

PENSAMENTO AERONAUTICO

ENSAIO 13



ORGANIZAÇÃO
ARAKEN HIPOLITO DA COSTA

PENSAMENTO AERONÁUTICO

Ensaio 13

CLUBE DE AERONUTICA

Casa do Pensamento Brasileiro

Presidente

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

1 Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

2 Vice-Presidente

Brig Inf Augusto Cesar Amaral

Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Editora Revista Aeronáutica
é de responsabilidade do Departamento Cultural
do Clube de Aeronáutica.

cultural@caer.org.br

www.caer.org.br

PENSAMENTO AERONÁUTICO

Ensaio 13



Editora Revista Aeronáutica
Rio de Janeiro
2022

Coordenação Editorial

Araken Hipolito da Costa

Revisão

Lara Alves

Designer Gráfico

Núbia Santos

Digitação

Amanda Lima

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto
Histórico-Cultural da Aeronáutica

H667p Organização: Hipólito, Araken. - Pensamento Aero-
náutico, ensaio 13. Rio de Janeiro: Editora Revista Aeronáu-
tica, 2022. (série ensaios; 13). 152p.

1. Filosofia - Ensaios. 2. Cultura - Ensaios I. Título.
II. Série.

CDU 130.2(81)



Fotografe o código acima e você
poderá ler, fazer download ou
compartilhar este ensaio pela internet.

INTRODUÇÃO

Desde o início dos tempos, a Terra era o local firme para o homem viver. Este período teocêntrico, onde deuses orientavam aos homens, a edificarem seus reinos, mesmo o Deus único, orientava seu povo para a Terra Prometida.

As mudanças decorrentes do Renascimento, provocaram um giro para o antropocentrismo, onde o homem ordena o mundo, dá surgimento às nações, suas línguas e filosofias nacionais. Com o início das ciências, em especial, a náutica, ao lado da imprensa e outras, permite-se a era das grandes navegações e o mundo começa a ser descoberto.

Notável é reconhecer Portugal como o maior desbravador deste mar inóspito ao conquistar as terras em Cabo Verde, Guiné-Bissau, Angola, São Thomé e Príncipe, na África; Goa, na Índia, em Macau, na China. Portugal, com apenas dois milhões de habitantes, foi capaz de expandir seu poder pelo mundo afora, mas, graças à fé includente do cristianismo, permitiu o projeto de atingir uma nova Terra – Brasil.

Assim nosso planeta era envolvido nessas duas dimensões: terra e mar.

Mas foi preciso um brasileiro, Padre Bartolomeu de Gusmão, em 8 de agosto de 1704, na corte portuguesa em Lisboa, que passou a ser reconhecido como o primeiro homem a conseguir elevar do solo um objeto motivado pelo calor. Era o início da terceira dimensão: o ar.

Em 5 de agosto de 1946, após o término da Segunda Guerra Mundial, e cinco anos após a formação do Ministério da Aeronáutica, era fundado o Clube de Aeronáutica.

O principal objetivo de sua criação é permitir o estreitamento dos laços de solidariedade entre oficiais da Força Aérea, bem como a manutenção das tradições, o que significa vivenciar os valores morais e éticos, o amor à terra de nossos pais, a identidade cultural e a consciência histórica de pátria.

O Pensar o Brasil sempre fez parte daqueles que dedicaram sua vida à aeronáutica, notadamente no sonho de integração nacional, da formação da nossa identidade, assim como da defesa da nação.

Ao longo dessa rica e profícua caminhada, a aeronáutica brasileira deixou marcas indelévels na formação, na ordenação e na infraestrutura do mundo aeronáutico brasileiro.

O pensamento está na causa de toda ação. Este ensaio tem como objetivo trazer à tona as reflexões em torno deste pensamento aeronáutico brasileiro, elaborado pelo grupo de estudos criado em 2020 no Departamento Cultural do CAER, composto pelos conselheiros editoriais da Revista Aeronáutica – Ten Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes e Maj Brig Marco Antonio Carballo Perez (Presidente do CAER) – e pelos Coronéis Aviadores Renato Paiva Lamounier, Luiz Fernando Póvoas, Araken Hipólito da Costa, Bruno Pedra, e pelo Ten Cel Av Flávio Kauffmann.

A riqueza do Pensamento Aeronáutico agrega o espaço como um novo elemento. Exige esforço, levantar a cabeça, conduzir os pensamentos a perceber todas as dimensões da realidade, elevar o coração, observar a transcendência, e com o sentimento de amor mover suas mãos ao trabalho.

Transitar no espaço requer não só inteligência e vontade, mas sobretudo a coragem para sentir esta visão avassaladora, que nada toca, de nada se apropria, porém, expande o pensamento aeronáutico com toda força da liberdade do nosso espírito.

Araken Hipólito da Costa – Cel Av
Diretor do Departamento Cultural do CAER

APRESENTAÇÃO

Neste primeiro ensaio procuramos condensar toda a riqueza do Pensamento Aeronáutico, e para melhor compreensão dividimos em três partes. Coube a primeira ao líder e comandante da Força Aérea Baptista Junior, na sua lúcida e brilhante orientação, traduzida na diretriz do comandante.

Seguindo, temos a parte dois, onde cada pensador do Grupo de Estudos, com amor e dedicação, expôs sua reflexão aprofundada sobre temas tão caros a nossa aeronáutica. Compõem esta esquadrilha de veteranos: Lamounier, Póvoas, Araken, Mendes, Kauffmann e o querido novato Pedra.

Por fim, a parte três, incorporou ao plano de voo, aqueles que iluminaram os céus do Brasil e nos animaram a ser o que somos: Santos Dumont, Lysias Rodrigues, Lavenère Wanderley, Deoclécio, Murillo Santos e Cambeses.

Contato, companheiros.

Araken Hipólito da Costa – Cel Av
Diretor do Departamento Cultural do CAER





SUMÁRIO

Parte I - Diretriz do Comandante da Aeronáutica	11
Parte II - Pensamento Aeronáutico Brasileiro	51
Parte III - Pensadores Aeronáuticos	89

PARTE I

DIRETRIZ DO COMANDANTE
2021-2022

DIRETRIZ DO COMANDANTE

2021 - 2022



DIRETRIZ DO COMANDANTE DA AERONÁUTICA 2021 - 2022



TEN BRIG DO AR CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA JUNIOR

Comandante da Aeronáutica

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

“O poder aéreo é indivisível. Se o dividir em partes, simplesmente o despedaçará e destruirá seu maior trunfo - sua flexibilidade.”

Marechal de Campo Bernard Law Montgomery

É revelador constatar como uma liderança histórica do irmão poder terrestre, com experiência real nas duas Guerras Mundiais, dentre outros conflitos, habilmente reconhece o potencial e as peculiaridades das capacidades do ar. Já pela lente civil do escritor britânico George Orwell, crítico contumaz dos regimes totalitários, as potencialidades de pronta-resposta, do alcance e da velocidade dos vetores aeroespaciais podem ser diagnosticadas, quando ele se reporta aos primórdios da aviação: “Certa vez, fomos informados de que o avião havia ‘abolido fronteiras’. Na verdade, só depois que o avião se tornou uma arma séria é que as fronteiras se tornaram definitivamente intransponíveis.”

Assim, no ano em que se completam 115 anos do pioneiro voo do mais pesado que o ar, pelas mãos do Pai da Aviação e Patrono da Aeronáutica Brasileira, Alberto Santos-Dumont, aprender com a evolução histórica do poder aéreo tem o potencial de nos conduzir, homens e mulheres de azul, a um futuro promissor e pleno de realizações.

Nesse sucinto exercício teórico, incito-vos a percorrer pouco mais de um século de doutrina em singelas linhas.

Para tal desafio, a decolagem ocorre a partir dos ensinamentos iniciais sobre a doutrina de emprego militar do aeroespço, delineada na visão perspicaz do próprio Santos-Dumont, o qual já vislumbrava, em suas obras literárias de 1904 e de 1918, o potencial do emprego da aviação nas missões antissubmarino, de reconhecimento e de orientação dos fogos de artilharia.

Tais registros, dentre outros, como suas cartas ao então Presidente da República, solicitando esforços governamentais para fortalecer as aviações naval e militar da época, dão indícios de um dos aspectos do moderno conceito de poder aéreo.

Avançando cem anos, com escalas nos bombardeios totais, na deterrência nuclear e no combate aos insurgentes e terroristas, pausa-se na pista segura do moderno conceito de que “o poder aéreo é usar a capacidade do ar para influenciar atores e o curso dos eventos”. Assim é como boa parte da academia define a nossa atividade profissional; é por esse visor que as mais antigas Forças Aéreas do mundo têm empregado seus recursos humanos, materiais e orçamentários.

Valho-me desse sucinto e preciso conceito para delinear a diretriz que se segue, a qual busca consolidar e reunir as diretivas do seu Comandante, que representam os radiofaróis a orientar a jornada na busca do sucesso das tríades: a conceitual, a dos domínios e a dos pilares.

