brasil passaram a arrancar rugidos de indignação nos países do Atlântico Norte.

É inequívoco que esse escarcéu faz parte dos objetivos buscados pela operação de desgaste desencadeada após a vitória eleitoral de Bolsonaro na eleição presidencial de 2018. A nação tem acompanhado o sistemático ataque da mídia militante local contra o novo governo e tem observado a aparentemente bem intencionada defesa que essa mídia faz do meio ambiente. E percebe o quanto ela serve à formação de um ruidoso consenso mundial sobre ser, o Brasil, um grande e fumacento fogão a espantar girafas e coelhos.

O viés político e ideológico dessa histeria se esclarece perante fatos que a história e a memória registram: nem queimadas nem desmatamentos são novidades aqui ou alhures.

Nunca antes foram transformados em arma política contra os governos anteriores



e, menos ainda, serviram para instigar reações de nossos parceiros comerciais. Jamais antes algum brasileiro foi tão impatriota quanto Paulo Coelho para pedir boicote europeu aos produtos brasileiros. Os primeiros passos nessa direção foram dados já no processo de *impeachment* de Dilma Rousseff com as persistentes coletivas aos parceiros da mídia militante do exterior e apelos a folclóricos tribunais internacionais. Na etapa seguinte, estudantes nossos no exterior passaram a engrossar as manifestações contra seu próprio país e líderes políticos brasileiros a insuflar lá a animosidade internacional contra o governo

daqui, pondo foco na questão ambiental e, a despeito de sua chocante docilidade, numa suposta tirania do novo governo brasileiro.

São duas atitudes diferentes, antagônicas. De um lado estão aqueles que querem do governo ações repressivas e preventivas contra crimes ambientais, como a operação Verde Brasil 2 que o Exército empreende na Amazônia. De outro, aqueles que sequer as mencionam, ou pior, tratam de questioná-las junto ao sempre disponível STF. A democracia exige atuação opositora, mas não creio que o bem do povo brasileiro possa ser sequestrado como parte desse jogo ■

SOBRE PRIVILÉGIOS E TARTARUGAS



Aos 85 anos, ainda procuro entender, a lógica daqueles que exercem o poder, de seus conselheiros e dos ideólogos que os inspiram, assim como do povo que os apoiam.

Meu país oferece para o observador externo um palco excelente para este tipo de pesquisa.

No Brasil, denomina-se de servidor público aquele cidadão que deve servir ao povo, sendo que os dois vocábulos são premissas de significação. Servidor é quem serve, público é quem se volta para o povo.

Ora, na pandemia o povo sofreu uma terrível redução de sua renda – entidades calculam em 25% do que antes ganhavam, como média, assim como as empresas produtoras de riquezas e tributos reduziram sua atividade, em face do confinamento. Por outro lado, mais de 700 mil fecharam, elevando o desemprego para além de 13% da população trabalhadora. Se analisarmos o subemprego, a cifra sobe para aproximadamente 30% dos que estão sem trabalho ou na linha extrema da sobrevivência. Este contingente representa o povo que deveria ser servido pelos servidores.

Por outro lado, em duas decisões, a Suprema Corte declarou que não pode haver redução de subsídios e benesses concedidas aos servidores, e se não houver recursos orçamentários para remunerá-los, que os Executivos encontrem formas para atendê-los de qualquer forma. No tema da irredutibilidade, a votação foi de 7 a 4, e no “vire-se o Executivo” por 6 a 5.

Ora, no país o custo da “mão de obra” dos servidores é de 13,1 a 13,8% do PIB, conforme se adotem os critérios da OCDE ou de institutos nacionais de aferição. Diga-se de passagem que a média da OCDE para seus membros é de 10,2%, numa demonstração que o Brasil tem muito mais

servidores de que os países desenvolvidos. Por esta razão, Brasília transformou-se em uma autêntica “Versailles” de Luís XVI, em pleno século XXI.

Pergunto eu, quem serve a quem? Nos três Poderes, fala-se em democracia, mas será que a democracia que, nós comuns mortais, desejamos, não é aquela em que o povo comande e seja servido e não aquela em que é transfigurado em “escravos da Gleba” dos tempos modernos, para servir os senhores feudais enquistados nas delícias e serenidades das cortes brasilienses.

Compreende-se, pois, o motivo de ser a carga tributária brasileira tão alta e, apesar disto, o endividamento crescer assustadoramente, pois pega, o governo, dinheiro no mercado para pagar despesas correntes.

Tal lógica democrática contemporânea, eu só queria entender, a não ser que a democracia brasileira seja a coroação de privilégios dos que deveriam servir à nação e dela se servem contra o determinado no parágrafo único do Artigo 1º da Constituição, cuja dicção informa que **“todo o poder emana do povo”!**

Outro ponto que este velho não consegue entender, diz respeito aos “nascituros tartarugais” e os “nascituros humanos”.

Pela Lei nº 9.605/93, destruir ovos de tartarugas é um crime, punido seja por restrição à liberdade ou por penas alternativas.

A destruição de seres humanos, todavia, na sua forma embrionária já foi autorizada pela Suprema Corte há 13 anos para pesquisas até hoje sem sucesso, assim como há inúmeros projetos propondo a legalização do homicídio uterino, sobre haver proposta no Pretório Excelso a permitir a produção de lixo hospitalar humano até três meses.

Ora, o Artigo 1º, inciso III, da Lei Maior fala em dignidade humana, e o *caput* do

Artigo 5º na inviolabilidade do direito à vida, assegurada no Artigo 2º do Código Civil, ao dizer que todos os direitos do nascituro **estão garantidos desde a concepção**. Tal dispositivo do Código Civil atual já existia no Código de 1917. Não consegui explicar aos meus alunos que lógica existe em dizer que todos os direitos do nascituro são assegurados desde a concepção, menos um direito de pouca relevância, que é o “direito à vida”. O próprio Tratado de Direitos Humanos do Pacto de São José assegura no Artigo 4º tais direitos desde a concepção.

Enfim, gostaria de entender por que o “nascituro tartarugal” deve ser mais protegido que o “nascituro humano”, e por que o *caput* do Artigo 5º da Constituição Federal, que garante a inviolabilidade do direito à vida, que no ser humano começa com o zigoto, ou seja, a fecundação do óvulo por um espermatozoide, assim como o Artigo 2º do Código Civil são manipulados, de tal forma que as tartarugas e os ursos pandas valham mais que os seres de nossa espécie.

Por esta razão, propus já a defensores públicos e membros do Ministério Público a criação de uma Curadoria do Nascituro, como existe a Curadoria dos Menores.

Enfim, em tempos de pandemia e aos 85 anos, gostaria de entender melhor estes privilégios de que não dispõem os cidadãos comuns e de direitos “tartarugais” superiores aos direitos humanos.

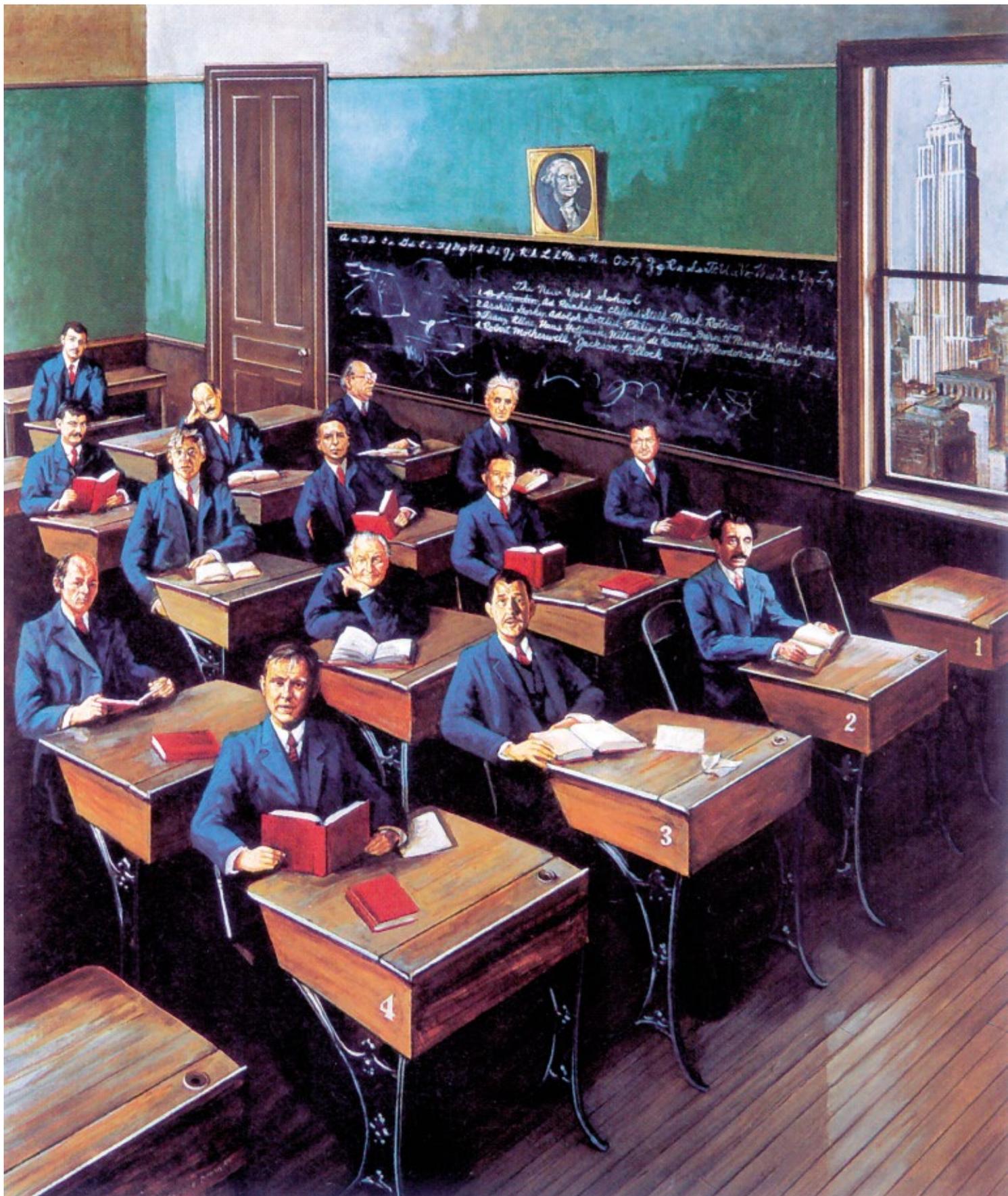
Perguntarão os leitores deste artigo que relação existe entre os privilégios e as tartarugas. É que os privilégios emperram quaisquer reformas sérias, principalmente a administrativa, o que faz que, todas elas, objetivando tornar o Estado eficiente, andem neste país a passo de tartaruga. Por esta razão, os “nascituros tartarugais” sejam mais importantes do que os “nascituros humanos” ■

Formatura da Turma João Cabral de Melo Neto (2019-2020) do Instituto Rio Branco

Brasília, 22 de outubro de 2020

ministro.estado@itamaraty.gov.br

Discurso do Ministro



das Relações Exteriores

ERNESTO ARAÚJO

Quero inicialmente saudar aqui, muito especialmente, os formandos. Os formandos da Turma João Cabral de Melo Neto do Instituto Rio Branco, justamente neste ano em que o nosso Instituto completa 75 anos, três quartos de século de vida. Quero saudar as famílias dos formandos também, muito especialmente e, falando em família, Maria Eduarda, minha companheira nessa pequena tarefa de tentar ajudar o Presidente Jair Bolsonaro a mudar o Brasil e tentar ajudar o Brasil a mudar o mundo.

Uma saudação muito especial à querida professora Sara Walker com quem aprendi, acho que a maior parte do inglês que eu sei, e dizer da imensa gratidão minha e de tantos diplomatas brasileiros ao trabalho da professora Sara Walker, não apenas no ensino da língua inglesa, mas no passar a profundidade desse maravilhoso instrumento de comunicação que é a língua inglesa, com a sua profundidade, com a sua simplicidade e a sua sabedoria.

Quero expressar minhas condolências e de todos nós pela perda de tantas vidas que tem ocorrido em função da Covid e, especialmente, meus sentimentos pelo falecimento ontem à noite do querido senador Arolde de Oliveira, que faleceu no Rio de Janeiro aos 83 anos, e queria expressar as nossas condolências também por pessoas que faleceram de todas as doenças, de todas as causas nesse mesmo período, não apenas da Covid, obviamente.

Gostaria de parabenizar os formandos pela escolha do patrono da turma, João Cabral de Melo Neto, por ser um poeta e diplomata. Modestamente considero-me também as duas coisas, diplomata e poeta.

Durante muito tempo achei que se tratava de dois ofícios muito diferentes, duas vocações quase incompatíveis, que

poderiam talvez conviver na mesma pessoa, mas não na mesma personalidade, como água e azeite que podem estar no mesmo jarro, mas que não se misturam. Poesia e diplomacia constituem-se ambas num trabalho com a linguagem, coabitam na linguagem, mas – pensava eu – tampouco se misturam.

Poesia é expressão do sentimento, segundo a definição romântica, que eu acho que é a melhor que existe, mas, também, se preferirem outra definição, poesia é a exploração da realidade humana através da linguagem posta em liberdade. Ou ainda: poesia é quando você não precisa ir até o final da linha. Que é uma brincadeira, mas que, no entanto, aponta, igualmente, para o aspecto libertário da poesia, sua busca pela essência, pelo “algo” determinante, dentro de um campo vazio, o mistério da criação de sentido e geração de sentimento a partir do caos e da inércia da matéria, que no fundo é o mistério da humanidade. Então: libertação, exploração, aventura, sentimento, essência, criação, mistério. A poesia se nutre de todos esses alimentos e ao mesmo tempo nutre com eles a alma humana.

Já a diplomacia, pensava eu, nada tem a ver com poesia. No exercício diplomático a linguagem aparece como instrumento para a concatenação de propósitos entre duas ou mais partes com vontades distintas. Na diplomacia e em sua linguagem, nesse entendimento, não haveria liberdade, mas apenas a sujeição a regras rígidas de forma e conveniência; não haveria sentimento, mas apenas interesse; não haveria aventura, mas apenas prudência; não haveria mistério, mas apenas informação. Não haveria criação.

Hoje não penso assim, e quero encorajar os formandos, e a todos os colegas

diplomatas, a não pensarem assim. Há alguns anos comecei a pensar diferente, e a cada dia vejo com mais clareza que precisamos de poesia na diplomacia, que a diplomacia também pode criar e libertar. Que a diplomacia, como todas as atividades do ser humano, está pronta a receber o vento do espírito. A diplomacia pode ajudar a libertar o pensamento, libertar a língua, libertar a grande nação brasileira e o próprio mundo, da pobreza material e da pobreza de espírito.

A diplomacia pode e precisa ter sentimento e expressá-lo.

A diplomacia pode e deve aventurar-se, constituir-se numa aventura intelectual e sentimental, romper as fronteiras da mediocridade e embrenhar-se no mistério da existência.

A diplomacia pode ser lírica, pode ser dramática, mas também pode ser épica. A diplomacia pode ter bandeira e pátria.

A diplomacia pode pensar. A diplomacia pode falar.

Para mim isso foi uma descoberta transformadora, e quero compartilhá-la com todos aqui.

Vocês, da nova turma, chegam a um Itamaraty que se renova, que se abre ao mundo das ideias, que sai de um pequeno açude de clichês, frases feitas e lugares-comuns para mergulhar no oceano da vida do espírito, que é o conteúdo fundamental da vida humana. Um Itamaraty que sai de si mesmo para entrar no Brasil.

Os seguintes versos do “Auto do Frade”, de João Cabral de Melo Neto, representam bem este momento da nossa Casa:

“Acordo fora de mim,
Como há muito não fazia (...)
Acordo fora de mim:
Como fora nada eu via
Ficava dentro de mim

Como vida apodrecida.
Acordar é reacordar-se
Ao que em nosso redor gira.”

O Itamaraty ficou muito tempo preso dentro de si mesmo, cantando glórias passadas, lustrando troféus antigos e esquecendo-se de jogar o campeonato deste ano. Fazendo marcas na parede para contar quantos dias faltam até à próxima remoção. Vivendo no intelecto a vida apodrecida de conceitos ultrapassados, superficiais, satisfeito com a própria fama.

Em seu discurso na noite da vitória, quase exatamente dois anos atrás, em 28 de outubro de 2018, o presidente Jair Bolsonaro, então recém-eleito, proclamava: Vamos libertar o Itamaraty!

E era disso que precisávamos, senhor presidente: libertação.

O poema de João Cabral de Melo Neto que acabo de citar é sobre Frei Caneca, no momento em que o tiraram de seu calabouço para ser executado; executado por amor à pátria, essa pátria então ainda no berço. Executado pelo sentimento de liberdade, que é impossível sufocar nos grandes homens e nas grandes mulheres, nos mártires, visionários, criadores e líderes que pontuam a aventura humana.

Precisamos de libertação. Libertação para que despertemos e voltemos a enxergar o Brasil e o mundo.

Então digo à nova turma, digo aos colegas:

“Acordar é reacordar-se
Ao que em nosso redor gira.”

João Cabral possuía uma grande sensibilidade para o sofrimento do povo brasileiro, plasmado em sua obra-prima, “Morte e Vida Severina”.