Iniciando-se pela doutrinária, faz-se um mero desmembramento da definição para clarificar a nossa exata área de atuação como uma Força Armada do Estado Brasileiro. Assim, vê-se que o “usar” equivaler-se-ia ao nosso emprego operacional e conjunto com as Forças Armadas irmãs, em prol da missão. Enquanto isso, as “capacidades do ar” alicerçam-se no atributo de bem planejar e selecionar as ações para o incremento das capacidades da FAB e a supressão de suas vulnerabilidades, muito similar ao nosso Planejamento Baseado em Capacidades (PBC). Finalizando a engenharia reversa da definição, encontra-se o “influenciar os atores e o curso dos eventos”, que poderia ser resumidamente simbolizada pela Liderança que a nossa instituição exerce na nossa sociedade e no contexto internacional.



Quanto aos domínios, nos tempos do então tenente Eduardo Gomes, Patrono da Força Aérea Brasileira, no longínquo 1918, não existia nada além do ar para empregar a aviação militar. Hoje, no entanto, fundem-se, para desafiar os efetivos da nossa Força Aérea: o ar, o espaço e o ciberespaço. Domínios visceralmente inter-relacionados, que representam o Teatro de Operações para o qual deveremos estar preparados e prontos para o emprego.

Reabastecimento em voo entre as aeronaves KC-390 Millennium.

Já sobre os pilares, nada do que será orientado por essa diretriz terá sentido ou valor se não focarmos no homem, na máquina e no ambiente.

Entendamos que quando é citado o homem, dirijo-me a todo o efetivo indistintamente considerado, seja oficial ou praça, homem ou mulher, civil ou militar, pois sem vocês não existe Força Aérea. A FAB somos todos nós. Protegê-los é proteger a instituição e garantir o cumprimento de nossa missão.

Ao nos referirmos à máquina, consideremos que o termo vai muito além do avião, pois devemos compreendê-lo como todos os recursos aeroespaciais, de controle do espaço aéreo e satelital, logísticos e de apoio administrativo. São as ferramentas que viabilizam o cumprimento da nossa missão.



Por fim, ao citar o ambiente, assimilemos que ele se refere ao conjunto composto pelas Forças Armadas irmãs; pelas instituições públicas do Estado Brasileiro; pelas instituições privadas da nossa sociedade; e, em última instância, como usuário final do poder aéreo brasileiro, por todos os cidadãos brasileiros, cujos impostos fornecem os recursos orçamentários a serem alocados ao Comando da Aeronáutica. Sermos transparentes, responsáveis e comprometidos com a eficiência no uso de tais recursos também faz parte da nossa missão.

É buscando a sinergia dessas tríades que as orientações a seguir foram concebidas, pois delas depende o êxito de atingirmos o estado desenhado em nossa visão de futuro.



A CONSAGRAÇÃO DA MISSÃO FUNDAMENTAL

Uma organização sem uma missão bem descrita, objetivos e metas a serem perseguidos e uma visão de futuro a ser atingida não tem traçada uma rota definida, estando destinada ao fracasso. No caso da Aeronáutica, as atividades sob a sua responsabilidade estão descritas na Constituição Federal, em leis e em diretrizes da nossa cadeia de comando.

Em síntese, o Comando da Aeronáutica (COMAER) tem por atribuição defender o Brasil, impedindo o uso do espaço aéreo

Piloto da FAB em treinamento.

brasileiro para a prática de atos hostis ou contrários aos interesses nacionais. Para isto, deverá dispor de capacidade efetiva de vigilância, de controle e de defesa do espaço aéreo, utilizando recursos de detecção, interceptação e de destruição.

Com base nesse direcionamento de alto nível, o COMAER definiu os caminhos a serem trilhados por meio de sua missão-síntese e visão de futuro.

Missão-Síntese:

“MANTER A SOBERANIA DO ESPAÇO AÉREO E INTEGRAR O TERRITÓRIO NACIONAL, COM VISTAS À DEFESA DA PÁTRIA”.

Visão de Futuro:

“SER UMA FORÇA AÉREA DE GRANDE CAPACIDADE DISSUASÓRIA, OPERACIONALMENTE MODERNA E ATUANDO DE FORMA INTEGRADA PARA A DEFESA DOS INTERESSES NACIONAIS”.

Sob o meu comando, a Força Aérea Brasileira envidará todos os esforços possíveis para o cumprimento do trinômio: DEFENDER, CONTROLAR E INTEGRAR. Tanto o empenho logístico quanto as ações administrativas estarão voltados para que, diligente e diuturnamente, estejamos cumprindo o papel que a sociedade brasileira espera de nossa Força.

Tal trinômio une-se aos demais conceitos elencados na introdução e merecem uma sucinta clarificação. O DEFENDER representa a missão por excelência de qualquer Força Armada, ou seja, garantir a soberania do espaço aéreo sobrejacente do país.

Enquanto isso, o CONTROLAR encontra-se no cerne da capacidade, considerada como estrategicamente fundamental pelo Estado Brasileiro, de dotar o país de um sistema de controle de tráfego aéreo integrado, a fim de garantir a segurança da navegação aérea no volume aeroespacial sob sua responsabilidade, ao mesmo tempo que provê serviços para nossa defesa aérea.

Por fim, mais recentemente, foi incorporado o INTEGRAR. Esse atributo expressa o reconhecimento à tradição integradora do valioso Correio Aéreo Nacional, o nosso CAN, um dos maiores legados do Patrono da Força Aérea Brasileira, o Marechal do Ar Eduardo Gomes.



CONTROLAR



DEFENDER



INTEGRAR



**DIMENSÃO
22**

De fato, o INTEGRAR dos dias atuais alberga inúmeras missões subsidiárias em apoio ao cidadão e à sociedade, que vão desde a garantia da segurança climática, em suporte às operações de proteção do meio-ambiente, empreendidas pelo Ministério da Defesa; até as vitais proteção da saúde e segurança sanitária da população, onde as Asas que Protegem o País são asas que vacinam, transportam órgãos para transplantes e transladam pacientes, dentre outras virtuosas missões.

Cada atributo encarna, em si mesmo, seu simbolismo em termos de capacidade, a qual é perene, ainda que as missões, equipamentos ou técnicas evoluam naturalmente com o poder aéreo.

Assim devemos compreender esse trinômio:

- DEFENDER: capacidade de garantir soberania;
- CONTROLAR: capacidade de garantir a segurança da navegação aérea; e
- INTEGRAR: capacidade de apoiar a sociedade e sua população.



Aeronaves F-39 Gripen
e F-5EM Tiger.

Por fim, para o arremate final dessa tecitura de conceitos e capacidades, ilustraria com uma fórmula matemática simples, a sinergia do lema, mote de nossa Força Aérea: “Asas que protegem o país” com o trinômio ora explicitado: $P = (DCI)^2$

onde P representa o “proteger”; (DCI) representa a sinergia entre as capacidades de DEFENDER, CONTROLAR e INTEGRAR; e a potenciação representa uma alusão à era da informação dos dias atuais, onde a sociedade nos exigirá, cada vez mais, navegar na velocidade da Web 2.0.

A RELAÇÃO INTRÍNSECA DOS MEIOS COM A MISSÃO

Uma das principais características do Poder Aéreo e Espacial é a flexibilidade. Assim, existe uma relação intrínseca dos meios com a missão, pois os Meios Aéreos e de Força Aérea podem assumir funções distintas de forma rápida, cujos impactos podem variar desde o nível tático até o nível político, bem como cumprir uma variada gama de ações conjuntas, combinadas ou, ainda, em proveito de um sem-número de agências.

Radars em operação
em Corumbá/MS.



Dessa forma, os citados Meios Aéreos e de Força Aérea devem ser mantidos atualizados e capazes de atender às demandas do país, assim como aqueles compromissos ratificados internacionalmente. O seu correto dimensionamento possibilita não só a realização de um grande número de ações, como também preza pela economia dos recursos do Estado.

Nesse contexto, os Meios Aéreos e de Força Aérea constantes no acervo da FAB devem buscar atender tanto o conflito armado (combater), como o apoio às ações do Estado Brasileiro (integrar). Para tal fim, o Planejamento Baseado em Capacidades (PBC) se reveste de fundamental importância, pois estuda e sugere as melhores soluções às defasagens de capacidades para uma ampla gama de Cenários. Com isso, os Meios Aéreos e de Força Aérea deverão ser analisados à luz de sua relevância perante os diversos cenários elencados pelo Ministério da Defesa (MD).

Dentro da relação intrínseca dos “meios com a missão”, a metodologia do PBC permite que sejam analisadas tanto a situação particular, com foco na qualidade, quanto a geral, com um olhar para as quantidades demandadas. Para tal, há que se considerar:

- a) A **INTERAÇÃO**: que permite o planejamento eficiente dos esforços integrados do MD e das Forças Singulares (FS);
- b) A **SINERGIA**: que aponta as capacidades, considerando o emprego conjunto das FS e interagências;
- c) A **PRECISÃO**: que evita a indesejável duplicidade de capacidades e o conseqüente desperdício de recursos; e
- d) A **ECONOMICIDADE**: que racionaliza os investimentos e a aplicação de recursos, tornando os mais eficientes.



Piloto da aeronave A-29 em acionamento de interceptação.

A CONSOLIDAÇÃO DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Desde o ano de 1941, a partir do qual o então Ministro Salgado Filho lançou os pilares fundamentais de nossa estrutura organizacional, o poder aéreo sofreu naturais e necessárias evoluções como já elucidado na introdução.

Tais mudanças nos conceitos, doutrinas e necessidades de capacidades específicas sempre se refletiram em praticamente todas as estruturas organizacionais das Forças Aéreas ao redor do globo. Prova disso é a recente criação da Força Espacial nos Estados Unidos da América, desmembrando-a da estrutura organizacional da Força Aérea daquele país.

No panorama brasileiro, as adequações organizacionais continuam a acontecer no âmbito da Força Aérea Brasileira, mesmo passados 80 anos da criação do então Ministério da Aeronáutica.

Muito provavelmente, a partir de 2015, com a publicação da DCA 11-45, norma delimitadora da Concepção Estratégica Força Aérea 100 anos (1941-2041), temos vivenciado o período mais intenso de redimensionamento das estruturas organizacionais da FAB, desde a sua criação.

Estando certo de que a inovação, a mudança e a flexibilidade estão no âmago daqueles que lidam com a aviação, aproveite essa diretriz para enfatizar algumas das capacidades e premissas que julgo como prioritárias, em qualquer modelagem a ser adotada para perenizar as diretivas reestruturantes de outrora, seus aperfeiçoamentos ora em curso e os eventuais ajustes nas ações futuras até 2041, sempre norteadas pelo cumprimento da missão institucional da Força Aérea.

Assim, gostaria de compartilhar com os meus comandados a visão institucional sobre as priorizações nesse cenário evolutivo, o qual acompanha as capacidades requeridas pelas conjunturas operacional e orçamentária, assim como pelas mudanças a que o poder aéreo sempre estará sujeito. São elas:

- Manter o foco, a todo momento, nas capacidades operacionais instaladas e naquelas a serem incorporadas ou perseguidas pela Força Aérea;

Pátio de aeronaves da Ala 5,
Campo Grande/MS.



CONCEPÇÃO ESTRATÉGICA



- Incrementar a capacidade da Força Aérea de migrar recursos financeiros da atividade-meio para a atividade-fim, sem prejuízo do adequado apoio ao nosso efetivo;

- Garantir o atributo da unicidade de comando;

- Aperfeiçoar a capacidade dos processos decisórios da Força Aérea, tornando-os cada vez mais expeditos e confiáveis;

- Aperfeiçoar o conceito da separação entre as atividades operacionais e administrativas, valendo-se de projeto piloto a ser implementado na localidade de Campo Grande - MS;

- Garantir a capacidade de supervisão e representatividade no nível regional;

- Analisar, identificar e redesenhar estruturas organizacionais duplicadas; e

- Fortalecer a governança e a *accountability* em qualquer modelagem organizacional proposta, pois ao cidadão devemos sempre prestar contas.

Desse modo, alicerçados em tais capacidades e premissas, incito os Senhores e as Senhoras, a iniciarem cada um de vocês, uma reflexão sobre seus ramos de atuação, no exato limite das responsabilidades individuais dos cargos e funções desempenhadas, para que possamos acelerar o virtuoso ciclo metodológico de Observar, Orientar, Decidir e Agir.



A CAPACITAÇÃO DOS MILITARES DA FORÇA AÉREA

O advento de novas tecnologias, ameaças, vetores e concepções aponta para ciclos cada vez mais curtos na busca de soluções que permitam elevar o nível dos militares da Força Aérea à altura dos desafios que se apresentam.

Infantaria da FAB em treinamento na
Operação Tápío, em Campo Grande/MS.

Os novos cenários, onde grandes distâncias são encurtadas pela velocidade e eficiência de modernos vetores, pelo alcance dos armamentos ofensivos e defensivos, pelo emprego maciço de sistemas eletrônicos e cibernéticos, pelas capacidades disruptivas dos armamentos hipersônicos, pelo uso inovador da Inteligência Artificial, além da presença cada vez maior dos meios espaciais e suas capacidades, apontam para uma necessidade premente de termos atualizadas as trilhas de capacitação, com a devida prioridade para o processo de mapeamento das competências organizacionais.

Tais trilhas devem induzir uma força de trabalho motivada, apoiada e comprometida com o autodesenvolvimento, sempre em prol das competências organizacionais que indicam o cumprimento da missão institucional da Força. O mapeamento de competências deve indicar, ainda, a perfeita compreensão, por parte de cada membro do COMAER, do que lhe cabe no cumprimento de nossa missão.

O alinhamento dos nossos instrumentos e das estratégias de gestão de pessoas devem compreender:

- o eficaz dimensionamento da força de trabalho;
- o aprimoramento contínuo dos processos de captação e retenção dos talentos; e
- o desenvolvimento e o reconhecimento das competências internas.

A preocupação em se assegurar que o COMAER deva se valer de indivíduos extremamente capazes, na medida exata de suas demandas, necessita ser traduzido como o ato de colocar as suas estruturas organizacionais na vanguarda das demandas, garantindo o “homem certo, no lugar certo e no tempo certo”.

As temáticas de gestão de pessoas, concepção de planos de carreira, ferramentas de atração e retenção de recursos humanos com elevada especialização tecnológica e operacional, sobretudo nos domínios espacial e cibernético, devem ser priorizadas. A possibilidade de adequar a captação de mão de obra altamente especializada com a possibilidade de abrir processo seletivo para oficiais superiores temporários, notadamente nas áreas de ensino e de ciência e tecnologia, deve ser estudada e considerada como uma real e provável alternativa. A gestão do conhecimento, que significa a sistemática de aproveitamento do capital intelectual e da força de trabalho desse tipo de profissional, deve ser muito bem estruturada.



O SUPORTE ÀS MULHERES E AOS HOMENS DA FAB

O biênio 2020-2021 é prova, histórica e cabal, da necessidade de grandes mudanças na postura de pessoas e de organizações. Problemas, até então pouco pensados ou minimamente imaginados, e dificuldades, nunca vivenciadas, certamente colocam-se como o maior desafio da sociedade moderna. Nesse ponto, o apoio do COMAER à família militar e a atenção às necessidades mais básicas do efetivo se mostram essenciais para a obtenção e a manutenção do comprometimento e adesão aos Valores da Instituição.

Atendimento odontológico, especialidade disponível no Serviço de Saúde da Aeronáutica.

É fundamental que as ações de cada comandante, chefe ou diretor estejam alinhadas às Diretrizes do Comandante da Aeronáutica (CM-TAER) no que se refere à atenção e ao apoio ao militar, no desempenho de suas atividades profissionais e no exercício de suas obrigações e deveres na sociedade.

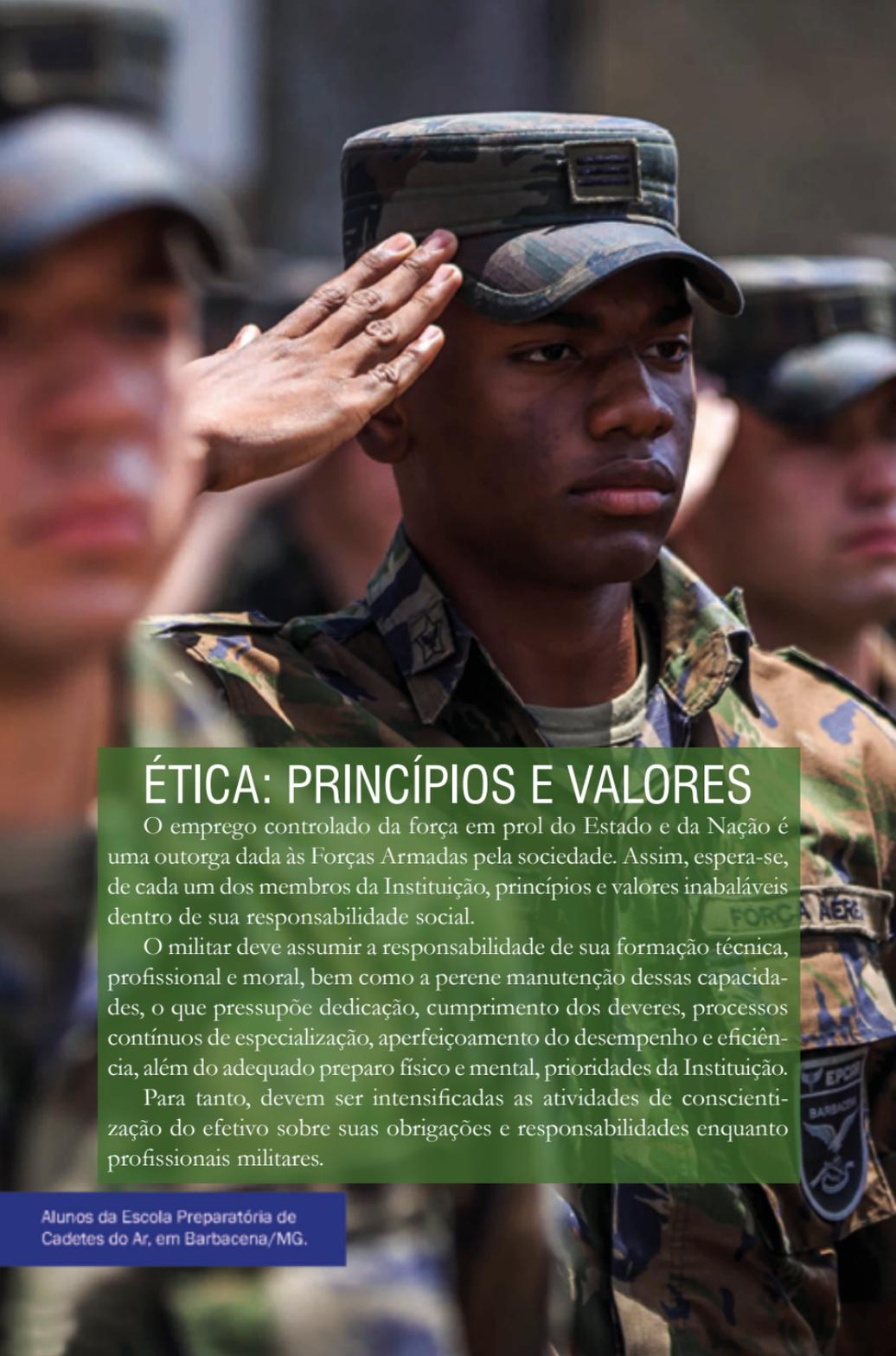
É imprescindível que cada integrante da Força Aérea identifique, nas ações e nas decisões de seus comandantes, a priorização do suporte e atenção ao efetivo, para que assim possam se desenvolver e se aprimorar no cumprimento da nossa missão institucional.