Como muitos de sua geração, tinha a percepção clara do problema secular do Brasil, da causa central do sofrimento de seu povo: aquilo que Raymundo Faoro chamou o “patronato político brasileiro”, o sistema de clientelismo construído por uma oligarquia corrupta.

Mas a resposta de muitos da sua geração, e talvez do próprio João Cabral, a esse gigantesco e premente problema, dirigiu-se para o lado errado. Para o lado do marxismo e da esquerda. Sua utopia,

esse “comunismo brasileiro” de que alguns ainda estão falando até hoje, consistia em substituir esse Brasil sofrido, pobre e problemático por um não Brasil.

Um Brasil sem patriotismo, sujeito naquela época, anos 50, 60, aos designios de Moscou, e hoje, nesse novo conceito de comunismo brasileiro, sujeito aos designios sabe-se lá de quem.

Um Brasil materialista, do ser humano sem sua dimensão espiritual, esse grande roubo do espírito que na época se realizava pela redução de tudo ao aspecto econômico (e com uma péssima noção de economia, diga-se de passagem) e ao conceito de classe, e que hoje atua pela redução de tudo a conceitos como gênero, raça e outros.

Um país que eles queriam “libertar” por meio da ditadura do proletariado. Hoje pela ditadura do politicamente correto e da criação de órgãos de controle da verdade.

Um Brasil que queriam submeter, como o resto do mundo, à sua dialética, que como sabemos não é a dialética dos diálogos platônicos da busca pela verdade que cada um traz guardada dentro de si, mas a dialética no sentido da relativização da verdade, em que verdade é tudo aquilo que serve ao poder do partido.

E, pior de tudo, a utopia de um Brasil sem Deus, de um povo brasileiro arrancado aos braços de sua fé cristã. Como dizia Dostoiévski, um povo sem Deus não merece o nome de povo, e era justamente isso que os comunistas de todas as épocas queriam e querem, destruir o povo em sua organicidade viva e sentimental e transformá-lo em uma massa. Foi assim na revolução soviética que destruiu a velha Rússia de Dostoiévski, e assim querem fazer hoje, por exemplo, aqui tão perto de nós, no Chile, destruindo igrejas e imagens e assim quiseram e quererão sempre fazer no Brasil. Com o agravante perverso, de que no nosso caso, em que tentaram destruir a fé cristã não apenas de fora, mas também de dentro. Não queimaram, ainda, igrejas, mas inventaram a infame teologia da libertação, que nem é teologia nem muito menos de libertação, mas sim um instrumento para corromper e estraçalhar

a fé e a espiritualidade natural dos brasileiros, uma tarefa em que, reconheçam-se, na qual avançaram muito.

Então, os diferentes marxismos e esquerdismos tentaram enfrentar o tradicional poder oligárquico corrupto brasileiro, mas não porque amassem o povo brasileiro, sofrido e oprimido. Ao contrário. Sim, porque adoravam e ansiavam pelo poder que as oligarquias detinham. A partir de 2002, esperava-se ver o grande embate entre as esquerdas e as oligarquias. Mas não foi o que aconteceu. Porque as esquerdas e as oligarquias não queriam coisas opostas, mas a mesma coisa, o poder. Deu-se então o grande amálgama entre a ideologia esquerdista e o patronato político brasileiro, o que produziu esse grande paroxismo, essa grande orgia de corrupção. Quando a esquerda e a oligarquia se encontraram, descobriram que eram irmãos há muito tempo estranhados, ambos filhos do cinismo e da sede de poder, abraçaram-se e puseram-se a roubar o povo brasileiro.

Milagrosamente, interrompemos essa marcha para o abismo. Como? Porque o povo brasileiro, como no poema de João Cabral de Melo Neto acordou e conseguiu olhar para fora, para fora daquela vida apodrecida, e configurou uma esperança, e encontrou um líder, que é o nosso presidente, que conhece e ama esse povo e nos ensina a conhecer e amar esse povo. Esse povo que sofre, mas que crê em Deus, que crê, sobretudo, no Deus encarnado, que sofre e, pelo sofrimento, liberta. Esse povo que é cristão e conservador, Severinos e Severinas que são cristãos e conservadores.

Severina era uma a moça paraibana que veio do agreste para Brasília nos anos 60 fugindo da pobreza, como o Severino, de João Cabral de Melo Neto, e que juntamente com meus pais, me criou praticamente desde que nasci e tornou-se parte da nossa família. Lembro-me de uma vez, lá por 1986 ou algo assim, quando estávamos em família vendo televisão e apareceu o programa partidário do Partido Comunista do Brasil. Logo Severina exclamou: “Nossa, eu odeio esse negócio de comunismo”. Na tela, o presidente do

Partido falava do ideal comunista de libertar todos os povos do planeta, ou algo assim. E Severina comentou indignada: “Hum, mentira. Eles são contra Deus”.

Severino e Severina sabem muito mais do que a maioria dos acadêmicos.

Por isso o povo brasileiro, esse povo Severino, confia no senhor, presidente, porque o senhor fala de liberdade e do poder libertador da verdade, porque o senhor fala de Deus. Fala de Deus como Aquele em quem o senhor realmente crê, fala de liberdade como aquilo que realmente sente.

Esse povo escandaliza os intelectuais prudentes e sofisticados; esse povo revolta os esquerdistas que o detestam, amedronta os antigos e os mais recentes donos do poder. O poder oligárquico pela primeira vez está efetivamente ameaçado. A oligarquia e a esquerda se acasalaram confortavelmente, mas diante do povo, elas tremem.

Somente a fé verdadeira deste povo cristão e conservador proporciona a couraça moral e o coração palpitante de amor patriótico para enfrentar o dragão da maldade.

Este povo Severino, esta grande nação Severina é o que queremos levar para o mundo.

Para isso, precisávamos libertar o Itamaraty e despertar o Itamaraty. Esta nova turma, quero crer, já nasce com os olhos abertos, já chega com o sorriso de quem sabe que está ingressando, não numa burocracia talvez um pouco mais glamorosa do que outras burocracias, muito menos numa espécie de ONG incrustada no governo federal, mas sim numa grande demanda, no sentido medieval, numa aventura nacional e mundial de proporções históricas, uma *“Gigantomachía perí tes Ousias”* para usar a expressão de Platão, um combate de gigantes pela essência, pela essência da pátria, pela essência da nossa civilização, pela essência e dignidade do próprio ser humano.

Não apenas o brasileiro, mas todo ser humano é um Severino que sofre no mundo por todos os tipos de problemas, peregrino num vale de lágrimas, mas que possui uma dimensão espiritual, que é feito

à imagem e semelhança do criador como acreditamos os cristãos, que possui uma alma imortal como demonstrava Platão, e que somente pelo reconhecimento e cultivo dessa dimensão espiritual poderá exercer plenamente sua humanidade e sua liberdade. Não é que o ser humano tenha aspirações à transcendência, o ser humano é uma permanente aspiração à transcendência.

O iluminismo não deu resposta a essa aspiração, quis resolver os problemas e contradições humanas matando o espírito. *“Écrasez l’infâme”*, pedia Voltaire, esmagai o infame ou a infame. Normalmente se considera que ele se referia à Igreja católica, mas penso que em última instância ele queria esmagar Deus, o Cristo, o espírito humano, o próprio homem em sua essência indefinível, que escapa à lógica.

O marxismo depois procurou transformar o homem, de um trabalhador explorado, mas que, pelo menos, tinha o direito de rezar e pela fé respirar o ar da transcendência, em um trabalhador ainda mais explorado, mas que já não reza, porque Deus foi proscrito.

Hoje temos o globalismo e o politicamente correto tentando consertar a humanidade sem entendê-la, sem amá-la, “salvar a humanidade de si mesma” como sustentou absurdamente uma embaixadora aposentada, que deveria ser o objetivo da política internacional. Tentam salvar a humanidade de si mesma construindo um ser humano artificial, um androide, sem sentimento, sem instinto, sem sexo, sem família, dominado por mecanismos de controle social e psicolinguístico. Um ser humano constituído pela estranha mistura de indignação furiosa e passividade letárgica. Fúria diante de falsos problemas criados pelo gigantesco mecanismo de manipulação do discurso e inculcados na sua cabeça. Passividade diante da corrosão de sua nobreza intrínseca, diante da corrosão de suas liberdades fundamentais, de seus direitos, que estão todos lá, na Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, mas que o globalismo esqueceu.

Nada disso pode dar certo.

A liberdade do ser humano reside na

sua espiritualidade. Sem ela o homem é escravo do ciclo inútil do viver e do morrer. Sem ela o intelecto torna-se puramente calculador desprovido de poesia e criatividade. Sem a espiritualidade o homem perde o bom-senso e a capacidade de navegar num mundo de difíceis julgamentos morais, caindo em um dos extremos: ou a permissividade absoluta ou esse estranho hipermoralismo da atualidade, muito mais restritivo que o da era vitoriana. “Se Deus não existe, tudo é permitido”, pensava o personagem de Dostoiévski, e se deu mal. “Se Deus não existe, nada é permitido”, afirmou Jacques Lacan nos anos 60, reconhecendo – cinicamente ou não – que a perda da transcendência faz do homem um permanente escravo do medo. A falta de transcendência faz o homem dobrar-se à arbitrariedade.

Só existe democracia, ou seja, só existe controle externo do poder, quando existe um valor maior externo ao poder. Essa é uma das principais lições do magnífico livro *“Du Pouvoir”*, do historiador Bertrand de Jouvenel. Se as leis não correspondem a alguma lógica que as transcenda, a um sentimento inato de justiça, à fé em alguma ordem das coisas, chamemos isso de direito natural ou como seja, essas leis podem tornar-se arbitrarias e opressivas. Isso porque o sentimento de justiça e a moralidade não são deriváveis puramente da estrutura material do universo. Não há justiça nem expectativa de justiça no mundo da química, da física e da biologia. No pensamento materialista não há como justificar a justiça. Não há nem nunca poderá haver comprovação científica da dignidade humana. A ordem moral, a percepção do bem e do mal, pressupõe uma dimensão vertical do ser humano, que transcende a dimensão horizontal da natureza. Na construção materialista só existe o poder. A lei é ali um instrumento do poder e a ele se subordina. No materialismo a verdade se subordina ao poder e às suas conveniências, somente na presença da esfera espiritual é que o poder se subordina à verdade. As ideologias amorais do século XX tiveram seu terreno preparado pelo assoreamento

das correntes espirituais do ser humano. Esquecido o espírito, desprezado o espírito, a lei pode legislar para o mal, pode premiar a brutalidade e punir a inocência e não haverá ninguém para contestá-la.

Tanto a liberdade quanto a justiça, portanto, requerem que o homem continue a poder beber do caudal da transcendência.

Alguns aspectos do chamado multilateralismo podem até ser bem-intencionados, mas jamais alcançarão seus objetivos declarados. Como não creem, os multilateralistas têm medo, têm vergonha de falar em liberdade. Nos discursos de abertura da Assembleia Geral das Nações Unidas deste ano, por exemplo, os presidentes Bolsonaro e Trump foram praticamente os únicos a falar em liberdade. Naquela organização que teria sido, que foi fundada no princípio da liberdade, mas que a esqueceu.

Sim, o Brasil hoje fala em liberdade através do mundo. Se isso faz de nós um pária internacional, então que sejamos esse pária. Que sejamos esse Severino que sonha e essa Severina que reza e que, no meio de todos os seus padecimentos, sabem que existe um céu mais alto do que o céu, um mar mais profundo do que o mar, como diria o poeta E. E. Cummings. Talvez seja melhor ser esse pária, deixado ao relento do lado de fora, do que ser um conviva no banquete de cinismo interesseiro dos globalistas, dos corruptos e semicorruptos. Este pária não tem o seu nome em nenhuma planilha, não fez negociatas para promover partidos amigos em outros países, não pertenceu ao Conselho de nenhuma grande construtora exportadora de propina.

É bom ser pária. E este pária aqui, este Brasil, esta política externa do povo brasileiro, esta política externa Severina, digamos assim, tem conseguido resultados. Concluímos acordos comerciais com as maiores economias do mundo, como União Europeia e Estados Unidos, restauramos as relações com países de alta tecnologia como Israel e o Japão, criamos parcerias com grandes centros de capital como Arábia Saudita e Emirados Árabes, que nos trazem novos investimentos. Assinamos novos instrumentos com a

Índia, aumentamos as exportações do agronegócio para o mundo árabe e para a China, conquistamos novos mercados nos países da ASEAN, começamos a reconfigurar nossas relações com a África, com base no objetivo de ter acordos de livre comércio e cooperação também no combate ao crime organizado. Apoiamos a abertura de novos horizontes de paz e prosperidade no Oriente Médio. Estamos reposicionando o Brasil nas grandes cadeias globais de produção para receber mais investimentos, criar muito mais empregos e tornar-nos uma verdadeira economia de mercado, uma grande potência do agro mas também uma economia industrial e tecnológica de ponta. Estamos trabalhando com grandes parceiros para a reforma das instituições multilaterais, por exemplo, com os Estados Unidos na OMC, com a Alemanha, Índia e Japão no Conselho de Segurança das Nações Unidas. Também reposicionamos o Brasil nos foros de direitos humanos. Por exemplo, para defender o direito à vida, à liberdade, à liberdade de expressão e à liberdade religiosa, contra a cultura da morte, contra a instrumentalização das tecnologias de comunicação para fins de controle social, contra a perseguição dos praticantes de qualquer religião, não apenas em defesa concreta do direito de praticar uma ou outra religião específica, mas, também, em defesa da própria religiosidade e espiritualidade intrínseca do ser humano.

Reposicionamos o Itamaraty e a política externa para enfrentar os verdadeiros problemas e desafios da nossa região, da América do Sul e da América Latina, que se concentram no complexo político-criminoso, do qual a Venezuela de hoje, a Venezuela do regime de lesa-humanidade de Maduro é apenas a ponta do iceberg.

Ao contrário de muitos multilateralistas, nós, os párias, lemos e acreditamos no que está escrito nos grandes instrumentos multilaterais. Por exemplo, na Declaração Universal dos Direitos Humanos. Essa Declaração é um verdadeiro hino à liberdade. A liberdade aparece em praticamente todos os seus artigos. O Artigo 18, por

exemplo, estabelece a liberdade de pensamento e de crença. O Artigo 19 consagra a liberdade de opinião e de expressão. O Artigo 21 determina o direito à democracia e diz, com palavras apenas ligeiramente diferentes da nossa Constituição, que todo o poder emana do povo.

Então, quando a nossa Constituição coloca, entre os princípios que devem reger as relações internacionais do Brasil, a prevalência dos direitos humanos, é disso que nós estamos falando. Se não defendermos a liberdade religiosa contra aqueles que perseguem pessoas de todas as fés, inclusive contra aqueles que praticam, sim, a Cristofobia, não estaremos cumprindo a Constituição. Se não defendermos a liberdade de expressão contra os riscos da criação de uma sociedade mundial de controle, não estaremos cumprindo a Constituição.

Entretanto quando trabalhamos por esses objetivos, quando nos reunimos com nações amigas que também acreditam na liberdade para defender esses mesmos princípios, algumas pessoas dizem que estamos descumprindo a Constituição. Convido essas pessoas à reflexão e ao autoexame de consciência, pois em alguns casos esses mesmos críticos são pessoas que passam todo o seu tempo tentando mudar a Constituição para atender aos seus próprios interesses. E quando não conseguem mudar, tentam encontrar maneiras de distorcer a interpretação do texto constitucional para seus objetivos de poder. Ora, a prevalência dos direitos humanos também deve valer dentro do Brasil. Vamos ler o Artigo 21 da Declaração Universal dos Direitos Humanos, inciso 3: “A Vontade do Povo é o fundamento da autoridade dos poderes públicos”.

Chamam-nos de ideológicos. Então vamos ver o que é ideologia. Ora, o conceito de ideologia foi introduzido por Marx e Engels para designar pejorativamente toda essa massa de pensamento, filosofia e sabedoria humanas existentes que atrapalhavam a implementação da sociedade comunista. Expulsavam do campo do saber toda a vida do espírito, para ficar apenas com as relações ma-

teriais de produção, e diziam que assim libertariam a humanidade. Mas tudo o que eles consideravam os fantasmas da consciência que mascaravam as relações de dominação, tudo isso simplesmente é aquilo que faz o homem humano, tudo aquilo que permite a um “bicho da terra tão pequeno”, como dizia Camões, sonhar e viver uma vida com significado – onde o significado é justamente a liberdade para buscar o significado. A pergunta “qual é o sentido da vida” não tem resposta direta. A resposta é: o sentido da vida é dar sentido à vida. Ou, dito por outro poeta, “aquilo que procura está guardado no fundo de tua procura”. Ideologia, para Marx e Engels, é proibir a verdadeira procura. Eles querem dialética só para os outros, para solapar as bases milenares do pensamento e destruir a alma. Para si mesmos e para o seu comunismo, querem a certeza impositiva.

Quem hoje nos atira o epíteto de “ideológico” está reproduzindo essa estratégia marxista, que diz que o ideológico é todo o pensamento humano livre para questionar, todo o sentimento humano livre para amar: isso é o que os nossos pragmáticos e “isentões” querem proibir. Talvez sem saber o que estão fazendo, porque podemos dizer que todo “isentão” é escravo de algum marxista defunto. Reproduz cada um deles a estratégia marxista, porque intui que se trata de um bom caminho para o poder. Mas talvez a explicação seja mais simples: pessoas com baixa capacidade intelectual descobriram que podem parecer inteligentes chamando de ideológico tudo aquilo que não alcançam compreender. Compreendem.