Ações como o eficaz gerenciamento da infraestrutura de Próprios Nacionais Residenciais (PNR), buscando soluções e oportunidades através de termos de cooperação e alienações de bens imóveis em desuso, permitem melhores condições de moradia e, muitas vezes, uma vida mais digna aos militares e seus familiares.

Assistência à saúde, através da manutenção e da ampliação das capacidades de atendimento das Organizações de Saúde da Aeronáutica (OSA), no que se refere não somente ao enfrentamento à pandemia da COVID-19, mas também ao aumento no número de consultas e procedimentos eletivos, é necessidade de primeira ordem. O foco, após o arrefecimento da aguda condição pandêmica, deve voltar-se ao restabelecimento e ao retorno à normalidade, valendo-se de uma completa gestão de riscos e da análise das “lições aprendidas” para a melhoria e o desenvolvimento do Sistema de Saúde da Aeronáutica (SISAU).

Enfrentamento à pandemia
no Sistema de Saúde
da Aeronáutica.



A young man in a military uniform is saluting. He is wearing a camouflage cap and a matching uniform. His right hand is raised to his forehead in a salute. The background is blurred, showing other people in uniform. A green semi-transparent box is overlaid on the bottom half of the image, containing text.

ÉTICA: PRINCÍPIOS E VALORES

O emprego controlado da força em prol do Estado e da Nação é uma outorga dada às Forças Armadas pela sociedade. Assim, espera-se, de cada um dos membros da Instituição, princípios e valores inabaláveis dentro de sua responsabilidade social.

O militar deve assumir a responsabilidade de sua formação técnica, profissional e moral, bem como a perene manutenção dessas capacidades, o que pressupõe dedicação, cumprimento dos deveres, processos contínuos de especialização, aperfeiçoamento do desempenho e eficiência, além do adequado preparo físico e mental, prioridades da Instituição.

Para tanto, devem ser intensificadas as atividades de conscientização do efetivo sobre suas obrigações e responsabilidades enquanto profissionais militares.

O Programa de Fortalecimento de Valores (PFV) será conduzido sob a supervisão direta do comandante, chefe ou diretor, devendo confundir-se com a sua própria diretriz de comando, aderente ao código de conduta de seu efetivo. As iniciativas provenientes do efetivo em relação às ações que promovam o ambiente profissional, à conduta ilibada e ao fortalecimento dos valores militares devem ser incessantemente incentivadas. A totalidade de nossas Organizações Militares (OM) deverão ser permeadas de diversas e rotineiras ações que enalteçam e promovam nossos Valores que, não raro, deixam de ser percebidos.

Os mecanismos de detecção e de identificação de desvios de conduta devem ser implementados no conjunto de nossas atividades, incluindo a manutenção da realização de exames toxicológicos obrigatórios para todo o efetivo, como premissa básica para o desempenho de qualquer função atribuída a um profissional das armas.

O estabelecimento de linhas de ação para o fomento de campanhas que tratem de temas que afetam a conformidade moral, as atitudes, os valores e a integridade é ação capital da Política de Pessoal do COMAER, devendo estar no foco dos Órgãos de Direção Setorial (ODS).

O Conselho de Ética, recém instituído no COMAER, deverá ter uma perfeita consciência situacional de todos os aspectos que possam distorcer condutas humanas no efetivo da Força, atuando preventivamente nos aspectos mental, social, físico e espiritual da tropa. Para tanto, deverá estar apto para coordenar ações com todos os ODS, recebendo dos mesmos as informações relativas a desvios de comportamento e decorrentes problemas éticos envolvendo o indivíduo ou fração de efetivo.

Ao citar o efetivo em sua completude, fração dele, ou mesmo o indivíduo, como importante representação singular do todo, não há nada que mais nos identifique do que o uniforme. A farda, em seus tons de azul, é um dos principais símbolos de nossa Instituição e a sua correta utilização, desde os seus mínimos complementos, culminando com a perfeita padronização de todas as inúmeras peças, deve constituir-se em motivo de orgulho, representando um dos maiores símbolos do sentimento de pertencimento à Força Aérea Brasileira.

“A imagem de nossa Força estará refletida no ânimo de seus homens e mulheres e na farda que envergam.”

OS ATIVOS PATRIMONIAIS NO SUPORTE À ATIVIDADE-FIM

Uma Força Aérea moderna tem na aplicação de seus meios, de forma coordenada e competente, a expressão de sua capacidade de gerar efeitos dos mais variados.



Hangar do Zeppelin
no Rio de Janeiro/RJ.

Nessa linha, os ativos patrimoniais devem estar dimensionados e estrategicamente localizados, possibilitando às diversas OM o perfeito cumprimento de suas missões. Este é o nosso “patrimônio imobiliário estratégico”.

O binômio “dimensionamento e localização” deve levar em conta as características dos novos Meios de Força Aérea, buscando-se a economia de recursos e a perfeita eficiência. Dentro desse escopo, as limitações orçamentárias nos exigem novos estudos, na busca da redução dos custos com a manutenção e a segurança de áreas patrimoniais.

Os processos de alienação de imóveis, no âmbito do COMAER, serão realizados tendo como foco as desejáveis e benéficas contrapartidas. Para tanto, deveremos valer-nos de nosso “patrimônio imobiliário operacional”. Tal patrimônio traduz-se naquelas áreas que indicam a possibilidade de, ao serem negociadas, seguindo os ditames da legislação que rege o patrimônio da União, suportarem fração significativa de nosso plano de obras.

Em resumo, os imóveis não utilizados pelo COMAER serão, após rigorosa análise do Comando-Geral de Apoio (COMGAP), e sob a coordenação do Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER), aproveitados de maneira a complementar os esforços orçamentários.

Esse tipo de processo permitirá a construção e a manutenção de estruturas essenciais à atividade-fim, como obras de infraestrutura aeronáutica, além da construção de Próprios Nacionais Residenciais (PNR) em localidades estratégicas e ainda carentes deste tipo de apoio ao efetivo.

Visando aprimorar e aumentar a eficiência na gestão do patrimônio imóvel, também foi firmado, no corrente ano, um Acordo de Cooperação Técnica entre o COMAER e o BNDES, tendo como objeto a cooperação técnica para o planejamento preliminar da estruturação de projetos de desestatização de ativos imobiliários de interesse do COMAER.

Vale ressaltar, ainda, que a adequação das OM perpassa a otimização dos espaços físicos, alcançando, ainda, o melhor aproveitamento energético, tendo como principal objetivo a redução do consumo de energia. Por meio das diretrizes do Programa de Eficiência Energética (PEE), o EMAER coordenará as ações de orientação ao efetivo quanto ao consumo sustentável, de utilização de equipamentos mais eficientes e da inserção de fontes alternativas, dentre elas a criação de usinas de energia fotovoltaica. Tais medidas contribuirão, diretamente, para a resiliência energética e operacional de nossa Força Aérea.

A CIÊNCIA E TECNOLOGIA VOCACIONADAS PARA A MISSÃO

A Política Nacional de Defesa (PND) tem como um de seus pilares o conjunto das três Forças Armadas para prover dissuasão e, se necessário, atuar em situações em que a segurança e a manutenção dos interesses nacionais exijam.

Devido ao rápido ritmo do avanço tecnológico mundial, é necessária a atualização dos vetores e dos armamentos em uma cadência cada vez maior.

Diante de um cenário cada vez mais volátil, o estabelecimento de uma estratégia para o desenvolvimento e para a aquisição de novos sistemas de defesa, que assegurem a manutenção das capacidades frente aos possíveis cenários de emprego, desafia diuturnamente as forças armadas modernas.



Dessa forma, cabe ao COMAER fomentar a consolidação de parcerias para encontrar soluções que aproveitem a capacidade já instalada na Base Industrial de Defesa (BID) nacional e estimulem a consolidação de um modelo de negócios com base na tríplice hélice, com incremento da sinergia entre a universidade, a indústria e o governo, onde o Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA), por meio de seus Institutos, ocupa lugar de destaque desde os primeiros anos da Força Aérea Brasileira.

É tão forçoso quanto necessário, entretanto, que as atividades desenvolvidas em nosso parque científico e tecnológico alcancem resultados plenamente associados à missão-síntese da FAB.

O esforço por uma metodologia para o gerenciamento de projetos, ciclos de vida de sistemas, materiais e processos, de qualquer natureza, sejam eles considerados administrativos ou operacionais, certamente, transborda o contexto da ciência e tecnologia e alinha-se ao atual cenário de emprego multidomínio, no qual ar, espaço e ciberespaço representam um Teatro de Operações único, em tempos de guerra ou de paz, indistintamente.

Assim, faz-se necessário que as normas tenham o seu escopo ampliado, para além do atualmente regulamentado pela DCA 400-6, a qual representa o norte, hoje vigente, para a temática dos ciclos de vida.

Tal expansão doutrinária não impede que o alargamento dessa padronização metodológica possa ser viabilizada pela inovação de qualquer militar ou civil do nosso efetivo, para qualquer projeto, sistema ou processo, em complemento ou aperfeiçoando o conjunto normativo atual.

Mesmo a inovação conta com fases metodológicas relativamente claras e sucessivas, quais sejam:

- Fase 1 - Identificar os problemas, priorizá-los e construir uma proposta de solução de alto valor conceitual, devidamente alinhada com a missão institucional ou de sua organização militar;

- Fase 2 – Começar taticamente, ou seja, mirar em pequenos alvos de alto valor agregado;

- Fase 3 – Encontrar a solução correta e difundir o sucesso; e

- Fase 4 – Preparar para a escalada e o emprego da solução em alvos maiores.

Não imaginaria óbices para uma ampliação doutrinária do controle dos ciclos de vida. Tais ações terão inclusive o condão de ampliar a governança e a *accountability* em inúmeras áreas de atuação de nossa Força Aérea, não apenas na ciência e tecnologia.

O INCREMENTO DA ATIVIDADE ESPACIAL

Os serviços espaciais tornaram-se essenciais e estão presentes na rotina da sociedade. Da mesma forma, o espaço é fundamental para o emprego do poder militar. Alinhada com essa realidade, a Estratégia Nacional de Defesa (END) elencou o setor espacial como estratégico e acertadamente delegou ao COMAER a responsabilidade pela sua coordenação. O Programa Estratégico de Sistemas Espaciais (PESE) nasceu em uma correta concepção de emprego dual, ou seja, atender às demandas civis e militares com constelações de satélites óticos, de comunicação, de sensoriamento remoto, meteorológico, entre outras futuras necessidades.

No escopo do PESE, a FAB opera o Centro de Operações Espaciais (COPE), controlando o Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações Estratégicas (SGDC), bem como provendo informações de sensoriamento remoto espacial às Forças Armadas e aos órgãos governamentais, em prol das operações militares, da segurança pública, em apoio ao órgãos de controle do meio ambiente e de desastres naturais, entre outros.

Todavia, a demanda por sistemas espaciais é crescente e essa capacidade será incrementada com a aquisição em curso de um novo sistema espacial de sensoriamento radar da constelação Lessônia.

Há que se potencializar a implantação e o desenvolvimento do Centro Espacial de Alcântara (CEA), o qual possibilitará que empresas nacionais e internacionais realizem lançamentos espaciais a partir do território nacional. O CEA reafirma o compromisso da FAB com o desenvolvimento do Brasil, impulsionando o programa espacial brasileiro, alavancando a BID e estimulando o desenvolvimento socioeconômico regional e nacional.



Centro de Lançamento
Espacial, em Alcântara/MA.



Centro de Operações Espaciais - Brasília/DF.

Especificamente sobre o CEA, ressalto que, dentro da política pública brasileira da exploração pacífica do espaço exterior, esse Centro representa a consolidação da principal ferramenta do poder espacial do país, na sua busca pela autossustentação de longo prazo, em termos de recursos financeiros de todo o programa espacial nacional.

Vale lembrar que essa busca da capacidade de autossustentação, em termos de financiamento, tem o potencial, inclusive, de transbordar para outras temáticas transversais à conjuntura do CEA.

Imagine-se que os recursos arrecadados podem, inclusive, ser reinvestidos no incremento da resiliência energética sustentável do próprio Centro e, cujo excedente, ainda teria o condão de cumprir sua função social, ao ser, eventualmente, franqueado às comunidades quilombolas da região, cujas titulações de posse foram e tendem a ser concedidas, mediante a colaboração dos diversos atores governamentais envolvidos.

Assim, cabe a nossa Força Aérea manter voz ativa, produzir modelos apurados e seguros de exploração, além de assessorar o processo decisório no bojo do Comitê de Desenvolvimento do Programa Espacial Brasileiro (CDPEB), criado pelo decreto presidencial 9.279, de 6 de fevereiro de 2018.

É desse fórum do mais alto nível governamental de onde são emanadas as diretrizes e metas para a potencialização do Programa Espacial Brasileiro (PEB). Tal conjunto decisório é a autêntica baliza a guiar os esforços nacionais para superar os desafios do vicejante poder espacial brasileiro.

Assim, incentivo o EMAER, o DCTA e o COMAE a perseguirem parcerias com órgãos correlatos na esfera federal, bem como a buscarem modelos de gestão que tornem as operações e os investimentos necessários às atividades espaciais menos dependentes do orçamento da União e explorem o potencial comercial do CEA, dentro das normas existentes ou a serem propostas.

A DEVIDA IMPORTÂNCIA DAS ESTRUTURAS SISTÊMICAS

A sistematização radial de atividades relevantes para uma organização tem por finalidade realizar tarefas de apoio em proveito da sua missão principal. Tendo por foco o trabalho em equipe, a vinculação de seus elementos integrantes ocorre por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa.

Nossa Força Aérea dispõe de estrutura complexa, principalmente no que tange às atividades de apoio, exigindo-nos a total observância do arcabouço normativo e o pleno funcionamento de suas diversas estruturas sistêmicas.

Considerando que a eficiência e a eficácia são primordiais para o funcionamento de uma Força Aérea moderna, oriento aos Órgãos Centrais que reinterpretem tais normas e supervisionem suas estruturas organizacionais sistêmicas, com o fito de possibilitar a sua evolução, o seu fortalecimento, a sua reformulação ou até a sua extinção. Só assim teremos o aperfeiçoamento de nossos Órgãos Centrais.





A OBSERVÂNCIA À ATIVIDADE CIBERNÉTICA

Perante as crescentes ações adversas oriundas do ciberespaço, cujos reflexos negativos são a redução ou até mesmo a neutralização da capacidade de atuação de instituições privadas ou públicas, a FAB decidiu fortalecer seu poder de defesa cibernética, por meio do aprimoramento da estrutura de proteção, já existente, no Centro de Computação da Aeronáutica de Brasília (CCA-BR).

A implantação do Núcleo do Centro de Defesa Cibernética da Aeronáutica (NuCDCAER) viabilizará a futura unidade operacional, que deverá dedicar-se às atividades de exploração e de ataque previstas na Doutrina Militar Conjunta de Defesa Cibernética.

Dessa forma, a FAB deverá somar esforços para que, no prazo de três anos, tenha mais uma importante ferramenta no seu inventário operacional, beneficiando a defesa de suas principais infraestruturas críticas, com ênfase nas que compõem o Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA), o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) e as relacionadas às atividades espaciais.

Entendo que o objetivo seja o de atingir e manter a assimetria positiva e resiliente a nosso favor e contra ações cibernéticas maliciosas, mantendo elevada a capacidade da Força Aérea de Controlar, Defender e Integrar, mesmo sob as tentativas de impedimento vindas de um espaço virtual globalizado.

VOCAÇÃO PARA A RESPOSTA À SOCIEDADE

A Força Aérea, por suas qualidades intrínsecas e vocação, sempre atendeu às demandas da sociedade. Fruto das características do Poder Aéreo, relacionadas ao alcance, velocidade, mobilidade, flexibilidade e



pronta-resposta, fazemo-nos presentes nas mais diversas ocasiões em que somos chamados a levar nosso contributo à sociedade brasileira.

Por meio de ações de apoio à nação, a FAB interage com diversas agências governamentais em suporte às operações de combate a incêndios, ajudas humanitárias e mitigação de desastres naturais, tanto no país, como somando-se em consórcio com outros países em esforço internacional. Ressaltam-se, ainda, as Operações de Recuperação de Nacionais, onde os meios da Força Aérea foram prontamente empregados para a repatriação e reintegração de cidadãos brasileiros isolados ou em perigo.

Destaco a necessidade de mantermos nossa atenção diuturna às missões de combate a ilícitos transnacionais e de busca e salvamento, além das operações de garantia da lei e da ordem, decorrentes de crises nas instituições de segurança pública.