Tachar os conservadores de ideológicos é a epitome da prática marxista-leninista: chame-os do que você é, acuse-os do que você faz. O grande complexo “marxista-isentista” cria ideologias todos os dias, ou seja, agarra traços da realidade sempre complexa e cambiante e os transforma em sistemas de elocução fechados, que não admitem questionamentos. Assim, tomam o meio ambiente e as preocupações legítimas com esse tema e o transformam em ambientalismo. Tomam a mudança climática e a transformam em climatismo.

Tomam a ciência e a transformam em científicismo. Tomam a iluminação e a transformam em iluminismo. Tomam as instituições multilaterais que podem ser muito úteis para a coordenação entre as nações e as transformam em multilateralismo, a doutrina de que tudo tem de ser resolvido por instâncias superiores aos países. Tomam uma doença causada por um vírus, a Covid, e a transformam, ou tentam transformá-la, num gigantesco aparato prescritivo destinado a reformatar e controlar todas as relações sociais e econômicas do planeta, o “covidismo”, chamemos assim. Tudo sempre em nome de causas nobres, tudo sempre tendo como consequência o aumento do poder que manejam esses vários “ismos”. Do tipo: “quero salvar o planeta... quero salvar vidas... ops... chegou mais poder aqui na minha mão... olha, não era o que eu queria, mas tá bom, fica aqui... que coincidência, não?” Aqueles que nos acusam de ideológicos são aqueles que ideologizam toda a realidade e toda a vida para concentrar poderes. Já têm a solução para tudo e estão sempre à cata de novos problemas para encaixar essa solução. A solução é mais poder para eles, menos poder para as pessoas comuns, menos liberdade para o espírito.

A mídia infelizmente faz parte desse esquema, ao selecionar, manipular e inventar a informação. Antigamente, líamos a imprensa para saber o que estava acontecendo. Hoje, lemos a imprensa simplesmente para saber o que a imprensa está dizendo. Às vezes a imprensa diz coisas interessantes e importantes, portanto isso não é uma crítica. Mas distorce o debate público. Veja-se por exemplo a questão da ciência. Hoje o critério para saber o que é científico ou não deixou de ser a capacidade de cada teoria de explicar a realidade, sendo testada diante dos fatos, e permanentemente sujeita a questionamentos. Não, hoje ciência é simplesmente aquilo que é dito pelos cientistas que têm acesso à grande mídia. Não mais são as teorias que resistem ao teste dos fatos que se tornam aceitas, até serem eventualmente substituídas por teorias que explicam,

expliquem melhor os fatos. Não, agora são as teorias que conseguem entrar na mídia as que se tornam, não simplesmente aceitas, mas mandatórias, peremptórias, inquestionáveis, sob pena de banimento. E será que essa seleção pela mídia daquilo que é ou que não é científico, será que isso corresponde a algum interesse político por trás da mídia? Será? Mesmo quando há bilhões e trilhões de reais e dólares envolvidos, mesmo quando está em jogo o poder sobre países inteiros e sobre a estrutura do poder do mundo? Não pode ser. Deve ser teoria da conspiração. Isso de que a mídia está manipulando a informação para dar poder a esse ou aquele grupo de interesses? Não pode ser. Mas tenho a vaga suspeita de que é.

Tenho a certeza de que muitos aqui, e não só aqui, estão despertando e rompendo as paredes da sua prisão mental. Tanto o olhar daqueles que despertam para o Brasil quanto o daqueles que despertam para o mundo convergem na mesma linha de horizonte: a liberdade e o povo. A verdade transcendente como critério que julga o poder, e não o poder como critério que estabelece a verdade.

O exercício da poesia e da diplomacia também converge nessa mesma linha, a convicção do valor da nossa dignidade, escrito a cada dia, linha a linha. Levei quase 30 anos para descobrir isso. Sugiro que vocês, formandos, já comecem com essa base, e poderão aprender muito mais coisas do que aprendi, ao longo de suas carreiras, e fazer muito mais coisas pelo Brasil e pelo mundo. Ambas, a poesia e a diplomacia, são expressão do sentimento de amor à pátria e à vida. Ambas são a busca da verdade, a verdade inatingível mas incontornável, e a proclamação dessa busca com seu espírito transformador e aventureiro, o espírito que sopra onde quer.

Muito obrigado ■



A COMPANHIA NACIONAL

Em 1935, o armador carioca Henrique Lage criava a empresa denominada Companhia Nacional de Navegação Aérea (CNNA), destinada ao transporte de cargas e passageiros e à fabricação de aviões. Para este último fim, seria constituída uma subsidiária da empresa, a Fábrica Brasileira de Aviões que, no entanto, nunca chegou a contar com personalidade jurídica.

A CNNA foi a primeira fábrica de aviões no Brasil. Henrique Lage vinha interessando-se pela aeronáutica desde 1920, quando da construção do aparelho Rio de Janeiro, nas dependências de uma de suas empresas, a Companhia Nacional de Navegação Costeira, na Ilha do Viana, (Baía da Guanabara).

Em 1933, sob a supervisão do militar Antônio Guedes Muniz, foi construído um planador primário na Ilha do Viana, denominado Avia, empregando madeiras nacionais.

Dezesseis anos depois da construção do avião Rio de Janeiro, Lage tornava realidade sua ideia de fabricar aviões no país. Em março de 1933, o engenheiro belga René Vandeale era contratado pela Companhia Nacional de Navegação Costeira por indicação de Guedes Muniz. Para a empresa também foi contratado o desenhista francês Del Carli. Os dois seriam responsáveis pela condução da

produção dos aviões da série Muniz para a CNNA.

De 1936, quando se iniciou a produção industrial dos aparelhos, até 1941, foram fabricados 26 Muniz M7, sendo oito para uso militar e 18 destinados à formação de pilotos civis nos aeroclubes. Em 30 de setembro de 1936, estavam prontos os primeiros Muniz M7 de série.

Até fins de 1937, mais de oito aeronaves eram entregues. Logo em seguida, surgia um segundo modelo da série Muniz: a aeronave Muniz M9. Tratava-se basicamente do mesmo aparelho, dotado com motores ingleses De Havilland Gipsy mais possantes, de 200 cavalos, com o nariz ligeiramente mais longo, para receber o novo motor, além de alterações no leme de direção. Em 1937, estava pronto o protótipo do M9. Sua performance era superior à do M7. Em fevereiro de 1938, o aparelho era homologado. Em maio de 1939, o Exército encomendava uma primeira série de 20 M9.

Cinco M9 foram exportados, sendo dois para a Argentina, dois para o Paraguai e um para o Uruguai. Outros 20 M9 foram encomendados pela aviação militar e fabricados pela CNNA. A segunda série de M9 contou com os motores norte-americanos Ranger, uma vez que, em virtude da Segunda Guerra Mundial, a Inglaterra via-se impedida de fornecer motores aeronáuticos para o Brasil. Em 1943, findava a produção



Marechal do Ar Antônio Guedes Muniz, pioneiro da indústria aeronáutica brasileira e Patrono do INCAER, Instituto-Histórico Cultural da Aeronáutica

seriada do M9, que serviu à Força Aérea Brasileira entre março de 1942 e março de 1943.

Guedes Muniz não participava da Companhia Nacional de Navegação Aérea. O Exército, proprietário dos desenhos para fabricação dos dois aviões, cedera-os a Henrique Lage.

Muniz assistia à fabricação quando necessário, permanecendo como oficial da aviação militar e, mais tarde, da Força Aérea Brasileira. O último avião projetado por Guedes Muniz foi o aparelho de treinamento denominado M11. Foi construído no Serviço Técnico da Aeronáutica, sediado no Campo dos Afonsos. A exemplo do M7 e do M9, o M11 era também uma aeronave de treinamento primário, mas exprimia uma concepção consideravelmente mais avançada do que seus antecessores. O



Avião "Rio de Janeiro" foi projetado pelo capitão Etienne Lafa (em frente ao avião), instrutor de pilotagem da Missão Militar Francesa. O aparelho foi construído na CNNA por iniciativa de Henrique Lage



Primeiro Muniz M7 de série prestes a ser colocado em movimento. Ilha do Viana-Baía da Guanabara em setembro de 1936

DE NAVEGAÇÃO AÉREA

João Alexandre Viégas

Historiador
Extraído do livro *Vencendo o Azul do autor, e publicado no Núcleo Infanto-Juvenil de Aviação*
ninja.aero@gmail.com

aparelho contava com um motor Ranger, norte-americano, de 190 cavalos de força. Voou pela primeira vez a 28 de outubro de 1941 e acumulou milhares de horas de voo sem nenhum problema técnico. Em janeiro de 1942, no entanto, tinha início a montagem, na Fábrica do Galeão, de 232 aparelhos PT-19 Fairchild, projetados nos Estados Unidos, que ganharam a designação brasileira 3FG, ou seja: terceiro modelo da Fábrica do Galeão. A produção foi até novembro de 1943.

Posteriormente a FAB recebeu mais 170 aeronaves PT-19, para treinamento, vindas dos Estados Unidos. O Fairchild era um aparelho convencional, de estrutura de madeira. O Brasil já dispunha de tecnologia própria para fabricar aviões de treinamento primário. Em menos de dois anos, mais de duzentas aeronaves foram fabricadas.

Encomendas desse vulto teriam sido capazes de promover a maturidade industrial e tecnológica da Companhia Nacional de Navegação Aérea, que vinha industrializando projetos desenvolvidos no país por brasileiros. A montagem de aeronaves produzidas sob licença competiu com a tecnologia nascente.

Há notícias de duas aeronaves da série Muniz que nunca chegaram a voar: os aparelhos M6 e M8. O M6 era uma versão modificada do M5. O projeto foi desenvolvido em 1935 e não contou com

a participação de Muniz. Foi conduzido pelo engenheiro belga René Vandeaale. A fuselagem chegou a ser construída, mas a célula nunca recebeu o motor. Em 1936, o M6, ainda sem motor, sofreu novas modificações, ganhando a denominação de MB. Muniz não participou dos trabalhos, e a aeronave nunca foi concluída. Em princípio de 1940, já encerrada a produção do M7 e da primeira série do M9, a Companhia Nacional de Navegação Aérea dedicou-se ao projeto de outra aeronave leve, para o treinamento primário de pilotos civis em aeroclubes. O projeto era uma cópia do modelo norte-americano Piper Club e foi batizado HL1, dando início à série de aviões que levariam as iniciais do empresário carioca.

A estrutura era de madeira e tubos de aço. A madeira, os tubos, as telas e os indicadores de curvas eram nacionais. As hélices eram fabricadas pelo IPT, em São Paulo. O motor era norte-americano da marca Continental, de 65 cavalos de força. O aparelho levava dois passageiros.

O avião destinava-se ao mercado dos aeroclubes. Getúlio Vargas fixara a meta de formar três mil pilotos civis, que se constituiriam na reserva da Força Aérea. O quadro de guerra motivava a criação da Campanha Nacional de Aviação, em 1941, pelo ministro Salgado Filho, da Aeronáutica, com o objetivo de angariar

recursos para a compra de aeronaves leves para os aeroclubes. O jornalista Assis Chateaubriand liderou a campanha, que gerou um ambiente propício para a compra de aviões pelo governo para os aeroclubes, e criou um mercado para os aviões leves fabricados pela Companhia Nacional de Navegação Aérea e pela Companhia Aeronáutica Paulista.

Entre 1940 e 1941, foram construídos oito aparelhos denominados HL1 A. Em julho de 1941, o HL 1 era homologado. Em maio do mesmo ano, a Diretoria de Aeronáutica Civil encomendou 100 aeronaves à CNNA. Os aparelhos foram denominados HL1 B e diferiam da primeira série por contarem com um tanque de combustível menor, com capacidade para 50 litros de combustível contra a versão inicial. Aviões HL 1 foram exportados para a Argentina, Chile e Uruguai. Cerca de 15 aeronaves foram vendidas a particulares, totalizando uma produção de 123 aparelhos HL 1.

A CNNA realizou estudos e construiu alguns protótipos que nunca chegaram a ser produzidos em série, e outros jamais voaram. O modelo HL 2 foi um desses aparelhos. Concebido para o transporte de seis passageiros ou para emprego pelo Correio Aéreo, o HL 2 seria um bimotor de asa baixa e contaria com dois motores de 130 e 200 cavalos.

O protótipo chegou a ser montado



Muniz M9 da Aviação Militar



Primeira série de aviões M7 entregues na Ilha do Engenho

parcialmente e empregava madeiras nacionais na estrutura e no revestimento. Em 1941, a CNNA lançou o modelo HL 3, um aparelho monomotor, de treinamento primário para duas pessoas e motor de 75 cavalos. As empresas nacionais dependiam das encomendas governamentais para sobreviver. A concepção básica do HL 3, de responsabilidade do engenheiro René Vandeale, foi elaborada em apenas um dia por sete engenheiros e técnicos, prazo que a Diretoria da Aeronáutica Civil teria dado ao empresário Henrique Lage para que a CNNA apresentasse uma proposta e participasse de uma determinada concorrência pública.

Apenas três meses mais tarde, o HL 3 realizava seu primeiro voo, não chegando, contudo, a ser fabricado em série. O avião HL 4 era apenas uma versão do HL 3, com motor mais potente, de 130 cavalos e outras modificações. Também não chegou a ser produzido em escala. O aparelho HL 5 chegou à fase de protótipo. Na verdade, era um modelo HL 1 dotado de flutuadores. Mas em outubro de 1942 a CNNA realizava o primeiro voo do protótipo do avião HL 6 que, juntamente com os aviões Muniz M7 e M9 e HL 1, foi efetivamente fabricado em série.

O HL 6 era um modelo de treinamento, de dois lugares, asa baixa e estrutura de madeira. Em 1943, a CNNA construiu cinco aviões HL 6A, uma versão modificada do protótipo, que possuía motor mais potente e cilindros aparentes. Em 1944 voava o HL 6B, um novo modelo do mesmo avião, desta vez com cabine coberta e dotado de um motor Lycoming de 290 cavalos. Foram fabricados 39 aparelhos HL 6B, que receberam o nome comercial Caruê.

Outro protótipo da CNNA que não chegou a ser fabricado em série foi o aparelho HL 8, um trimotor, de 130 cavalos em cada propulsor, com trem de aterrissagem fixo. Voou pela primeira vez em dezembro de 1943. Seria uma aeronave de transporte, capaz de levar uma carga útil de uma tonelada, realizando testes de voo durante mais de um ano.

Os aparelhos que receberam a numeração 7, 9, 10, 11, 12 e 13 jamais saíram do papel. A aeronave HL 14 chegou à fase de protótipo. Era um monomotor de treinamento de dois lugares.

AGONIA E MORTE DA CNNA

O mercado brasileiro de aviões leves disputado pela CNNA constituía-se das encomendas militares e de uma verba anual do Ministério da Viação e Obras Públicas. A indústria norte-americana vivera, durante a Segunda Guerra, uma fase de crescimento acelerado, chegando a produzir dezenas de milhares de aviões. Findo o conflito, os Estados Unidos dispunham de grandes quantidades de aeronaves e doaram essas sobras de guerra ou venderam os aviões a preços simbólicos. Esse fato impediu o crescimento das indústrias aeronáuticas nascentes que existiam no Brasil.

Em novembro de 1945, Luiz Felipe Marques, diretor técnico e posteriormente presidente da CNNA, apresentava uma tese ao II Congresso de Engenharia, realizado no Rio de Janeiro. Nela, Marques realizava um histórico da trajetória da indústria aeronáutica brasileira, em particular na CNNA, e propunha uma política de desenvolvimento para o setor. Segundo Marques, até à criação do Ministério da Aeronáutica o

governo havia comprado da CNNA, através do Ministério da Guerra, 60 aviões Muniz M7 e M9 e outros 100 aviões da linha HL, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Depois da Companhia Nacional da Aviação, nenhum crédito teria sido alocado para compra de aeronaves da CNNA ou de qualquer outra empresa nacional de aviões.

Ao terminar a Segunda Guerra Mundial, o Brasil contava com indústrias nascentes em três estados: no Rio de Janeiro, a própria CNNA, a Fábrica do Galeão e a Fábrica Nacional de Motores; em São Paulo, a Companhia Nacional Aeronáutica Paulista; e, em Minas Gerais, a Fábrica de Lagoa Santa. O país dispunha, portanto, de instalações industriais, máquinas, ferramental, técnicos e até mesmo de alguns poucos materiais e instrumentos fabricados internamente.

Todo esse patrimônio havia sido construído com base em encomendas governamentais. As fábricas do Galeão e de Lagoa Santa trabalhavam exclusivamente sob o regime de encomendas, produzindo aviões militares. A CNNA e a CAP fabricavam aviões leves para treinamento primário, mas suprindo também encomendas do governo.

Os aviões leves fabricados no país competiam com os importados sem nenhum tipo de proteção. Em 1945, voavam no país cerca de 800 aviões civis e 1.500 aeronaves militares. O acesso ao mercado público era essencial para viabilizar a produção de aeronaves no país, não somente pelo fato de que a aviação militar possuía uma frota quase duas vezes maior do que a aviação civil, mas, também,



Avião M7 voou no Campo dos Afonsos-RJ. Foram produzidos 26 exemplares do M7 e 40 do M9, ambos projetados e supervisionados por Guedes Muniz



Avião HL6 B_fabricado pela CNNA_o aparelho foi destinado ao Aeroclube do Brasil-RJ

porque a maioria das aeronaves civis era comprada pelo governo para distribuição aos aeroclubes.

Durante a Segunda Guerra foi a mobilização desse poder de compra que proporcionou o surgimento e crescimento das empresas nacionais. Findo o conflito, a política mudou e o Governo Federal tomado por uma orientação liberal não tinha mais interesse em fomentar a indústria aeronáutica. Em 17 de dezembro de 1945, durante uma conferência, o professor Richard Smith, do Massachusetts Institute of Technology, convidado pelo Ministério da Aeronáutica para assessorá-lo na implantação do CTA, afirmava que o Brasil deveria “projetar e fabricar tipos diferentes de aviões” que preenchessem suas necessidades.

Esses aparelhos seriam projetados para “linhas aéreas brasileiras, carga brasileira e nível econômico brasileiro”, mas sua realização seria possível apenas após decorridos dez anos da criação de escolas superiores de engenharia aeronáutica e de laboratórios de pesquisa. Até esse momento, o Brasil não teria outra alternativa senão “usar aviões estrangeiros”. Sem dúvida alguma o Brasil tinha necessidade de uma escola de nível superior, dedicada à formação de engenheiros aeronáuticos, bem como um laboratório de pesquisa, tendo sido muito relevante a colaboração de professores estrangeiros nesse sentido. Não obstante, Smith desconsiderava o parque instalado no país e a importância do acesso ao mercado para o desenvolvimento tecnológico e o crescimento da produção de aviões no país. A criação do ITA, em 1950, representou um passo essencial

para o desenvolvimento da tecnologia aeronáutica no Brasil, mas apenas passados 20 anos da conferência de Richard Smith é que surgiu a grande indústria aeronáutica brasileira, justamente graças à política de compras do governo, combinada com o investimento em pesquisa tecnológica.

Dessa forma, estava nas mãos do governo todos os instrumentos de política para o setor. Finda a Segunda Guerra Mundial, terminara também a forte motivação militar para a implantação da indústria no país. Por outro lado, o Governo Dutra, marcado por uma tendência liberal, contrastava fortemente com o Governo Vargas, cujos traços fundamentais da política econômica eram o intervencionismo estatal e o impulso ao desenvolvimento industrial. Luiz Felipe Marques propunha uma política industrial que estabelecesse um volume de compras para o período de 1946 a 1951 e que permitisse a fabricação de aviões, materiais e instrumentos aeronáuticos, além da instalação de um túnel aerodinâmico e da formação de recursos humanos.

Marques concluía sua tese propondo a constituição de uma comissão no âmbito do Ministério da Aeronáutica com a finalidade de delinear essa política, comissão que seria composta por membros do governo e representantes da iniciativa privada nacional. Entretanto as ideias do diretor da CNNA não encontravam eco no governo. Em janeiro de 1946, ele registrava a evasão dos poucos técnicos das indústrias aeronáuticas nacionais para outros campos da atividade econômica, pela falta de perspectiva do setor. O quadro era de desalento e de “destruição lenta de todo o patrimônio realizado” até aquele momento. Marques propunha que o governo comprasse a produção nacional de aviões leves e a revendesse a particulares, como já se praticava na Inglaterra e como já se havia praticado no Brasil no caso de 100 aparelhos HL 1, vendidos a prazo a terceiros pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, através do Banco do Brasil.

O relatório da diretoria da empresa,

datado de 31 de dezembro de 1947, não deixava dúvidas quanto ao futuro sombrio que se avizinhava. No documento, a diretoria da empresa ressaltava o fato de que buscara entendimentos com o Governo Federal, visto que em todo o mundo a indústria aeronáutica dependeria “do mercado do governo”. Os mercados civil, comercial e desportivo, também seriam subvencionados pelo governo, e naquela época o mercado particular não seria suficiente para viabilizar economicamente uma empresa, nem mesmo nos Estados Unidos.

O mercado potencial representado pela aviação desportiva e individual era estimado em 1.600 aviões leves, distribuídos por cerca de 300 aeroclubes que abrigavam cerca de 7.500 pilotos civis. A reposição anual da frota era estimada em 5%, o que significaria um mercado anual de 100 aeronaves de três tipos básicos: 65 cavalos para dois lugares, 130 cavalos para dois e três lugares e, até 200 cavalos, para quatro lugares.

O documento registrava que no Orçamento da União para 1948 nada havia sido previsto que permitisse a compra de aeronaves pelo governo. A CNNA necessitaria, segundo o texto, de uma encomenda mínima de 24 aviões para não ser obrigada a encerrar suas atividades, quantia essa que se considerava modesta sobre todos os aspectos, inclusive o do interesse nacional de manter pelo menos uma fábrica de aviões em funcionamento no país.

Em 1948, Marques enviava um telegrama a outra pedindo a compra de 10 aeronaves HL 6 pelo governo, para que a CNNA pudesse sobreviver até 1949. Mas em junho de 1948, a empresa interrompia a sua produção pela falta total de encomendas. Depois de uma lenta agonia, finalmente, a 30 de novembro de 1948 a empresa fechava suas portas. Em seus 12 anos de existência, a empresa produzira 66 aviões Muniz, sendo 26 modelos M7 e 40 modelos M9, além de 123 aparelhos HL 1 e 45 HL 6, totalizando 234 aeronaves ■



Avião HL1 fabricado em 1942 pela Companhia Nacional de Navegação Aérea

O TENENTISMO

Paulo Mercadante

Advogado

In memoriam



Revolta dos 18 do Forte de Copacabana. Eduardo Gomes é o primeiro da esquerda para a direita

O artifício eleitoral da República Velha já nascera condenado. Era a antítese do ideário que inspirara os redatores da Constituição. Um expediente que se debitava às oligarquias mineira e paulista. O liberalismo, desvinculado do café, apenas tolerava a chamada política dos governadores. A palavra de Rui Barbosa, já em 1903, abordava o tema do crescimento do eleitorado, revelando, por meio estatístico, os coeficientes de países europeus, e comentando o grotesco de tudo. Dizia que o candidato à senatoria por Minas, tendo recebido em 1898 pouco menos de quarenta mil votos, lograria do mesmo eleitorado situacionista, quatro anos depois, cento e quarenta mil votos. A evidência da fraude no Parlamento é glosada pela imprensa, desnudando a artificialidade dos preceitos constitucionais e, por consequência, a ilegitimidade

das representações. O jogo eleitoral era travado nos gabinetes das lideranças, fato que lhe tirava o indispensável sentido da verdade.

As denúncias sucederam-se, durante governos consecutivos, sobretudo após o libelo da campanha civilista. O sistema agonizava, e não existia outra fórmula para solver o problema das atas falsas e das apurações desonestas.

A morte de Rodrigues Alves embaçaria a rotina da liderança. Em Minas, o poder político transferira-se do Sul para a Zona da Mata, ascendendo ao governo estadual um chefe ainda moço. O vice-presidente Delfim Moreira, enfermo, não pudera exercer de fato o poder executivo, passando o comando a Melo Franco, um parlamentar menos comprometido com o grupo cafeeiro. Afonso Arinos refere-se a aspectos da questão, ressaltando que, “pelas

forças das coisas e pelas funções que exerciam, dois homens ficavam com as responsabilidades efetivas da hora: os presidentes de Minas e São Paulo. Eram dois homens novos, sem prestígio pessoal próprio no meio nacional, mas dispoendo de poderosos instrumentos de ação”.

Por outro lado, a morte de Pinheiro Machado também complicava um processo usual de colaboração gaúcha. As circunstâncias novas emolduram o quadro sucessório, após a última gestão de Rodrigues Alves. Pelas regras do jogo, São Paulo devia fazer o presidente, já- que o anterior não chegara a empossar-se. Mas tanto Washington Luís como Altino Arantes eram jovens para lograr o apoio das figuras do âmbito nacional. Minas poderia participar da disputa. Bernardes percebia, no entanto, as restrições que o seu nome levantaria,

Seu papel histórico



pelas mesmas razões de poder sem um lastro de experiência. Assumiu ele, pois, a condição de árbitro. Munido de plenos poderes pelo Partido, deu início às conversações, investindo Raul Soares, seu secretário do Interior, nas funções de articulador. Ambos pareciam ter planejado a indicação de um político de pequeno estado, a fim de controlarem a situação de Minas e manterem o elo tradicional com São Paulo. Afonso Arinos transcreve o telegrama que Raul Soares enviou a João Luís, acentuando a resolução que Bernardes assentara de sempre agir de acordo com São Paulo. A escolha, no tabuleiro da sucessão, incidiu sobre Epitácio Pessoa, o candidato que menos convinha a seus adversários no próprio partido. O arreglo pressupunha o compromisso com São Paulo para o período seguinte, o que explica a intransigência de Washington

Luís quando as objeções a Bernardes começaram a ser suscitadas.

A fraqueza do pacto revelara-se no seu próprio esquema de fortalecimento, após a vitória. Dos sete ministros de Epitácio, seis eram de Minas e São Paulo. E – mais sério ainda – as pastas militares seriam de dois mineiros ligados à oligarquia cafeeira.

Epitácio era um homem de tendências personalistas; de vocação autoritária; e imbuído de preconceitos contra os militares. Não se submeteu facilmente aos interesses da lavoura, e o rompimento com Minas e São Paulo não esteve longe de efetuar-se. A força de ambos os estados, porém, sobrepuja-se à independência pessoal do representante de uma pequena província

Em verdade, excetuados os positivistas ortodoxos, nenhuma tendência repelia radicalmente o sistema instituído após a

derrubada da monarquia. Os comentários de Alfredo Varela à Constituição de 1891 encarnam o ponto de vista teórico da minoria partidária de um governo ditatorial.

Os evolucionistas e os positivistas adeptos da linha mitigada de Littré consideravam os inconvenientes do sistema passíveis de correção mediante as práticas eleitorais. Nenhuma das outras correntes em minoria, inclusive os católicos, apresentava alternativa para substituir a que vigia.

Entretanto, do ponto de vista formal, o sistema era combatido e negado. As eleições não eram honestas, e dúvida havia, por conseguinte, quanto à legitimidade das representações. A onipotência do coronelismo era também comentada nas pequenas e maiores cidades, onde a classe média percebia o constrangimento existente no interior.

A exaustão dos aspectos adjetivos do

sistema não podia deixar de afetar-lhe a base. Pouco a pouco o descrédito tornava a escolha dos deputados, senadores, e do próprio presidente da República, uma farsa grotesca e desagradável.

A guerra de 1914-1918 havia gerado um crescimento econômico em face das substituições de importações. As cidades cresceram, respondendo a classe média às novas circunstâncias com participação mais agressiva no processo social. Incorporava-se a setores diversos em sua luta e militância. Greves operárias ocorrem em São Paulo, com objetivos políticos que coincidem com certos anseios da classe média.

À gasta e fatigada liderança cafeeira não restava alternativa para substituir o modelo condenado. Suas origens a distanciavam de uma solução autoritária, que fugisse aos preceitos formais da abordagem jurídica. Já a adoção de reformas democráticas; que dissessem respeito ao voto livre, seria inexequível, em face da infraestrutura social do latifúndio. Apoiar-se ainda na população urbana que crescia simpática às ideias de um liberalismo extremado, seria um risco equivalente.

Já a nova corrente que instigava o movimento, como ponta de lança das oligarquias não cafeeiras, encontrava-se no liberalismo defasado. Que fazer? O positivismo revelara-se descompassado, e os mestres da Escola Politécnica o liquidaram em termos de suporte científico. Apenas se divisava, de um modo nevoento, o traço que o pensamento neopositivista começava a apresentar. Os próprios

professores ainda não o dominavam na atmosfera de pós-guerra.

Nesse contexto, tem início o movimento dos tenentes. Vinham eles-de um período de transição. Turmas de oficiais haviam estagiado por dois anos no Exército alemão, até 1910, fundando, doze meses após, uma revista, a fim de difundirem seus propósitos. Os redatores advogavam o afastamento do militar da política e enfatizavam o problema da defesa nacional. Em 1911, reabria-se a Escola Militar em Realengo, e Hermes da Fonseca encarnava o programa dos chamados “jovens turcos”, adeptos do sistema alemão. O ensino passara a ser conduzido do ponto de vista de objetivos militares. O positivismo já perdera a sua predominância.

A derrota da imperial Alemanha deixava um vazio em meio ao oficialato. Afinal, de que valera aquela rigidez, de que servia a disciplina modelo? As forças aliadas saíam vitoriosas do último combate quase às portas de Paris, e ruía a pretensa superioridade tedesca. O desencanto dos jovens turcos podia ser aferido pelo próprio quadro dos eventos. Que fazer? A que valores recorrer para a necessária substituição?

Os tenentes que chegavam aos bancos de Realengo não tinham, em verdade, qualquer apego à mística derruída. Vinham de uma classe média que aspirava a um novo *status*, e contemplavam os acontecimentos no Brasil, ressentidos e decepcionados. Os jovens oficiais naturalmente se comunicavam por meio de

uma plataforma que enumerava os vícios do sistema, os defeitos da liderança e o atraso do país.

Em suma, constatavam que existia o exercício e um sistema para o qual ainda não estávamos preparados. Denunciavam o ajeitamento político em que a Federação e os estados, mancomunados, admitiam oposição apenas simbólica, verdadeira tática para nunca perder, fraudando eleições e outros quaisquer obstáculos que dificilmente resistiam ao poder do dinheiro. O governo federal deixava-se explorar pela oligarquia, circunstância que desfigurava todo o sistema.

A falta de severidade na administração do país tinha origem na corrupção, que campeava desde o processamento da escolha dos candidatos a qualquer cargo, eletivo ou não, e isso definia um clima de geral desaprovção.

Mas que solução os tenentes apresentavam, além de suas preocupações? A ideia renovadora apoiava-se na crítica aos nossos costumes políticos, ao arbítrio do coronelismo do interior, mas, também, se diluía melancolicamente por falta de suporte ideológico.

Marco inicial para uma nova tomada de consciência parece ter sido o estudo dos fatores prioritários, que devem atender à segurança e ao desenvolvimento. Chegara ao Brasil a Missão Militar Francesa. Sob sua influência, a educação tornar-se-ia mais especializada. Os jovens turcos aprenderiam noções correntes de defesa nacional, aspectos da mobilização de recursos técnicos e humanos. O rotineiro



Dezito do Forte de Copacabana - os revoltosos caminham e recebem apoio de populares

ensino militar sofria drástica mutação. Atribuíam-se aos escalões mais elevados novas tarefas de estudo para dirimir deficiências da atuação castrense em caso de beligerância, e também garantir a capacidade da tropa, na sistemática dos combates, cuja doutrina recebera acréscimos durante a Primeira Guerra Mundial. A difusão das ideias técnicas também se fazia de forma extracurricular, por meio de revistas e publicações.

O novo soldado resulta de uma fusão dos velhos conceitos alemães e franceses. Leitão de Carvalho considerava que o envolvimento político dos oficiais divertia-lhes a atenção e os conduzia à quebra de disciplina. Klinger assumia a liderança da corrente dos jovens turcos. O editorial do primeiro número da revista *Grupo* lembra ser necessário que o Exército estivesse aparelhado para a função conservadora e estabilizante dos elementos sociais em marcha, e preparado para corrigir as perturbações internas.

Mas os novos conceitos não podiam ser abordados da mesma forma pela ala moça recém-chegada ao Realengo. O contexto político nela se refletira de forma diferente, pois a crítica social lhe embasava a motivação, posto que de forma ética. A vivência da oficialidade velha relativizava a crítica social, ao passo que as decepções fizeram incidir sobre os jovens um processo mais enérgico e contestativo.

Daí decorre, no âmbito militar, a nova posição, fundada no tema de cidadão-soldado. Prendia-se ao conceito levantado durante a Questão Militar, de raízes liberais. A ideia, porém, não mais se apoia no pensamento comtiano, mas num conceito de ser universal, o alistamento. Se do povo saíam os integrantes da Força Armada, eles podiam e deviam participar. Juarez considerava um direito do soldado, consagrado na Carta de 91, a faculdade de decidir a conveniência ou não de obedecer às autoridades.

O apoio que os militares de Klinger davam a Epitácio Pessoa era considerado

pela oficialidade jovem uma afronta à “honra da nossa classe”, e o sangue dos companheiros mortos mostraria ainda ao Exército transviado “o caminho da honra e do civismo”. À motivação ética somavam-se, assim, ideias diversas, desde sinais de uma tendência de esquerda do General Mesquita até manifestações de nacionalismo de Frutuoso Mendes.

A um passo apenas estavam os jovens oficiais de uma plataforma contrária aos grupos cafeeiros de Minas e São Paulo. A crítica às mazelas da República cresceu, coincidindo-lhe os objetivos com as denúncias liberais. Em quatro anos, gerações sucessivas de alunos fardados engajam-se à conspiração contra o governo federal.