Assim, revisitando novamente a introdução, onde George Orwell citava a intransponibilidade das fronteiras, depois do surgimento da arma aérea, devemos honrar essa constatação visionária, ao buscarmos uma atuação coordenada e colaborativa com as demais Forças Singulares e agências governamentais responsáveis pelo combate aos ilícitos transnacionais.

A Força Aérea deve manter-se pronta para o emprego em áreas estratégicas previstas nas atribuições subsidiárias.

Ainda dentro desse escopo, cabe ressaltar a manutenção do crucial apoio prestado à sociedade no curso da pandemia da COVID-19, onde nossas asas devem atuar de modo intenso para combater as mazelas geradas por essa doença.

Aeronave U-100 Phenom
da FAB realiza transporte de órgãos.





Operação Poseidon 2020:
ação conjunta da Força Aérea
Brasileira e Marinha do Brasil.

INTEGRAÇÃO COM AS DEMAIS FORÇAS ARMADAS

A integração com as demais Forças Armadas e o Estado-Maior Conjunto da Forças Armadas (EMCFA) visa otimizar o uso dos meios militares e logísticos na defesa do País, assim como em exercícios e operações nacionais e internacionais, humanitárias ou de resgate, de segurança das fronteiras e nas ações de defesa civil.

Faz-se necessário que sejam superadas as diferenças organizacionais, operacionais e culturais entre as Forças Singulares, o que não representa uma exclusividade brasileira, pois já foi inclusive objeto de estudo de respeitados *think tanks* internacionais.

Da mesma forma, a competição interforças por recursos orçamentários deve ser totalmente desestimulada. Na mesma intensidade, mas em sentido oposto, os aspectos culturais conjuntos são dignos de serem incrementados, em prol de uma visão de que juntos somos mais fortes.

Nesse sentido, a Força Aérea trabalhará com o objetivo de fortalecer a interoperabilidade nas diversas ações necessárias à defesa nacional, pois as operações militares de grande envergadura exigem o emprego de elementos pertencentes a mais de uma Força Armada. Para tal, a FAB buscará somar-se aos esforços das demais Forças, visando compatibilizar procedimentos e integrar as ações, obtendo a maior efetividade na execução das operações conjuntas.

Ressalto a necessidade de se manterem colimados os avanços em projetos essenciais para a interoperabilidade, com ênfase para o Link BR2 e o IFF Modo 4 nacional. Tais equipamentos devem significar, ao longo dos próximos anos, o contributo para o estreitamento da relação com a Marinha do Brasil e com o Exército Brasileiro, no contexto de um emprego mais eficiente dos seus meios, cujo sucesso contribuirá, sobremaneira, para o cumprimento da missão constitucional das Forças Armadas.

Esse êxito conjunto poderia ser traduzido no lema: “se juntos somos mais fortes, irmanados somos imbatíveis”.

A COOPERAÇÃO COM AS FORÇAS AÉREAS

A Força Aérea Brasileira do século XXI tem buscado a permanente capacitação do efetivo, com vistas ao cumprimento de sua missão constitucional, de modo a manter o elevado nível operacional para o pronto emprego, seja em missões militares na defesa da Pátria, seja no apoio à população nas mais diversas situações.

Assim, a fim de manter a constante capacitação profissional, torna-se essencial o incremento do relacionamento internacional, da atividade diplomática e de inteligência estratégica.

A experiência mostra que devemos ampliar e manter a cooperação com as Forças Aéreas dos países amigos, mormente do continente americano, por meio do Sistema de Cooperação entre as Forças Aéreas Americanas (SICOFAA) e da Junta Interamericana de Defesa (JID).

Tenho a convicção, ainda, da necessidade da participação da FAB em contribuições diretas com os esforços na busca da paz, capitaneadas pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Incentivo a continuidade das trocas de experiências por meio de acordos bilaterais com as Forças Aéreas de países de interesse, consagrando as atividades de real aplicação em nossas atividades operativas.

O relacionamento com os países amigos deverá estreitar-se e intensificar-se a cada novo passo dado, pois fundamenta-se na amizade, na cooperação e na confiança mútua, que se traduzem em resultados inegavelmente positivos, nas diversas áreas de interesse.



A CONEXÃO COM O MINISTÉRIO DA DEFESA

Prevejo que a conexão do COMAER com o Ministério da Defesa, que se fortalece a cada novo ano, será potencializada por intermédio da participação dos nossos representantes, altamente capacitados e motivados, no assessoramento para a resolução dos assuntos de Defesa.

Ademais, a busca pelo alinhamento das Políticas de Defesa, emanadas pelo Ministério da Defesa, com as Estratégias do COMAER, deverá demonstrar o amadurecimento dos nossos processos de gestão institucional, promovendo o encadeamento refinado de atividades, administrativas e operacionais, com o foco no atendimento das necessidades do Brasil, contribuindo para facilitar o cumprimento da missão constitucional da FAB.

O TRATO COM OS MEIOS DE COMUNICAÇÃO

Notadamente, tenho em mente que o nosso povo deve conhecer e acompanhar a atuação da Força Aérea em sua plenitude, a julgar que estamos presentes em todos os rincões do país, cumprindo todo o leque de nossas missões, motivo de orgulho para todos, pelo que devemos ser observados pela sociedade.

Há que se ter a visibilidade da Nação e intensificar a divulgação das ações nos meios de comunicação, estreitando este relacionamento com os órgãos da imprensa, utilizando-se as diversas mídias, de modo que a população tenha a perfeita e clara noção da atuação da Força Aérea Brasileira.

Deve-se observar, todavia, a atenção com informações de caráter operacional, que possam revelar dados que, caso divulgados, causem prejuízo ou exponham capacidades importantes e sensíveis da Força.



Media Day com a imprensa durante a Cruzex realizada em Natal/RN.



CONSIDERAÇÕES FINAIS DO SEU COMANDANTE

Ao finalizar a presente diretriz, ainda me encontro envolto em múltiplos sentimentos e projetos, que se mesclam no coração e na mente deste Comandante. Talvez as palavras que melhor traduzam essa tempestade cerebral e emocional sejam: **expectativa, convico, esperana, abnegao e misso.**

Expectativa, pois o futuro a Deus pertence, mas o Criador, habilidosamente, concede-nos as ferramentas para construí-lo, a cada dia, com cada singela contribuição ao cumprimento da nossa missão como Força Aérea.

Convico, porque não poderia estar mais convencido de que devemos permanecer irmanados, homens e mulheres de azul, na labuta por uma Força Aérea mais moderna, eficiente e zelosa com seus preciosos recursos humanos. É fruto dessa sinergia que viceja o honroso sentimento coletivo de cumprimento da missão.

Esperana de que sempre dias melhores estão por vir, mesmo quando as barreiras pareçam intransponíveis. Utilizemo-nos da inovação, respeitando o passado, mas com os olhos no futuro, para que os resultados da missão sejam os melhores possíveis.

Abnegao, que é o cerne da profissão militar, ao posicionarmos as prioridades da nossa Força Aérea, antes dos anseios individuais de cada um. Abnegação está para a Instituição, como o Patriotismo está para o Brasil, cuja soberania é nosso dever proteger.

A **Misso**, por fim, como já perceberam, está em toda parte e em todo momento. É a única aerovia possível na jornada de uma Instituição permanente e nacional, na direção dos anseios dos cidadãos, sempre guiada pelos ditames democráticos e legais do Estado Brasileiro.

**Boa Misso a todos os integrantes da Fora Area Brasileira.
Sejam absolutamente felizes!**



Tenente-Brigadeiro do Ar Carlos de Almeida Baptista Junior
Comandante da Aeronáutica



PARTE II

PENSAMENTO AERONÁUTICO BRASILEIRO

Introdução

A influência das tendências políticas no Pensamento Aeronáutico Brasileiro

Influência das Lideranças sobre o Pensamento Aeronáutico

A contribuição da História para o Pensamento Brasileiro Aeronáutico

Dissuasão

Os desafios de uma Força Aérea

Introdução

Grupo de Estudos do Pensamento Aeronáutico



Mesmo darwinistas e criacionistas, antagonistas figadais, concordam que longa foi a caminhada que permitiu que a humanidade pudesse finalmente romper a terceira dimensão, galgando definitivamente os ares.

E, quando se olha para atrás, fica claro que o sucesso nessa empreitada muito se deveu à tenacidade pessoal de alguns poucos que, pensando e agindo transcendentalmente, adquiriram, antes dos outros, um vislumbre do poder da aviação como fator de desenvolvimento e integração, que serviria sempre como mola propulsora nessa efeméride.

Entretanto, é certo que essa transcendência terá se originado primeiramente na mente de cada um deles, a partir de um conjunto de ideias sistematizáveis, consubstanciado em forma de “pensamento filosófico” que terminaria por nortear suas ações, permitindo que viessem, cada um a seu modo e a seu tempo, modificar o universo moral, ético e de costumes, no qual nos inserimos.

A orientação sistemática e conjuntural desse pensamento filosófico para o campo da aviação, alterando o cenário e criando realidades cada vez mais avançadas, conceitual e tecnologicamente, terminou por estabelecer um modo de pensar específico, que poderíamos bem denominar como “Pensamento Aeronáutico”.

No Brasil, esse modo de pensar, por sua vez, insere-se num conjunto maior, o “Pensamento Brasileiro”, tema explorado filosoficamente há mais de dez anos no Clube de Aeronáutica, por iniciativa do Cel Araken Hipolito da Costa, objetivando responder a questões fundamentais sobre nossa constituição cultural, nacionalidade e finalidade.

Ao longo desses dez anos, sob o estímulo e com a colaboração de importantes pensadores contemporâneos brasileiros, como Francisco Martins de Souza, Miguel Reale, Antonio Paim, Ubiratan Macedo e Ricardo Vélez Rodrigues, o Clube de Aeronáutica vem promovendo estudos, seminários e debates sobre o tema, o que permite hoje classificá-lo, sem pejo, como a “Casa do Pensamento Brasileiro”.

Agora, buscando dar sequência àquela bem-sucedida iniciativa e em seus mesmos moldes, o Clube de Aeronáutica vem criar um grupo de pensadores exclusivamente dedicado ao “Pensamento Aeronáutico”.

Composto inicialmente pelo conselho editorial da “Revista Aeronáutica”, a partir da mesma liderança, esse núcleo pretende analisar o tema conforme a seguinte definição: “O Pensamento Aeronáutico representa a cosmovisão cultural da elite da sociedade, moldada dinamicamente ao longo do tempo pela influência de pensadores, fatos históricos, tendências políticas, princípios éticos, tecnologias, lideranças e por sua própria constituição organizacional, tendo em vista a utilização da aviação para alcançar e sustentar o bem-comum”.

O grupo passou a se reunir mensalmente no Clube de Aeronáutica ou, mais recentemente, à distância, para responder algumas perguntas fundamentais:

- Quem seria a elite aeronáutica brasileira?
- Quais seriam esses pensadores aeronáuticos?

- Quais os fatos históricos significativos para a evolução do Pensamento Aeronáutico?

- Quais as tendências políticas e qual foi sua influência sobre o Pensamento Aeronáutico?

- Em que medida o avanço tecnológico alterou e vem alterando esse Pensamento Aeronáutico?

- Quais as lideranças da aviação que atuaram no processo?

- Qual a participação da estrutura organizacional da aviação na formação do Pensamento Aeronáutico?

E, finalmente:

- Como qualificar o estado atual do Pensamento Aeronáutico?

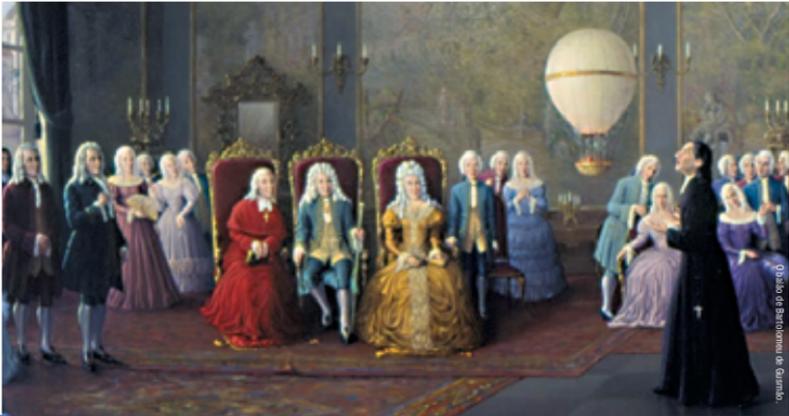
Num país como o Brasil, com dimensões continentais e um significativo histórico no “domínio do ar”, seria desnecessário mencionar a importância da aviação – civil e militar – como fator crítico para se alcançar e sustentar o bem-estar da sociedade brasileira, contribuindo decisivamente para nossa condição de nação livre, próspera e soberana.

Desde já convocamos a todos para participar dessa iniciativa enviando seus pontos de vista, através de email, para revista@caer.org.br, solicitando a inclusão do tema “Pensamento Aeronáutico” no campo do “Assunto”.

A tarefa é, sem dúvida, ambiciosa, mas perfeitamente realizável, e fica aqui nossa promessa de trazer a essas páginas os frutos de nosso trabalho.



Da esquerda para a direita: Cel Av Póvoas, Cel Av Pedra, Maj Brig Ar Perez, Cel Av Lamounier, Cel Av Araken, Ten Cel Av Kauffmann e Ten Brig Ar Mendes.



A INFLUÊNCIA DAS TENDÊNCIAS POLÍTICAS NO PENSAMENTO AERONÁUTICO BRASILEIRO

Renato Paiva Lamounier
Cel Av
rplamounier@gmail.com

À GUIA DE INTRODUÇÃO

Ao se falar de Política, faz-se necessário ressaltar que o amplo e variado significado dessa palavra depende das condições e circunstâncias em que, como um verbete, é colocado, sobretudo em que época, por quais motivos e por quem é empregado.

No entender de Carl von Clausewitz no seu memorável *On War*, na edição e tradução para a língua inglesa de Michael Howard e Peter Paret (Princeton University Press – New Jersey), a “Guerra é definida como a continuação da Política por outros meios”.

Segundo os ensinamentos do eminente estudioso e Geopolítico brasileiro, General Carlos de Meira Mattos, a “Política é O Que Fazer, enquanto que, por ela inspirada, a Estratégia é O Como Fazer”.

Isto posto e dentro da diversificada gama de situações em que a Política se faz, assim, presente, podemos considerá-la neste Ensaio sobre o Pensamento Aeronáutico Brasileiro como o Desejo e a Determinação de se estabelecer um Processo para a criação da mentalidade aeronáutica requerida pelas condições físico-geográficas de um país continente, ademais da exigência social para a integração e o desenvolvimento como base para a prosperidade, a qual, por sua vez, demanda o seu emprego par e passo com as necessidades de Defesa.

Em sendo um processo, não tem limites no espaço e no tempo. Não depende, como foi dito, de pessoas circunstâncias ou época, mas, sim da evolução inexorável e da Vontade daqueles que o fazem acontecer, continuar e frutificar. Sabemos, pelo estudo da História, como e quando ele teria começado e de que maneira vem acontecendo. Entretanto, apenas temos um vislumbre do seu futuro, no qual podemos projetar um fato aparentemente, apenas aparentemente, sem co-relação neste breve raciocínio:

No momento em que a evolução tecnológica levou a Humanidade a desvendar, física e diretamente, o Espaço extraterrestre, faz-nos pensar na visão de Santos=Dumont quando este, contrariando os engenheiros e construtores por ele contratados, introduz no seu Primeiro Balão os ousados cálculos para a estabilidade do menor aeróstato esférico nunca dantes construído e utiliza, com ineditismo revolucionário, cordas de piano para sustentar a barquinha e seda japonesa para o diminuto invólucro, materiais estes jamais utilizados na Aerostação. Parafraseando Neil Armstrong: “um grande passo para o Homem, mas um gigantesco salto para a Humanidade”.

Sob este tema, iniciemo-lo com uma atrativa motivação, de uma forma pitoresca e com o romantismo da ilusão das lendas. Assim, a fuga de Ícaro da Ilha de Creta deve ter sido determinada por um motivo político que levou o Rei Minos a fazê-lo prisioneiro e a seu pai, o arquiteto Dédalo, construtor do famoso labirinto para nele confinar o terrível Minotauro.

De forma concreta, já na realidade histórica, podemos considerar a “Passarola” de Bartolomeu Lourenço de Gusmão como um dos mais antigos episódios, senão o maior deles, em que o cenário político influenciou o pensamento aeronáutico. Esse conhecido fato confere singular significado ao Pensamento Aeronáutico Brasileiro, pois que, naqueles meados do século XVIII, o “Padre Voador”, assim cono-

minado, vivia na Corte de Lisboa, onde o seu irmão Alexandre de Gusmão pontificava na elaboração política do Reino Português sob Dom João V. Como aquele, também um brasileiro nascido em Santos, este célebre diplomata foi o mentor do tratado de Madri, celebrado em 1750 para regularizar as fronteiras fruto da expansão bandeirante além do meridiano de Tordesilhas. Seria interessante uma elucubração transcendental sobre a mentalidade aviatória no Brasil, sobretudo a militar, quando foi inspirado a seguir o trabalho de integração nacional dos Bandeirantes, rompendo o limitante “círculo dos Afonsos” para lançar os precários aviões em direção ao sertão bruto onde inexistia infraestrutura de qualquer espécie. Foi o início do Correio Aéreo Militar, depois Correio Aéreo Nacional, o legendário CAN que viria a se constituir numa das maiores obras sociais do país, quicá do mundo, além do laboratório que forjou tripulações, desenvolveu a logística, as técnicas e os procedimentos para a Força Aérea que em breve surgiria e seria posta à prova em operações de guerra no Velho Continente. Não é sem razão que o poeta introduziu no Hino dos Aviadores Brasileiros o significativo verso “Bandeirantes do Século do Aço”!