Como se vê, é praticamente no liberalismo que os tenentes procuram a base para deslocar o conceito de não-intervenção, defendido pelos jovens turcos. De forma que daí parte a centelha para os movimentos armados ulteriores. A estatística das condenações revela a presença de dezoito tenentes e sete capitães, participantes do movimento do Forte de Copacabana, em 1922, enquanto apenas cinco oficiais de patente superior dele faziam parte.

O critério de escolha de Artur Bernardes à sucessão de Epitácio Pessoa esbarraria, de início, com a fundamentação arguida pelos estados opositores à sua candidatura, liderados pelo Rio Grande do Sul. Tratava-se de uma doutrina invocada pelo bacharelismo liberal. O processo de escolha do candidato por meio de convenção do Congresso equivalia, de fato, à indicação de nome pelo mesmo poder que, posteriormente, iria verificar a legitimidade da investidura. Fera-se o ponto do reconhecimento das eleições, matéria frágil do sistema republicano. Eram os estados que fugiam a uma influência de Minas e São Paulo, liderados pelo Rio Grande do Sul.

O movimento das oligarquias não cafeieras ganha significativamente o apoio

da classe média urbana, cujas expressões adotam uma plataforma liberal, necessária à derrubada da política dos governadores. A adesão se faz em termos da retórica e emoção. Nilo Peçanha assume a liderança. Os baianos e pernambucanos juntavam-se aos gaúchos para elegê-lo. Otávio Rocha, saudando-o em sua chegada da Europa, declarava aceitar e admitir, como uma fatalidade, as revoluções.

Era a ameaça a Minas e São Paulo. A reação republicana daria partida à campanha pelos jornais e comícios. E nada faltaria ao quadro da oposição, à fúria oposicionista para obstar a posse de Artur Bernardes. A fim de envolver os militares, falsificaram-se cartas injuriosas às Forças Armadas, cujos textos serviam ao processo de radicalizações.

A oficialidade jovem engajou-se na plataforma das oligarquias não-cafeieras. Motivada, certo, por um ideal de aperfeiçoamento das instituições, pela renovação dos costumes políticos, afinal por um ideal ético, já que o sistema consagrava costumes políticos condenáveis.

O episódio dos Dezoito do Forte criaria a legenda indispensável aos processos de maior profundidade histórica. Os heróis e os mártires acrescentaram ao movimento um sentido irrevogável e transcendente. Debalde o núcleo republicano percebe o risco que assumia a contestação dos jovens militares. Era difícil conter a maré ■



O CASARÃO

Os Primórdios do Ensino

Juvêncio Saldanha Lemos
Cel Ex e Historiador Militar

A primeira escola voltada à formação de oficiais para a força terrestre no Brasil foi iniciativa de Dom Rodrigo de Souza Coutinho, ministro da Guerra e Negócios Estrangeiros do Príncipe Regente Dom João.

O português teve a sensibilidade de ver que a ocupação e o desenvolvimento das terras brasileiras, imensas e ignotas, exigiam primordialmente a abertura de estradas, construções de pontes e de localidades, domesticação de rios, delimitações de fronteiras, coisas do gênero. Em suma, trabalho para engenheiros. E cuidava-se da cultura também, pois onde tem um engenheiro, tem um professor.

No mesmo plano de importância, havia que assegurar a proteção física, armada, para essas realizações, sempre de olho nos castelhanos e nos índios. Trabalho para soldados.

Assim, Dom Rodrigo decidiu entregar a formação de engenheiros ao Exército. Matavam-se dois coelhos com uma só paulada. E, por Decreto de 4 de dezembro de 1810, foi criada a Academia Real Militar, que começou a funcionar no dia 23 de abril de 1811, nas instalações da chamada Casa do Trem, o Arsenal de Guerra da Corte.

No ano seguinte, a Academia trocou de sede e de nome. Foi transferida para o Largo de São Francisco, também no Rio de Janeiro, com a denominação de Academia Real Imperial. No ano de 1822, o nome mudou para Imperial Academia Militar; em 1832, para Academia Militar da Corte; e, finalmente, em 1840, para Escola Militar.

Na verdade, tais escolas, de “militar” só tinham o nome. O regime da escola era absolutamente paisano e o currículo totalmente científico, com prioridade absoluta para a formação de engenheiros, a maioria

*Dom Rodrigo de Sousa
Coutinho, Conde de Linhares*



dos quais, após diplomados, partiam para a vida civil.

Nomeado comandante, em 1835, o calejado Brig Raimundo da Cunha Matos tentou “militarizar” um pouco a escola, mas uma conspiração de professores conseguiu o seu afastamento do comando. Aliás, a escola só tinha professores; o primeiro instrutor de armas só foi nomeado em 1839.

O reconhecimento oficial dessa realidade, que não era a pretendida por Dom Rodrigo, veio em 1842: os fuzis e demais petrechos bélicos da escola, que só raramente saíam dos depósitos, foram mandados recolher ao Arsenal de Guerra, por “desnecessários”.

Por isso, o Largo de São Francisco passou olímpicamente ao largo das

campanhas militares da época, que não foram poucas nem supérfluas: a Revolução Pernambucana de 1817, a Guerra da Independência, a Confederação do Equador, a Guerra Cisplatina, a Cabanagem, a Revolução Farroupilha, a Sabinada, a Balaiada, as revoluções de 1842, em São Paulo e Minas Gerais, a Praieira. Como escreveu o Cel Jeovah Motta: “É verdade que eram muito tênues, para não dizer inexistentes, então, as relações e correlações entre a Academia e o Exército. As guerras se sucediam e a elas a Academia era imune”.

Esse quadro irregular começou a mudar logo no início da segunda metade do século XIX, quando, resolvidas as questões políticas internas, o Brasil voltou-se para o exterior, consciente de que era um grande

DA VÁRZEA

Militar Brasileiro

Brigadeiro Raimundo Cunha Matos



Imperial Academia Militar, situada no Largo Real da Sé Nova, atual Largo de São Francisco (RJ)
Ilustração de Pieter Godfred Bertichen
1810



império, poderoso, estabilizado e com recursos inesgotáveis e que, portanto, não podia abdicar de seu papel de potência americana, com interesses estratégicos na região platina, os quais tinham de ser impostos e defendidos.

Fora relativamente rápida e definitivamente vitoriosa a campanha de 1851/1852 contra Oribe e Rosas. Todavia, alertou o governo imperial que um exército forte seria necessário daí para frente. Um exército integrado por oficiais competentes, bem formados e treinados, e que se dedicassem integralmente à profissão militar. E nada de “tenentes bacharéis” e “capitães doutores”.

Tinha que dar uma remexida na formação dos oficiais. O Ministro da Guerra, em seu Relatório de 1851, escreveu: “A nossa Escola Militar tem todos os elementos para fazer sábios; poucos, porém, para formar oficiais”.

O resultado foi o advento da Lei nº 634, de 20 de setembro de 1851, mandando criar, em Porto Alegre (RS), um Curso de Infantaria e Cavalaria, composto das matérias do 1º Ano (Aritmética, Álgebra, Geometria, Trigonometria e Desenho) e

do 5º Ano (Topografia, Tática, Estratégia, Fortificação Passageira, História Militar, Direito Natural e das Gentes e Desenho) da Escola Militar.

Observe-se que a finalidade desse curso não era propriamente a de formar oficiais, mas sim a de aprimorar intelectualmente os oficiais subalternos que haviam conquistado os seus galões na dura lide dos corpos de tropa. Tanto que a maioria dos alunos matriculados era formada por capitães e tenentes. Alguns praças e civis também foram matriculados.

Concomitantemente, um curso similar foi criado na Praia Vermelha (RJ), com a denominação de Escola de Aplicação do Exército que, em 1860, foi mudada para Escola Militar, e se tornaria o principal estabelecimento de ensino do Exército.

Ficava assim a Escola Militar do Largo de São Francisco livre de atividades militares, podendo se dedicar, sem maiores ranços, à formação exclusiva de engenheiros, ainda que subordinada ao Ministério da Guerra. O nome foi alterado para Escola Central. No ano de 1874, foi passada à administração civil e, no ano seguinte, o

nome foi trocado para Escola Politécnica, depois Escola Nacional de Engenharia.

Voltemos ao Sul

O Curso de Infantaria e Cavalaria só começou a funcionar em 2 de abril de 1853, com 70 alunos. Não se sabe em que local, provavelmente algum prédio alugado na cidade. O currículo permaneceu muito teórico e científico, podendo-se até dizer que foi o primeiro curso superior a funcionar no Rio Grande do Sul. Tal pioneirismo cobrou preço: no dia 14 de julho de 1854, faleceu o professor capitão José Jacques da Costa Ourique, vitimado pela explosão de um balão de gás utilizado em suas experiências.

Em 1858, uma nova reforma no ensino mandou centralizar na Escola Militar da Praia Vermelha toda a formação de subalternos. Por isso foi extinto o curso, sucedendo-lhe, talvez para aproveitar a estrutura, um estabelecimento destinado a preparar alunos para ingresso na Escola Militar, cujo currículo, apesar das tentativas em contrário, continuava dominado pela alta matemática. Aparecia com isso o

A sede do Colégio Militar, fundado em 1872, redefiniu a arquitetura e a paisagem. O portentoso prédio faz parte do patrimônio histórico de Porto Alegre



conceito de Escola Preparatória no ensino militar brasileiro.

Na verdade, tais cursos preparatórios já existiam no Exército, mas eram anexos às escolas militares. O curso criado em Porto Alegre, em 1858, com o nome de Escola Militar Preparatória, foi o primeiro a funcionar em estabelecimento próprio e de forma autônoma. Essa escola instalou-se em dois sobrados contíguos, lá no fim da Rua da Praia, atual Rua dos Andradas, mais ou menos defronte ao atual QG da Brigada Militar.

Dois anos depois, o nome mudou para Escola Auxiliar e, em abril de 1863, para Escola Militar Preparatória da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, com um currículo pesadíssimo a ser completado em dois anos. Ao fim do curso, o formando

estava capacitado como subalerno de Infantaria e Cavalaria, com opção de prosseguir os estudos na Praia Vermelha, se pretendesse a Artilharia ou Engenharia.

De ressaltar que, no período de 1866 a 1874, essas escolas foram fechadas e seus efetivos em oficiais e alunos envolvidos pela Guerra do Paraguai como voluntários ou convocados.

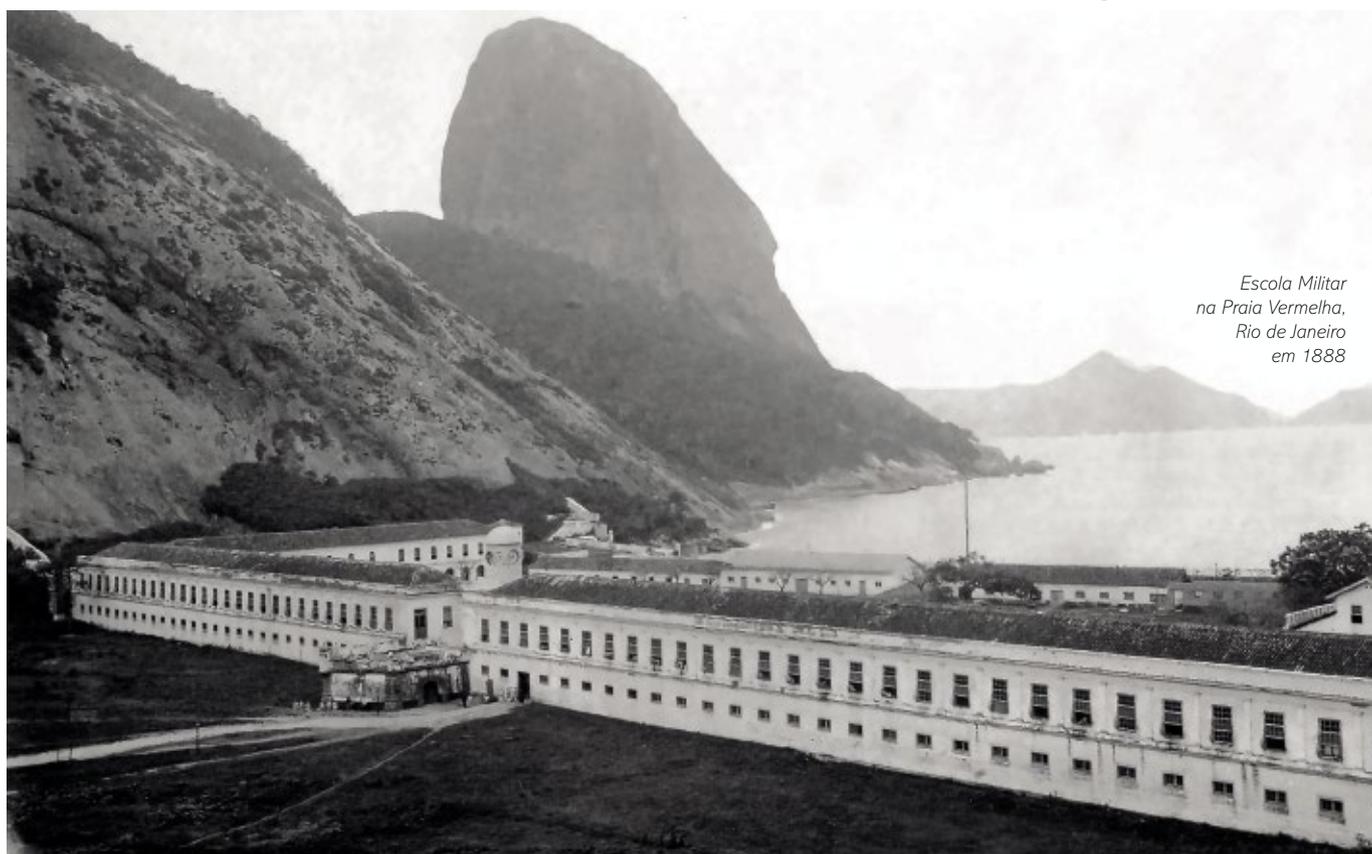
O fato é que essa guerra comprovou que a formação de subalternos no antigo Curso de Infantaria e Cavalaria, testada em combate, tinha dado certo. E o Exército decidiu investir nessa linha.

Assim, foi retomada aquela formação, no mesmo local e com a mesma denominação de Curso de Infantaria e Cavalaria. A Escola Preparatória foi extinta.

O Gen Manoel Felizardo, um bravo

e respeitado veterano da guerra, muito pugnara para o fim desses cursos preparatórios, sempre afirmando, com base na sua inegável experiência, que para ingressar nos cursos de Infantaria e Cavalaria o candidato não precisava saber mais que as quatro operações. Mas foi voto vencido. E esse Curso de Infantaria e Cavalaria, com duração de dois anos, permaneceu irritantemente científico. Veja-se o currículo: Matemática Superior, Física, Química, Arte Militar, Balística e Topografia. O curso era equivalente ao da Escola Militar e, ao concluí-lo, o formando ia para a tropa como alferes-aluno. Mais um ano e era promovido a alferes.

Esse curso foi solenemente inaugurado no dia 24 de maio de 1874, com sede na chácara alugada de um tal Dr. Moraes,



Escola Militar na Praia Vermelha, Rio de Janeiro em 1888

General Felizardo de Souza e Mello

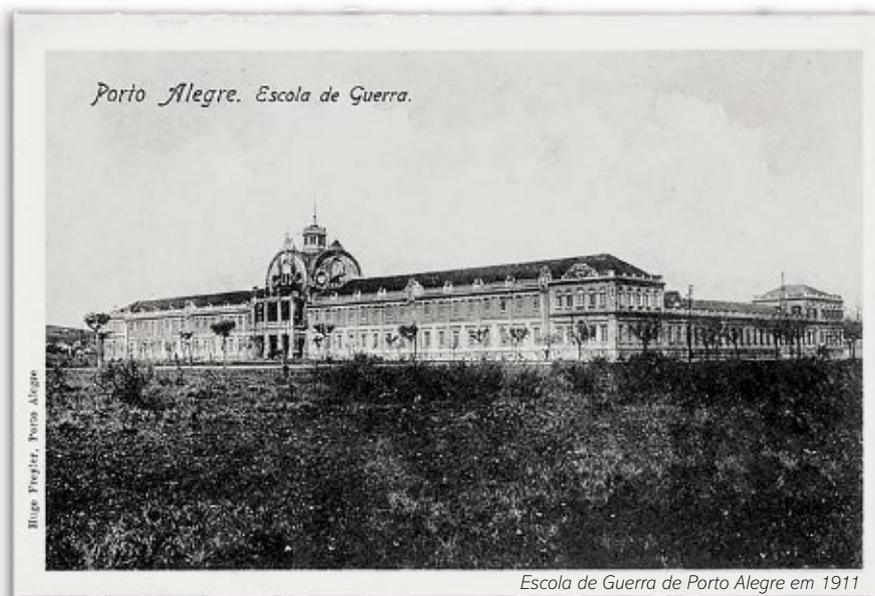


major aposentado, situada no caminho do Bom Fim, atual Avenida Osvaldo Aranha, aproximadamente na frente do atual Auditório Araújo Viana. Um cronista da época a descreveu como “(...) uma casa grande, com muitas janelas, tendo na frente, longe da moradia, uma linha de coqueiros altos, estando a casa bastante afastada da estrada”. Foram matriculados dois capitães, cinco tenentes, nove alferes, dois sargentos, dois furriéis, cinco cadetes (praças especiais), cinco soldados e cinco paisanos.

A turma veterana da guerra continuou insistindo quanto à desnecessidade de grandes ensinamentos teóricos e científicos. E que aquelas matemáticas “(...) não tinham aplicação alguma no serviço próprio dos oficiais da Infantaria e Cavalaria”. Conseguiram reduzir o curso para um ano. E mais: no dia 31 de março de 1877, foi alterada a denominação de “Curso” para “Escola”.

No dia 7 de janeiro de 1879, a Escola saiu da chácara do Dr. Moraes, passando a ocupar o palacete da baronesa do Gravataí, arrendado por cinco anos ao preço de 4.000\$000 anuais. Um prédio maior e com amplo terreno para exercícios militares, localizado onde hoje está o Orfanato do Pão dos Pobres, então às margens do Rio Guaíba.

Dois anos depois, o curso foi extinto. Em seu lugar surgiu a Escola Militar da Província do Rio Grande do Sul, com uma missão bem mais complexa: formar oficiais das quatro Armas (Infantaria, Cavalaria, Artilharia e Engenharia). Em 1889, essa



denominação mudou para Escola Militar de Porto Alegre.

Aí veio a República. As ideias de Benjamim Constant passaram a nortear o ensino no Exército, na que ficou conhecida como “reforma filosófica”. Um currículo teórico e pouquíssima prática, como se depreende do seu objetivo: “(...) aperfeiçoar e complementar o ensino nas escolas destinadas à instrução e educação militar, de modo a atender aos grandes melhora-

mentos da arte da guerra, combinando as suas exigências com a missão altamente civilizadora, eminentemente moral e humanitária que de futuro está destinada aos exércitos no continente sul-americano”.

A primeira consequência disso foi envolver a juventude militar nas complicadas questões político-partidárias da época, mas o escopo deste trabalho não permite a abordagem desse assunto, que fica para outra oportunidade ■



Angela Vidal Gandra da Silva Martins
Jurista
Secretária Nacional da Família do Ministério da Mulher da Família e dos Direitos Humanos
at@grandamartins.adv.br

Quirino Cordeiro Junior
Médico
Secretário Nacional de Cuidados e Prevenção às Drogas do Ministério da Cidadania
quirino.cordeiro@cidadania.gov.br

UTILITARISMO, DROGAS E FAMÍLIA

As duas máximas utilitaristas preconizadas por David Hume como pauta da moralidade humana se resumem na busca do prazer e na fuga da dor. Nesse sentido, a neutralidade ética acaba sustentada pelos sentidos e a vida social, (des) construída inconsequentemente pela maximização das próprias preferências, em frágil equilíbrio.

Parece que este embasamento teórico se ajusta às recomendações da OMS propostas pelo Comitê de Especialistas em Dependência de Drogas sobre a revisão do *status* da *cannabis* e substâncias relacionadas nas Convenções Internacionais de Controle de Substâncias Psicotrópicas da ONU, visando à flexibilização. O tópico será avaliado e votado pela Comissão de Drogas e Narcóticos da instituição ainda este ano, sendo o teor da decisão de grande impacto sobre o controle de drogas no plano internacional.

Em reunião extraordinária, realizada em 6 de julho de 2020, o Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas rejeitou unanimemente a proposta da OMS, tomando como base, nota técnica profunda e detalhada, apresentada pela Secretaria Nacional de Cuidados e Prevenção às Drogas, apoiada pela Secretaria Nacional da Família.

As alterações recomendadas pela OMS são altamente preocupantes, em virtude do grave cenário da *cannabis* no mundo. Em 2019, o Relatório Mundial sobre Drogas do Escritório da ONU sobre Drogas e Crime apontou a substância como a droga ilícita mais usada: o número de usuários aumentou aproximadamente

30% de 1998 a 2017, atingindo cerca de 188 milhões de pessoas. Desse modo, um afrouxamento do controle pioraria ainda mais o cenário do crescente uso recreativo e suas consequências danosas para o conjunto social.

Destacamos que a *cannabis* é uma droga com alto poder lesivo e com baixa aplicação terapêutica até o presente momento, não havendo qualquer justificativa que sustente as recomendações da OMS. Além disso, uma possível aprovação pela supracitada Comissão favoreceria o aumento de sua produção, comércio, armazenamento, posse e uso em todo o mundo, com a diminuição da fiscalização sobre tais atividades. Tal situação contribuiria ainda para a diminuição da percepção de risco da população sobre os graves malefícios que a *cannabis* causa a seus usuários, famílias e sociedade, multiplicando os graves problemas relacionados às drogas, que vêm assolando a comunidade internacional. O reescalonamento da substância para uma categoria menos restritiva de controle potencializaria essas dificuldades para os países membros que usam as Convenções da ONU como base para sua política de controle.

Por outro lado, tendo o governo brasileiro assumido a família como política pública transversal, e levantando-se dados sobre as expectativas das famílias com relação ao tema através do Observatório Nacional da Família, comprova-se que são radicalmente contra. De fato, pesquisas realizadas pelo Levantamento Nacional de Álcool e Drogas atestam que 75%

dos brasileiros não concordam com a legalização da maconha, sendo que as famílias manifestam especial apreensão – a marcha das famílias contra a droga atesta, bem como sua vinculação e apoio às comunidades terapêuticas – por motivos empíricos óbvios: agressividade e distanciamento no lar; evasão escolar; progressiva dependência; danos à saúde física e mental; suicídio e automutilação; rota para o tráfico e para a criminalidade; violência e morte; ciclo vicioso de pobreza etc. O temor justifica-se ainda pelas imensas fronteiras a serem escancaradas legalmente ao narcotráfico, neutralizando todo esforço e gasto público investido não só na prevenção das drogas, mas na dura reabilitação.

“Razões” sem razão para apoiar a proposta fundamentam-se ainda, paradoxalmente, na liberdade, abrindo, em nome dela, o caminho para a escravidão. Racional e razoavelmente, preferimos, juntos às famílias, apostar na capacidade de potencializar talentos reais, e não, em anulá-los através do mundo fictício das drogas, edificando cidadãos e não marionetes. Assim, optamos por fechar um “portal” para abrir um horizonte ilimitado de oportunidades sociais, profissionais, solidárias e justas.

Ao finalizar este artigo, deparamo-nos com a surpreendente retomada do PL 399/2015 em nosso país, principalmente pelo contexto pandêmico. Nesse sentido, enfatizamos o supra-exposto, para que se evitem maiores desequilíbrios, especialmente nas famílias mais vulneráveis ■



Antonio Carlos Amendoeira

Contra Almirante

In memoriam

O livro “Raízes do Brasil”, de Sérgio Buarque de Holanda, foi publicado originalmente em 1936, sofrendo, posteriormente, inúmeras alterações. É considerado, até hoje, um dos maiores livros escritos no século XX sobre o nosso país, especialmente no que diz respeito ao comportamento e à essência do homem brasileiro. É composto por sete capítulos, de fácil leitura e compreensão dos pontos de vista esposados pelo autor.

No primeiro capítulo, **Fronteiras da Europa**, Sérgio Buarque destaca uma característica bem peculiar dos nossos colonizadores, qual seja a cultura da personalidade, também partilhada pelos vizinhos hispânicos. Para eles “o valor de um homem infere-se, antes de tudo, da extensão em que não precise depender dos demais”. Dessa postura, em especial, decorreria a falta de coesão em nossa vida social. Ainda nesse capítulo, o autor ressalta, analisando suas causas, a ausência do espírito de organização espontânea nos povos ibéricos, característica marcante dos protestantes, principalmente os calvinistas. Essa falta de racionalização da vida das pessoas conduziu à necessidade de adoção de uma organização

política mantida por uma força exterior que, nos tempos modernos, deu origem às ditaduras. Finalmente, de importante, também neste capítulo, por suas consequências em nossa formação, é a menção a dois aspectos significativos da cultura portuguesa. O primeiro, o de se-r a nobreza portuguesa muito flexível, havendo, em decorrência, uma igualdade entre os homens; e, o segundo, que os ibéricos, em geral, não gostavam do trabalho manual, querendo, isto sim, serem senhores.

No capítulo 2, **Trabalho & Aventura**, o autor ressalta, de início, o pioneirismo da conquista do trópico para a civilização, pelos portugueses, proeza que considera sua maior missão histórica. Para Sérgio Buarque, “nenhum outro povo do Velho Mundo achou-se tão bem armado para se aventurar à exploração regular e intensa das terras próximas à linha equinocial”. E acrescenta adiante o autor, em apoio a tal assertiva, que existem dois tipos de homens: o trabalhador e o aventureiro. O primeiro vislumbra primeiro a dificuldade a vencer e não o triunfo a alcançar. O segundo, no qual se enquadrariam os portugueses, o objetivo final é tão relevante que não medem riscos para alcançá-lo. Seu “ideal será colher o fruto sem plantar a árvore”. Chama a atenção o autor, para o fato de que esse gosto pela aventura teve influência decisiva, não a única ele frisa, em nossa vida nacional.

Merece ainda ressaltar o destaque dado neste capítulo à capacidade de adaptação dos portugueses e seus descendentes imediatos às asperezas ou resistências da natureza aqui encontradas. Em pouco tempo aprenderam a comer farinha de mandioca, a usar os instrumentos de caça e pesca dos índios, a dormir em redes, e por aí vai. Interessante, também, é a observação que Sérgio Buarque faz quanto ao fato de que a língua portuguesa era de mais fácil aprendizagem para os índios e os negros do que a de outros povos que por aqui andaram.

O terceiro capítulo do livro trata da nossa **Herança Rural**. Entre os aspectos abordados, destacamos: a) a opinião generalizada dos colonizadores de que o trabalho manual, característico da agricultura, é pouco dignificante frente às atividades do espírito; b) o fato de que a família patriarcal era o grande modelo por onde na vida política se calcavam as relações entre governantes e governados; c) o declínio da velha lavoura patriarcal, coincidente com a vinda da corte portuguesa para o Brasil; e d) a influência de certas atitudes peculiares ao patriarcado rural em uma espécie de burguesia urbana, que logo se tornaram comuns a todas as classes. Em razão desta ocorrência, atribui o autor muitas das dificuldades, desde os velhos tempos, no funcionamento dos nossos serviços públicos.

No capítulo 4, intitulado **O Semeador e o Ladrilhador**, é feita uma comparação entre a colonização portuguesa e a espanhola. Logo ao início, o autor menciona o fato de que para muitas nações conquistadoras, e exemplifica com o mundo helenístico, a Roma imperial e a China, a construção de cidades foi o mais relevante instrumento de dominação utilizado. A colonização espanhola adotava essa linha de procedimento, construindo suas cidades de forma racional, a partir de uma praça maior, com ruas de traçado reto, perfeitamente ordenadas. Ao contrário, os portugueses cuidaram menos em “construir, planejar ou plantar alicerces, do que em feitorizar uma riqueza fácil e quase ao alcance da mão”. Seria pois o espanhol o **ladrilhador** e o português, o **semeador**. Observação importante do autor neste capítulo é que mesmo sendo mais liberais que os espanhóis, os portugueses mantinham com firmeza o pacto colonial, não permitindo a produção de muitas manufaturas na colônia. Nessa mesma linha de restrições situa-se o firme propósito da Metrópole de impedir a circulação de ideias novas que oferecessem risco à estabilidade do seu domínio.

Ao início do capítulo 5, **O Homem Cordial**, Sérgio Buarque, com propriedade, enfatiza o fato de que o Estado não é uma ampliação do círculo familiar, e mais “só pela transgressão da ordem doméstica e familiar é que nasce o Estado e que o simples indivíduo se faz cidadão”. Tais círculos familiares, por outro lado, não se limitam às ligações constituídas por laços sanguíneos. Também nas antigas corporações o mestre e seus aprendizes se portavam como uma família.

O advento do sistema econômico industrial marcou a separação entre empregador e empregado, eliminando a atmosfera de intimidade que, até então, havia entre eles. A transição entre uma ordem calcada em relações familiares e a imposta pelo Estado, fundada em princípios abstratos, foi um processo difícil e demorado. Até hoje, inclusive, observamos a dificuldade entre alguns homens, alçados a posições públicas de responsabilidade, conseguirem separar o público do privado.

E nessa linha de raciocínio, do privado interferindo na coisa pública, que Sérgio Buarque traz à discussão o conceito de Homem Cordial, expressão cunhada pelo escritor Ribeiro Couto, contribuição brasileira, segundo o autor, para a civilização. E ele explicita: “A lhaneza no trato, a hospitalidade, a generosidade, virtudes tão gabadas por estrangeiros que nos visitam,

representam, com efeito, um traço definido no caráter brasileiro, na medida, ao menos, em que permanece ativa e fecunda a influência ancestral dos padrões de convívio humano, informados no meio rural e patriarcal”. E complementa mais adiante: “O descobrimento de qualquer forma de convívio que não seja ditada por uma ética de fundo emotivo representa um aspecto da vida brasileira que raros estrangeiros chegam a penetrar com facilidade”.

O capítulo 6, que recebeu o sugestivo nome de **Novos Tempos**, aborda, entre outros assuntos, aquilo que o autor chama “a praga do bacharelismo”, traduzindo uma situação que, decorridos quase 80 anos da publicação do livro, continua presente na vida brasileira. À época, conforme ele diz, as nossas academias despejavam todos os anos centenas de novos bacharéis (atualmente são milhares) que, em grande parte, não irão fazer uso na prática daquilo que lhes foi ensinado ao longo dos cursos. E, mais adiante, Sérgio Buarque complementa que em nossa sociedade sobressai o prestígio da palavra escrita, da forma lapidar, do direito formal. Predomina “certo tipo de erudição, sobretudo formal e exterior, onde os apelidos raros, os epítetos supostamente científicos, as citações em língua estranha se destinam a deslumbrar o leitor como se fosse uma coleção de pedras, brilhantes e preciosas”.

Chama a atenção, ainda neste capítulo, a crítica que Sérgio Buarque faz sobre a pregação de que a alfabetização em massa é condição obrigatória para o progresso do país e que todos os males estariam resolvidos se tal viesse a ocorrer. E acrescenta: “independentemente desse ideal de cultura, a simples alfabetização em massa não constitui talvez um benefício sem par. Desacompanhada de outros elementos fundamentais da educação

que a complementam, é comparável, em certos casos, a uma arma de fogo posta nas mãos de um cego.

No capítulo 7, **Nossa Revolução**, o autor discorre, ao início, sobre a importância na história pátria da Abolição da Escravatura em 1888, seguida da Proclamação da República no ano seguinte. O elo estabelecido entre esses dois importantes acontecimentos e numerosos outros ocorridos posteriormente constitui-se no que ele chama de a grande revolução brasileira, processo demorado e persistente ao longo do tempo. A partir da Abolição e da República, inicia-se um novo sistema, com o seu “centro de gravidade não já nos domínios rurais, mas nos centros urbanos”. Marca, segundo o Autor, o aniquilamento das raízes ibéricas e do domínio agrário, inaugurando o que foi chamado de americanismo. Assiste-se, a partir de então, ao ocaso dos engenhos, destruindo os velhos hábitos patriarcais, e a ascensão da usina moderna, com um novo tipo de senhores de empresas. A terra de lavoura deixa de ser o pequeno mundo dos senhores de engenhos para se tornar, simplesmente, fonte de rendimento dos seus proprietários.

A seguir, neste capítulo, Sérgio Buarque trata de assuntos os mais diversos, entre eles o aparelhamento do Estado brasileiro, o liberalismo, o caudilhismo, o fascismo, o integralismo, o comunismo e um, ainda muito atual, que é o prolongamento do personalismo no espaço e no tempo, encarnado nas oligarquias.

Com este capítulo, encerra-se um livro que já nasceu um clássico e que, ainda hoje, merece uma acurada leitura, por sua preciosa contribuição para o estudo da identidade nacional ■





Tudo começou com a aquisição de cerca de 60 aeronaves T-37 da CESNA em substituição aos NA T-6, para instrução de voo do último ano do curso de oficial aviador da Academia da Força Aérea em Pirassununga (SP).

Os primeiros T-37 chegaram em Pirassununga em 1968. Tratava-se de um avião de instrução avançada, equipado com dois motores com duas mil libras de empuxo, com um teto de 25.000 pés, tendo uma autonomia de duas horas e trinta minutos de voo. Seu sistema de voo por instrumentos era bem satisfatório para a época. Foi um passo enorme a transição do T-6 para o T-37, sobretudo para os cadetes aviadores.

A primeira turma a iniciar a instrução de voo nessa aeronave foi a que saiu aspirante em janeiro de 1970, tendo voado inicialmente o Fockler T-21, no já lendário Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, na antiga Escola de Aeronáutica, que passou a ser denominada, a partir de 1970, de Academia da Força Aérea (AFA), tendo

ocorrido também a mudança de sua sede para Pirassununga.

Durante o segundo semestre de 1968, foi iniciado o Curso de Padronização de Instrutor (CPI), curso que capacitava os antigos instrutores de T-6 a dar instrução nas novas aeronaves.

O organograma da Academia da Força Aérea era formado, basicamente, pelo Departamento Administrativo, responsável em prover todo o apoio logístico para a Academia; pelo Departamento de Ensino, que tinha a atribuição de planejar e cumprir o currículo escolar dos cadetes; e, finalmente, pelo Grupo de Instrução Aérea (GIA), que ministrava a instrução de voo.

O GIA era composto por cerca de 60 instrutores de voo, na sua grande maioria tenentes. Era formado por quatro esquadrilhas de voo: Antares, Castor, Sirius e Vega, ambas comandadas por capitães.

Os instrutores davam instrução de voo pela manhã e à tarde dedicavam-se às suas funções administrativas, ocorrendo a alternância no dia seguinte, isto é, trabalha-

vam nas suas seções pela manhã e davam instruções à tarde, ocorrendo também a instrução de voo noturno.

A par disso tudo, alguns instrutores, procurando dar vazão a seus “relaxes” se reuniam nas horas vagas e formavam esquadrilhas de voo para realizar acrobacias em formação. Normalmente essas formações se iniciavam com dois aviões (um elemento), passando depois a uma esquadrilha, formada por quatro aeronaves. Isso ocorria, geralmente, após o último voo de instrução do dia, à tardinha, quase no pôr do sol. É interessante esclarecer que o primeiro voo de instrução iniciava-se impreterivelmente às 6h da manhã. A cada três minutos decolava um avião para realizar um voo de instrução. Esse procedimento se estendia até ao término do dia.

Bem, com relação ao voo de formatura realizado ao entardecer pelos instrutores, este era magnífico. Eram sempre eles, os mesmos, que se organizavam para este fim. Podemos até arriscar alguns nomes: tenen-

tes Padilha, Léo Cabral, Sfoggia, Corrêa, Carneiro, Josino, Chagas, Walacir, Ribeiro Júnior, Roberto Sá, Chaves, Dias Filho, Fiche, Valim, Resende, Ono, Soares Filho, Cássio Borges, Lazarini, Macedo, Braga, Garrido, Fragoso, Kreling, Gâmbaro, Zilmar, Gondim, Guerra, J. Nelson, Migon, Ramos, Boabaide, Serpa, Cirilo, Alonso e Perez.

Até onde tivemos a oportunidade de acompanhar esses cambalhoteiros (aqueles que gostam de realizar acrobacias em grupo), durante seis anos na AFA, identificamos que foram quatro gerações de turmas que se encontraram (aspirantes de 64, 65, 66 e de 70). Cada esquadrilha formada por esses cambalhoteiros tinha um líder e suas posições na ala bem definidas. Por exemplo, o líder da “Batopila” é fulano; o número 2 é beltrano; e assim por diante.

Lembramo-nos perfeitamente no ano de 1969, o dia em que o Ten Padilha (um dos melhores líderes e pilotos com quem tivemos o privilégio de voar) reuniu aproximadamente 15 pilotos na sala de briefing. Na ocasião, ele disse que decolaria com uma formação de duas esquadrilhas; uma com cinco aeronaves e outra com quatro, que se reuniriam no ar para fazer algumas evoluções. Foi um grande choque para todos nós realizarmos um voo em formatura com nove aviões. Terminado o briefing, seguimos para os aviões, partida, cheque rádio, decolagem, reunião etc. (o nome da formação desses nove aviões era “Esquadrão Cometa”).

Após algumas evoluções, realizamos os “oito preguiçosos”. O Ten Padilha, líder do Cometa, perguntou, através do rádio, se alguém era contrário à tentativa de realizar

um *looping* em diamante. Houve um silêncio profundo, ninguém respondeu. Nesse momento, ele realizou um cheque rádio: “Cometa cheque rádio”. A resposta veio de imediato: “Dois Cometa, três Cometa...”

Naquele mesmo instante, o líder falou: “Cometa checado”. Entendi que como todos concordaram, podíamos realizar o *looping*. Dessa forma, foi realizado o primeiro *looping* da história com nove T-37 em diamante. Os primeiros não foram bem sucedidos. Os dois ponteiros atrasaram e o número 9 também. Mas na última tentativa do dia, a façanha foi conseguida, bem na vertical da AFA. O visual era muito bonito, o céu estava totalmente azul e o sol estava se escondendo no horizonte. Naquele momento, os egos daqueles que participaram do evento foram massageados. Eram eles os tenentes Padilha, Sfoggia, Léo Cabral, Chagas, Josino, Corrêa, Chaves, Resende, Dias Filho, Valim e Macedo.

O ano de 1970 foi muito profícuo para os cambalhoteiros, pois tínhamos o apoio e o incentivo do comandante do GIA, Maj Av Ajax Augusto Mendes Corrêa, bem como a admiração do comandante da AFA, Brig Ar Geraldo Labarthe Lèbre. Chegamos a ter no estacionamento 54 aviões T-37 disponíveis. O avião tinha “cheiro de carro novo”. Cada cambalhoteiro tinha um de sua preferência, o nosso era o FAB 0888 e o do Maj Ajax era o FAB 0905.

Nesse mesmo ano, decidimos modificar o nome do Esquadrão Cometa, pois o mesmo era designado apenas para a formação de voo de grupo do GIA, em deslocamento ou em demonstração. Foi uma discussão enorme entre os pilotos. Ao final

batizamo-lo de Esquadrão Coringa. Logo a seguir criamos uma “bolacha” para o macacão de voo com o símbolo do Coringa e o número correspondente à posição do piloto na formação. Confeccionamos um cachecol muito bonito na cor roxa com o desenho do Coringa.

Ocupamos uma sala no segundo piso do hangar. Era a sala de briefing do Coringa. Foi estabelecido que deveríamos ter dois pilotos para cada posição da formação, isto é, dois líderes, dois número dois etc. Passamos para o papel muitas coisas que estavam somente em nossas cabeças, a fim de que ficasse registrado tudo para as gerações futuras do Coringa.

Tínhamos muito orgulho de fazer parte daquele grupo seletivo de aviadores, que, assim como a Esquadrilha da Fumaça, hoje conhecida como EDA, havia sido originada na antiga Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos. Por sua vez, a presença do Coringa era entusiástica para os cadetes, pois além de identificarem ainda mais a competência dos seus instrutores, transmitíamos mais confiança a eles no que se referia à capacidade operacional dos T-37.

Recebíamos, através da AFA, convites para realizar demonstrações em várias cidades. Éramos convidados para as tradicionais festas da caça, encerramento dos cursos operacionais e datas comemorativas.

Durante o período ocorrido entre a substituição dos T-6 pelos T-25, a Esquadrilha da Fumaça passou por um momento difícil de sua história. Entretanto para o Coringa foi uma janela que se abriu, na medida em que aumentaram as solicitações de demonstração, bem como a nossa responsabilidade, ocasião em que o Coringa soube preencher aquela lacuna.

No final dos anos 70, a AFA necessitou de um repletamento no quadro de instrutores de voo. Após um rigoroso conselho de voo foi recrutado um grupo de tenentes, aspirantes do início dos anos 70, e que acabavam de concluir seus cursos operacionais. Após o término do CPI, uma parte desses novos tenentes iniciou o treina-





mento de formatura no Coringa. Feito isso, era submetido a um conselho para decidir aqueles que iriam voar no Coringa. Dessa forma completamos as lacunas no Coringa deixadas pelos mais antigos que se foram.

A reposição foi muito benéfica, na medida em que ocorreu uma injeção renovadora. Dentre outras, podemos destacar a instalação de fumaça nas aeronaves. É oportuno destacar o apoio irrestrito dado pelo Maj Ajax para adaptação de um sistema de fumaça nos T-37. Foi um projeto desenvolvido secretamente dentro do GIA. Somente o Maj Ajax, o Ten Macedo, idealizador do projeto, o Ten Braga e o Suboficial Boavista tinham conhecimento dele.

O projeto se baseava praticamente no seguinte: utilizávamos um tanque de oxigênio de um avião acidentado como reservatório de óleo que seria queimado. Este ficava amarrado através dos cintos e suspensórios à cadeira do instrutor. Conectado a esse reservatório havia um cano de meia polegada que passava pelo pedestal das manetes, através de uma *bypass*. O referido cano corria pelo piso da aeronave e se projetava para fora através da janela de alijamento do canopi, preso à fuselagem, desembocando no escapamento da turbina.

O reservatório era abastecido com óleo fino, usado pela Esquadrilha da Fumaça, que ficava estocado na pista de grama. O Ten Braga era responsável pela

utilização do mesmo. Nesse mesmo tanque, junto com o óleo, eram colocadas 200 libras de pressão. Ao comandar a *bypass*, o óleo fluía por pressão percorrendo todo o trajeto do cano, sendo jogado no escapamento da turbina a 780° C, ocasião em que realizava a queima. A duração da fumaça era de aproximadamente doze minutos. Esse projeto levou quatro meses para ser testado. Teoricamente tudo era factível, no entanto, segundo o SO Boavista oxigênio, óleo e pressão, em havendo vazamento, podia dar “calor”.

Lembramo-nos, como se fosse hoje, o dia do teste. Era uma sexta-feira. Após a crítica semanal, o Maj Ajax autorizou o início da experiência. Foi sugerido que o referido major fizesse o teste com o avião. Em outras palavras ele disse: “Quem pariu Mateus que o embale”. E lá foi o Ten Macedo. Tudo era surpresa. O GIA estava todo no pátio à espera de ver alguma coisa que não sabia exatamente o quê. Após a decolagem, dirigi-me para Porto Ferreira; ajustei o retrovisor e acionei o comando da *bypass*. Tudo funcionou como previsto. Desliguei rapidamente a fumaça, pois até então não sabia o seu tempo de duração. Conduzi o avião para a vertical da AFA. Lá embaixo, o pátio estava repleto de instrutores e mecânicos. Todos estavam curiosos. Iniciei uma picada, atingindo 300 Kt, comecei um *looping*, ao chegar no topo acionei o comando da fumaça e

dei um *tauneau* rápido. Foi muito bonita a manobra agregada à fumaça. A seguir, realizei um trevo de quatro pernas e finalizei com um “oito cubano”. Ao pousar, todos parabenizaram o projeto e ficaram olhando curiosos como funcionava aquela “geringonça”.

Chegamos a colocar a fumaça, com sucesso, em quatro aeronaves. O projeto não foi adiante pelos seguintes motivos:

1) A pressão do óleo era contínua e, com isso, nas altas velocidades, o diâmetro do volume da fumaça diminuía consideravelmente e, nas baixas velocidades, aumentava, ficando dessa forma a fumaça descontínua;

2) Não havia mais reservatórios de oxigênio disponíveis;

3) Houve uma ocasião em que deu fumaça na nacele do avião do Ten Braga.

No ano de 1972, começamos a realizar treinamento em condições de instrumento real em formatura. Tivemos oportunidade de efetuar vários procedimentos em condições reais de instrumentos. Todos esses procedimentos eram padronizados em NPA (Norma Padrão e Ação, do Coringa).

Certa ocasião, estávamos nos deslocando de Pirassununga para Santa Cruz (festa da caça). Santa Cruz estava fechado visual. Iniciamos a penetração com os nove aviões em diamante. Realizamos o procedimento e pouso em condições totais de instrumento real. Tudo isso fazia



parte da nossa NPA. Por exemplo: voando instrumento em formação, por ocasião de uma descida, você sendo o nº 5, ao perder a sua referência, que no caso seria o nº 2, deveria abandonar a formatura nivelando o avião, e avisar ao líder. (nunca tente voltar à formação).

Durante o ano de 1973, participamos de muitas demonstrações em várias cidades, como: Manaus, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Brasília, Anápolis, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e, também, Assunção, no Paraguai. Em virtude do sucesso do Coringa, ocorriam algumas ciúmeiras vindas de críticos. Na ocasião, fizemos uma citação que foi pintada, em letras bem grandes, em uma das paredes do hangar. A citação dizia: TODOS GOSTAM, ALGUNS TENTAM, POUCOS CONSEGUEM, RAROS SÃO OS QUE EXECUTAM COM PERFEIÇÃO. (autoria do Ten Macedo).

O Coringa tinha duas séries acrobáticas para fins de demonstração. Uma delas tinha a duração de dez minutos e, a outra, de dezesseis. A nossa decolagem era realizada da seguinte forma: Uma esquadrilha, formada por cinco aeronaves, que decolava na ala; e a segunda, com quatro aviões, que decolava também na ala, sob o comando do nº 6, com um intervalo de três minutos da primeira. Antes de a primeira esquadrilha completar 90° de curva, a segunda já estava reunida, em posição, fechando o diamante com as nove aeronaves.

As manobras acrobáticas que realizávamos na formação diamante eram as seguintes: *looping*, *tauneau* barril, desfolhado vertical na descendente, *looping* partindo

de dupla e de simples cobrinha show. O desfolhado na descendente vertical, após o *looping*, era seguido de uma cobrinha individual, em que cada aeronave ao passar sobre o público realizava um tipo de manobra diferente. O líder, por sua vez, realizava um voo de dorso; o nº 2, um *tauneau* lento pela direita; o nº 3, um *tauneau* lento pela esquerda; o nº 4, um *tauneau* barril pela direita; o nº 5, um *tauneau* barril pela esquerda; o nº 6, um *tauneau* lento a dois tempos pela direita; o nº 7, um *tauneau* lento a dois tempos pela esquerda; o nº 8, um *tauneau* lento a quatro tempos pela direita; e o nº 9, *tauneau* lento a quatro tempos pela esquerda.

Realizávamos também uma manobra com a formação em diamante, que era iniciada com picada e, a seguir, uma cabrada; e, no momento em que cruzávamos 45° acima do horizonte, metade do Coringa (cinco aeronaves) iniciava um *tauneau* e os quatro restantes, liderados pelo nº 6, realizavam um *looping*; e na recuperação das duas manobras, simultaneamente executadas, o Coringa voltava a se reunir na formação diamante. Era muito bonito e emocionante.

Com relação às manobras de *looping*, partindo de dupla ou de simples cobrinha show, era realizada uma picada até 300kt. Na ocasião iniciava-se uma cabrada para o *looping*. Ao cruzarmos 45° acima do horizonte, era dado o comando de fechar o diamante e, no dorso da manobra, todos já estavam em posição.

É importante ressaltar que o papo rádio era rigoroso, o mínimo possível, e

se restringia apenas ao necessário e às emergências. Outro ponto significativo a enfatizar é que durante todos esses cinco anos em que voei no Coringa nunca houve um acidente, bem como o menor ato de indisciplina de voo.

Entendo eu, de forma modesta e honrosa, que fui um dos remanescentes do Coringa que mais permaneceram voando ali. Foram mais de cinco anos como líder.

Fugindo um pouco das diretrizes do assunto (CORINGA), gostaríamos de evocar o famoso escritor Jorge Luiz Borges, argentino, autor de inúmeros livros e que em um deles fez várias reflexões, dentre elas, podemos citar: “Se eu pudesse viver novamente a minha vida, trataria de cometer mais erros. Não tentaria ser tão perfeito, relaxaria mais. Seria menos higiênico. (...) Se eu pudesse voltar a viver, começaria a andar descalço no começo da primavera e continuaria assim até o fim do outono. Daria mais voltas na minha rua, contemplaria mais amanheceres (...)”.

Mas, já viram, tenho 85 anos e sei que estou morrendo.

Hoje sou coronel aviador reformado e digo: Se eu pudesse viver novamente a minha vida, trataria de cometer os mesmos erros que cometi, buscaria sempre a perfeição... Mas já viram, hoje tenho 67 anos e nunca me arrependo do que fiz, de ser oficial aviador e instrutor da Academia da Força Aérea e, sobretudo, de ter voado no Coringa ■



À época o então Aspirante Aviador Hugo Barreto Macedo

Sergio Luiz Lott Dussles Cauceglia

Comandante da Varig

sergiolott@gmail.com



UMA PANE ELÉTRICA GRAVE... UM MANDIOCAL... UM MILAGRE...

Às vésperas de completar meus 80 anos no dia 23 de outubro (Dia do Aviator), e comemorando hoje o dia de Nossa Senhora de Aparecida, quero compartilhar com os meus amigos um episódio marcante na minha carreira de aviator.

Num longínquo dezembro de 1972, quando servia no GTT (Grupo de Transporte de Tropas), baseado na Base Aérea dos Afonsos, fomos designados – o Maj Av Sérgio Fonseca e eu, para efetuarmos uma missão de transladar diversos índios e uma empilhadeira de cinco toneladas de Santa Isabel do Morro para Brasília.

A aldeia Santa Isabel do Morro (Hawaló) é uma aldeia de índios Iny Karajá, que se encontra localizada na Ilha do Bananal, no extremo sudoeste do município brasileiro de Lagoa da Confusão (TO). A aldeia fica situada na margem direita do Rio Araguaia, distante apenas

quatro quilômetros da cidade de São Félix do Araguaia (MT), que fica localizada logo na outra margem do rio. A aldeia conta com uma população de cerca de 700 indígenas, sendo uma das maiores aldeias Karajá na Ilha do Bananal.

Ao chegarmos próximos à terminal de Brasília chovia muito, e o aeródromo operava por instrumentos nos mínimos IFR. Nesse momento, notamos que havíamos perdido todos os instrumentos de navegação por uma grave pane elétrica. Perdemos também os outros instrumentos alimentados pela corrente elétrica como, por exemplo, os indicadores de combustível.

Tentamos colocar em funcionamento o inversor elétrico, mas não conseguimos, pois o *circuit breaker* estava saltado e não era possível recolocá-lo, já que estava destemperado pelo excesso de água da chuva. Completamos então o *checklist*.

Não tínhamos mais nada a fazer. Sabíamos que havia pouco combustível e, dessa forma, estávamos impossibilitados de executar os procedimentos de descida IFR.

Ainda tínhamos fonia com o Controle Brasília e com a Torre. Informamos a nossa emergência, e que não tínhamos a nossa exata localização. O Controle interdito então o Terminal, e nos deu todo o apoio possível naquelas condições (não havia controle radar naquela época).

Eu estava operando como 1P, na cadeira da esquerda e, nesse momento, lembrei-me de que minha mãezinha sempre me dizia que quando estivesse numa situação difícil e com dificuldades de achar uma solução, rezasse uma Salve Rainha até “mostrai-nos”, que logo a solução viria.

Dito e feito... Foi então que surgiu um buraco na camada de nuvens que me proporcionou baixar visual para ver se avistávamos um local para pouso de



emergência. Fiquei voando algum tempo a baixa altitude, entre 300ft e 200ft, até que sobrevoamos um “mandiocal” numa fazenda, e não tive dúvida de que era a resposta à minha oração. Comunicamos ao Controle que avisasse ao Salvaero, pois efetuaríamos um pouso “fora de campo” numa fazenda na Terminal Brasília.

Chovia muito e estávamos próximos ao pôr do sol quando fiz a aproximação para pouso. Não tínhamos o limpador de para-brisas e isso dificultou um pouco. Já no início da “suposta pista” surgiu a copa de uma árvore que foi abalroada por nós e, logo depois, tocamos o solo suavemente com o trem direito, pois eu havia desviado da árvore. Optei por pousar com o trem baixado, uma vez que o terreno era lamacento, escorregadio para um pouso sem trem, e o mandiocal não era tão extenso assim. Não pude colocar a bequilha no solo. A desaceleração seria muito forte e eu

me preocupava com os índios, com medo que a empilhadeira de cinco toneladas se desprendesse e os esmagasse.

O avião não sofreria grandes danos se a pista fosse maior, mas como já disse, era pequena para aeronave daquele porte. Foi então que a pista foi acabando e outras árvores surgiram à frente, fazendo com que eu colocasse a bequilha no solo e acionasse o freio de emergência. Estávamos sem reverso; ele só entrava com a bequilha no solo. Nesse momento houve uma desaceleração muito forte, a bequilha quebrou e entrou no *cockpit*, fazendo com que a

frente da aeronave se abrisse. Esse foi o dano maior e irrecuperável.

Sáimos do avião e, sujos de lama e de mãos dadas, a tripulação e os índios, rezamos uma prece de agradecimento. Então vem o “milagre”... o nome da fazenda era “Fazenda Santa Maria”, na localidade de Luziânia, de propriedade de Antonio Roriz, um tricolor, irmão do governador Joaquim Roriz, que nos recebeu com muito carinho e fez questão que comêssemos algo na sua imensa sala de jantar.

Então foi isso, galera! Mais uma história de aviador ■

ACIDENTE COM A AERONAVE GRUMMAN P-16 7017

Ten Brig Ar Astor Nina de Carvalho Netto

astornetto@yahoo.com.br

Ações de um Comandante



Uma importante ação de um comandante é proporcionar constante treinamento aos seus comandados, de modo a capacitá-los para a execução de suas atividades específicas. Por isso, durante o período em que comandi a Base Aérea de Salvador, promovi periodicamente a realização de exercícios que simulassem situações de emergência e contribuísem para a melhor habilitação dos diversos setores daquela Base Aérea. Esses exercícios eram feitos em dias variados e sem aviso prévio.

No dia 3 de junho de 1988, sexta-feira, escolhi como tema a ocorrência de um grave acidente com um avião caído na pista de táxi, com tripulantes e passageiros feridos.

Foi acionado e testado todo o sistema de emergência da base e do aeroporto. Para criar um clima de veracidade, um P-95

do 1º/7º GAv simulou o avião acidentado, e soldados do Batalhão de Infantaria fizeram o papel dos feridos, bem como ajudaram os bombeiros no resgate das vítimas.

Conforme o plano existente, na simulação, os feridos graves foram levados em ambulâncias para o Hospital Roberto Santos, principal Pronto Socorro de Salvador, e os feridos leves foram conduzidos para o Esquadrão de Saúde da Base e para o Serviço Médico do Aeroporto.

No dia seguinte, sábado, às 7h20, recebi em casa um telefonema do oficial de operações da base, informando-me que um avião P-16 do 1º Grupo de Aviação Embarcada tivera uma pane após a decolagem e caíra nas proximidades da estação de passageiros do aeroporto. Segundo ele, o acidente tinha sido muito grave e certamente havia feridos, talvez até mortos entre os tripulantes.

Orientei o oficial de operações no sentido de realizar todas as ações do treinamento do dia anterior, pois ainda não tinha sido efetuada a passagem de serviço, prevista para 8h, e a equipe que tinha participado da simulação ainda estava na base. Em seguida, telefonei para o Cap Méd Ferraz, comandante do Esquadrão de Saúde, excelente oficial e hábil profissional. Disse-lhe para mandar um médico do nosso efetivo ao Hospital Roberto Santos e tomar providências para o necessário apoio aos feridos leves no âmbito da base. A seguir, parti para o local do acidente.

Ao chegar lá, com satisfação, verifiquei o grande valor do treinamento da véspera. Um dos pilotos, o Ten Marcelo Sade, ficou gravemente ferido, sendo imediatamente transportado para o Hospital Roberto Santos. O motorista da ambulância e o

enfermeiro que o acompanhou tinham participado da simulação do dia anterior. Os outros três tripulantes tiveram ferimentos leves e estavam sendo medicados no Esquadrão de Saúde da base. Ressalto aqui a importância de constantes treinamentos e o velho ditado: “só se faz bem na guerra o que se treina na paz”.

Segundo a investigação do acidente realizada pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), houve perda de controle de voo por pane no *rudder assist* (auxiliar do leme). Cabe destacar os excelentes serviços prestados à Força Aérea e à aviação civil brasileira pelo CENIPA. As investigações de acidentes aeronáuticos por ele coordenadas e realizadas são primorosas, e os relatórios finais elaborados contêm precisas recomendações, voltadas para a prevenção de futuros acidentes.

Na época, o Ten Marcelo Sade tinha apenas 241 horas de voo e pouquíssimas no P-16. Voava na condição de aluno. O instrutor era o Cel Rômulo Mota de Freitas Costa, um dos mais experientes pilotos da aviação de patrulha. Com quase 7.000 horas de voo e com cerca de 2.000 horas na aeronave P-16, foi comandante do

1º Grupo de Aviação Embarcada, realizou mais de 1.200 pousos em navio-aeródromo e destacou-se como Oficial Sinalizador de Pouso (OSP), qualificação obtida por poucos no âmbito do grupo. O OSP era selecionado dentre os mais versáteis pilotos de aeronaves que operaram em porta-aviões. Do convés, ele orientava o piloto durante o pouso, de modo que ao tocar na pista, o avião enganchava-se num dos cabos do sistema de parada, sendo recolhido com absoluta segurança. Para tanto, o OSP tinha de avaliar as características de cada aproximação, o movimento do navio, as condições de vento e outros fatores. A sua atuação revestia-se da maior importância, principalmente nos pousos noturnos, em razão de a pista do porta-aviões ter reduzidíssimas dimensões e o P-16 ser um avião complexo, voltado para missões de patrulha e para a guerra antissubmarino. Dependendo da missão, ele decolava com torpedo ou bomba de profundidade, sonoboias, marcadores de mar e foguetes.

As notícias do Ten Sade vindas do hospital não eram boas. Ele estava grave e necessitava de sangue O negativo, cujo estoque estava baixíssimo no Hospital

Roberto Santos. Os portadores deste tipo de sangue são doadores universais, ou seja, podem doar para pessoas de todos os tipos de sangue, mas só podem receber O negativo, de difícil obtenção. Além de determinar o levantamento imediato dos militares da base, com esse sangue, telefonei para as residências dos comandantes do Distrito Naval, da Região Militar, da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros. Com as desculpas por comunicar-me com eles num sábado, disse que precisava de doadores de sangue O negativo para salvar a vida do tenente acidentado. Graças a essas providências, foi possível abastecer o banco de sangue do hospital, e o tenente fez a primeira cirurgia, com a necessária transfusão de sangue. Começava a batalha para salvar sua vida.

Por volta das 19h, recebi mais um telefonema do Cap Ferraz. O tenente estava com hemorragia e seria submetido a uma laparotomia exploradora, procedimento cirúrgico muito invasivo, utilizado para detectar sangramento interno. Disse-me o Cap Ferraz que fora providencial a obtenção de sangue O negativo. Na cirurgia, foi constatada a fratura de um osso da bacia e sanada a hemorragia.

Passadas três horas, o oficial de operações da base me informou, por telefone, o pouso de um avião HS-125 da FAB, trazendo o Doutor Antônio Taier, médico residente em São João del Rei e tio do Ten Sade, que desejava falar comigo. Com o apoio da base, o médico se deslocou para o Hospital Roberto Santos. Também fomos para lá, eu e o Cap Ferraz. Após examinar o sobrinho, o Doutor Taier disse que ele deveria fazer uma tomografia computadorizada, exame capaz de gerar imagens precisas dos órgãos internos. Ao saber que o hospital não tinha equipamento para realizar tal exame, o médico disse que iria levá-lo para Belo Horizonte no HS, colocado à sua disposição. O Chefe da UTI informou que não autorizava a saída do paciente do hospital, e que isso só poderia ocorrer mediante termo de responsabilidade a ser assinado pelo Doutor Taier.



Aeronave Grumman P-16 7017 da FAB, hoje no Laboratório de Destroços do CENIPA



O Cap Ferraz manifestou-se de maneira idêntica, desaconselhando a retirada do paciente da UTI. O Doutor Taier disse que assinaria o mencionado termo, porque ele transportava acidentados graves de São João del Rei para Belo Horizonte, algumas vezes até em caminhonete, e assim conseguia salvá-los. Diante do impasse, informei ao Doutor Taier que eu tinha sido piloto de HS e, conhecendo o avião, sabia não ser possível a entrada de uma maca com paciente na aeronave. Disse-lhe ainda que, como comandante da base, só permitiria o transporte do Ten Sade em avião da FAB, quando esse transporte fosse autorizado pelo chefe da UTI e pelo Cap Ferraz. Salientei que, tão logo fosse possível, o Ten Sade deveria ir para o Hospital do Galeão, equipado para realizar grandes cirurgias, sendo o transporte feito num avião com UTI a bordo. Contrariado, o Doutor Taier disse que se o Ten Sade piorasse, alguém seria responsabilizado por deixá-lo num hospital sem tomografia computadorizada. Com bons modos, afirmei-lhe que eu seria irresponsável se contrariasse o parecer do chefe da UTI e do comandante do Esquadrão de Saúde. Ele solicitou então a realização de reuniões periódicas para avaliar o estado de saúde do acidentado.

No dia seguinte, domingo, participamos dessas reuniões no hospital. A contragosto do Doutor Taier, foi mantida a posição do chefe da UTI e do Cap Ferraz. Na reunião das 18h, um fato modificaria a intenção de remover o paciente. Um médico mineiro, colega do Doutor Taier na Faculdade de Medicina, assumira a chefia da UTI. Ao reencontrá-lo, ele expressou uma grande satisfação e voltou a falar sobre a necessidade de transportar o paciente para Belo Horizonte em razão dos seus ferimentos, cuja dimensão só poderia ser avaliada com precisão por meio da tomografia computadorizada. Além disso, como médico, ele teria livre trânsito na rede hospitalar da capital mineira. Com muita calma, o chefe da UTI concordou com a importância da citada tomografia, salientou que o estado do tenente ainda era grave, citou o fato de ele ter passado por uma cirurgia de grande porte há menos de 24 horas, estando portanto na fase de injúria pós-operatória, não podendo por isso deixar a UTI, e concluiu: “Pense, o seu sobrinho está evoluindo bem e o hospital possui os equipamentos necessários. Colocá-lo agora numa ambulância e depois num avião seria uma grande temeridade”. Convencido, o Doutor Taier disse: “Coronel, desculpe a minha insistência para remover

o Marcelo; ele continuará neste hospital. Por isso, em certas situações, um médico não deve ter parente como paciente”. A partir daí, vendo sua atuação como médico competente, passei a admirá-lo. A grandeza de um profissional é medida pelas suas realizações e, também, pela habilidade de modificar as suas condutas e pela humildade em desculpar-se nos momentos certos.

Passados quatro dias, liberado pelo hospital e com o aval do comandante do Esquadrão de Saúde, o Ten Sade foi transportado no Boeing 737 da presidência da República para o Hospital do Galeão. As providências que tomei para o transporte ser realizado por um avião com UTI mostraram-se de grande eficiência. Após a decolagem, manifestou-se no paciente uma arritmia cardíaca (ritmo descontrolado dos batimentos cardíacos) que poderia levá-lo a óbito. A rápida ação do médico uteísta e o uso de um desfibrilador sanaram o problema.

O Ten Sade ficou hospitalizado durante seis meses, foi submetido a outras cirurgias e voltou a pilotar. Hoje é coronel e presta serviços no Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

Muitos acontecimentos ocorreram desde aquele acidente. A FAB deixou de operar em navio-aeródromo, os aviões P-16 foram desativados e o 1º Grupo de Aviação Embarcada foi extinto. Detentora de um passado grandioso, marcado por feitos memoráveis na Segunda Guerra Mundial, hoje a Base Aérea de Salvador não é mais sede de unidade aérea, embora esteja localizada no meio do extenso litoral brasileiro e seja ponto estratégico da maior importância.

Mesmo com todas essas mudanças, e parcialmente destruído, o P-16 7017 continua atuante, está na área de destroços do CENIPA, em Brasília, e serve como auxílio de instrução para o curso de investigadores de acidente aeronáutico. A aviação de patrulha também prossegue altaneira e eficiente, protegendo o espaço aéreo e o imenso mar do Brasil ■

ZETRA COMPLETA 20 ANOS DE HISTÓRIA PROMOVENDO BEM-ESTAR AOS MILITARES DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA E À SOCIEDADE

Um ano atípico exige ainda mais dedicação e compromisso por parte das pessoas, empresas e instituições. A despeito de todas as adversidades que o mundo atravessou em 2020, a fintech Zetra completou duas décadas de uma história de muito sucesso, vitórias e conquistas, trabalhando diariamente para levar bem-estar financeiro a todos os militares da ativa, veteranos e pensionistas da Força Aérea Brasileira.

Não à toa completamos 16 anos de parceria para a gestão de consignados da FAB. A parceria, simbolizada pela medalha honrosa Medalha Mérito Santos Dumont, que recebemos em 2015, segue a nos inspirar. Energizados pelo pioneirismo do patrono da aviação, seguimos adiante para alçar voos ainda mais altos, proporcionando saúde e qualidade de vida aos milhares de usuários do **eConsig**, das cidades em que prestamos nossos serviços e dos colaboradores em todo o país.

Nós pensamos no bem-estar das pessoas

Números da nossa pesquisa “Hábitos e impactos da saúde financeira dos trabalhadores nas PMEs” mostraram que 84% dos trabalhadores brasileiros não contam com recursos para arcar com uma emergência financeira que supere o valor de R\$ 10 mil. E os dados preocupantes não param por aí. Ao todo, 58% dos profissionais não têm o suficiente para viver durante o mês.

Uma realidade que a pandemia do novo coronavírus (Covid-19) só agravou ainda mais em todo o Brasil. Ciente dos desafios, a Zetra foca, ano após ano, na preservação da vida humana. A fintech deu início ao modelo de home-office (teletrabalho), usando a capacidade de gestão para proporcionar segurança, confiança, eficiência e esperança às pessoas. Justamente quando as empresas, em sua grande maioria, buscavam reduzir os investimentos em suas equipes, aderimos ao movimento #NãoDemita, com o intuito de manter empregos e, conseqüentemente, a estabilidade das famílias que confiam há tantos anos na Zetra.

Além disso, conscientes da nossa importância social, investimos em um projeto inovador de ciência e tecnologia do Brasil. Apoiamos financeiramente e institucionalmente o protótipo de ventilador pulmonar do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná, o IFPR. A equipe paranaense lidera um concurso internacional de inovação por desenvolver uma alternativa de custo reduzido, com tecnologia sofisticada e técnicas modernas de engenharia no cenário mundial.

“Nesse momento, o apoio da Zetra é fundamental para o cumprimento desta importante etapa. Estamos refinando o projeto para que ele fique ainda melhor e possa ser mais facilmente e rapidamente produzido”, afirmou Rogério Gomes, professor do IFPR, um dos responsáveis pela idealização e produção do protótipo de ventilador pulmonar.

É com o aprendizado a partir destas ações profissionais e solidárias que vamos seguir, atendendo com todo o cuidado e atenção às demandas de nossos parceiros e da sociedade brasileira como um todo. Além de desejarmos a todos um final de ano de muita paz e harmonia, nos colocamos à disposição para que sigam à vontade para interagir com nosso sistema de atendimento exclusivo. As opiniões, os retornos e elogios são fundamentais para que possamos incrementar nosso atendimento. E que venha 2021 quando, novamente, estaremos juntos. Contem com a Zetra!

Aponte a câmera do celular, escaneie o QRcode e baixe o aplicativo **eConsig**