Dando um salto na História chegamos à Campanha da Tríplice Aliança ou Guerra do Paraguai, ocorrida no sul da América do Sul na segunda metade do século XIX. Naquele conflito, o Duque de Caxias empregou pela primeira vez no hemisfério a observação aérea nos campos de batalha, utilizando dois balões cativos contratados com dois balonistas norte-americanos. Na Força Aérea Brasileira, o 1º/10º GAv, Esquadrão de Reconhecimento Foto e Meteorológico sediado na Base Aérea de São Paulo (Cumbica), tinha no seu emblema o Brasão de Armas de Caxias e a figura de um balão a hidrogênio. É provável que, desprezando o valor histórico de tão importante e significativo acontecimento, este não seja mais o atual emblema daquela unidade aérea hoje sediada na Base Aérea de Santa Maria. Merece registro a interpretação de estudiosos que atribuem a essa experiência a inspiração de Luiz Alves de Lima e Silva para conceber e executar a genial e vitoriosa Marcha de Flanco com a qual iniciou a derrota do inimigo, cujas forças eram notadamente superiores em efetivo e equipamentos. Essa superioridade, já que o tema é tendências e influências, advém do papel da irlandesa Elisa Lynch na vida de Francisco Solano Lopez, levando-o a sonhar com um império sul-americano nos moldes daqueles em que ambos viveram durante seu romance na França. E já, também, que em

História não há compartimentos estanques, a concepção Linch/Solano Lopez buscou o espaço vital e antecipou em cerca de 100 anos a doutrina do *Lebensraum* de Karl Haushoffer, geopolítico alemão cuja influência sobre Adolf Hitler levou à catástrofe da Segunda Guerra Mundial. No ambiente mundial vigente à época dos abordados acontecimentos sul-americanos, antecedendo a tão decantada *belle* époque, estava à frente do Império do Brasil um humanista e pacifista, sendo estas uma das muitas e notáveis características do verdadeiro e admirável estadista que foi D. Pedro II, as quais, infelizmente, levaram-no a não acreditar o suficiente no ensinamento do *si vis pacem para bellum*.

O pensamento humano, nas suas diversas manifestações, não se limita ao tempo e à geografia, muito ao contrário, expressa e cria novas realizações, aprimora e desenvolve conceitos como fundamento das ideias base cujas raízes, muitas vezes, aparentam não ter correlação com o passado e seriam, tão somente, causa e efeito da evolução de tecnologias e doutrinas circunscritas a um momento, pessoas e circunstâncias.

Assim não é! – pois permeia incessantemente as influências de cada lugar e de cada tempo para formar a unidade de pensamento essencial à continuidade e às grandes mudanças.

Em benefício da brevidade e da objetividade, no caso presente que é o da busca e da definição do Pensamento Aeronáutico Brasileiro, a comprovação está na completa e detalhada Cronologia de Efemérides esmeradamente elaborada pelo Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica e oferecida para debate do seu Conselho Editorial. A essa cronologia se junta esta pretensa introdução, de forma a demonstrar a sua trajetória ao longo do tempo e do espaço, na concretização das realizações do passado para a inexorável e dinâmica (o Céu é o Limite) em direção às exigências dos novos tempos.

Nessa trajetória, porém, nem tudo foram flores, como inexoravelmente o determinam a fragilidade e falibilidade das ações humanas. Houve espinhos, também! Em outras palavras, influências benéficas e malélicas, frutos de concepções equivocadas, intencionais ou não, bem como de ideologia condenável e inadequada a uma atividade tecnicamente complexa e de elevadíssimo custo, na qual, ademais, é exigida uma forte dose de idealismo e, no caso de empreendedores privados, espírito pioneiro e disposição para o risco a ela inerente. Assim, tomos como exemplo, dentre muitas outras, a influência benéfica do Governo Getúlio Vargas em criar o Ministério da Aeronáutica, bem

como, alguns anos mais tarde, a lúcida administração que nele instalou o *sui generis* Sistema Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo, assim como a Doutrina do Poder Aéreo Unificado com seus cinco ramos entrelaçados de forma a otimizar os meios afins para os objetivos comuns e logrando consolidar a grandeza da aeronáutica brasileira. Como influência maléfica tome-se como exemplo a incapacidade do poder público de preservar as empresas de transporte aéreo genuinamente brasileiras, com seu sofisticado parque industrial a constituir uma reserva estratégica de vital importância para a mobilização nacional. Neste aspecto, perdeu-se a capacidade de formação de pilotos e pessoal técnico representado pelo desaparecimento do histórico Aeroclube do Brasil (o segundo do mundo em antiguidade), de outros aeroclubes regionais e da Escola de Aperfeiçoamento e Preparação da Aviação Civil (EAPAC), cujos ambiciosos e meritórios objetivos chegaram a produzir muitos e bons frutos.

Por último, mas não menos importante, a “detranização”¹ representada pela ANAC, destruiu uma estrutura consagrada, eficaz e econômica, transformando-a numa dispendiosa máquina burocrática, politizada e distante do interesse dos usuários do setor por ela regulado. É digna de menção a terceirizada pulverização dos exames de capacidade física de aeronautas e aeroviários, desprezando-se o conhecimento acumulado em 70 anos dos profissionais médicos da Aeronáutica, todos com qualificação





Getúlio Vargas, visita a Base Aérea de Santa Cruz

formal no curso especializado no Brasil e nas melhores instituições afins do exterior. Desde os tempos do então Instituto de Seleção e Controle (ISC), depois Instituto de Seleção, Controle e Pesquisa (ISCP) até o salto científico para o hoje Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL), os quais, em conjunto com o Instituto de Psicologia da Aeronáutica (IPA) acumulavam um precioso acervo das características antropomórficas e antropométricas do pessoal integrante da aviação brasileira, um verdadeiro banco de dados que muita falta fará à crescente indústria aeronáutica nacional. Nesse sentido, o exitoso projeto do caça bombardeio AMX, juntamente com a Aeritalia e o mais recente e arrojado desenvolvimento, em conjunto, do caça supersônico Gripen NG, assim como de outros projetos no futuro, sentem, sem dúvida, o efeito pernicioso da ruptura do pensamento aeronáutico brasileiro de forma integrada, aditiva e harmônica como vem (ou vinha) ocorrendo ao longo dos últimos 100 anos ■

Nota:

¹ “Detranização” – neologismo autoexplicativo alusivo a alguma burocrática, ineficiente, tecnicamente desqualificada e, não raro, corrupta organização prestadora de serviço público que, ignorando sua própria razão de ser, torna-se um fim em si mesma.

INFLUÊNCIA DAS LIDERANÇAS SOBRE O PENSAMENTO AERONÁUTICO

Flavio Catoira Kauffmann

Ten Cel Av

kaureserva@gmail.com



Essa parte de nosso trabalho deriva da aceitação inicial de que realmente haja um Pensamento Aeronáutico consubstanciado, ou, como externou Durkheim, uma “consciência comum”, que é difusa em toda a extensão de nossa sociedade, mas que mantém características específicas, que a tornam uma realidade distinta.

Embora sofra a ação do pensamento dos indivíduos que passam, ela permanece.

Difere das consciências particulares, muito embora só possa ser percebida nos indivíduos.

Em nosso caso, a Aeronáutica, é um tipo onírico de sociedade, que tem suas propriedades, suas condições de existência, seu modo de desenvolvimento, do mesmo modo que os tipos individuais, congregando os vocacionados para a conquista do ar.

Afinal, o céu é um só, que nos une, envolve e cobre a todos.

Tomando então, por princípio, que “os indivíduos modificam e são ao mesmo tempo modificados pelas sociedades”, como bem definido pela Escola de Frankfurt em sua Teoria Crítica – uma “flagship” do marxismo cultural – parece que o psicanalista Erich Fromm, marxista freudiano, com seu “inconsciente social”, foi o que mais avançou nessa temática.

No Brasil, soa interessante e bastante lógica a tese de Raymundo Faoro em “A República Inacabada”: “O saber informulado, que, pela via da práxis, compõe o pensamento político, está na sugerencia; é esta que o distingue da fantasia, do arbítrio imaginativo e da ideologia. A sugerencia, em direções contrárias, freia, de um lado, o desenvolvimento teórico, dando-lhe consistência prática, e, de outro, marca o limite da presença da sociedade”.

Se aceitarmos, portanto, que os indivíduos comuns são marcados, deixam suas marcas e modificam o curso e o pensamento de uma sociedade, seria mais do que razoável inferir que quanto maior a relevância do pensamento de um indivíduo, maior a marca histórica produzida nessa sociedade.

Como ouvi há poucos anos de Ivan Trompowsky – meu saudoso comandante, no Esquadrão Pampa, no princípio da década de oitenta – numa reunião da ABRAPC:

“Todos colaboramos com pequenos tijolos na construção da “Catedral” da FAB. E alguns (agora referindo-se aos brigadeiros Menezes e Carlos Baptista) erigiram verdadeiras paredes (...).”

Bem, vencida mais essa etapa de aceitação, não é difícil, apoiados na História, dimensionar a intensidade de cada uma dessas influências, mas como aquilatar a contribuição no que se refere às suas características, já que cada indivíduo as tem de modo aleatoriamente diverso?

Como classificar as tendências de cada um de nossos pensadores de *per si*, moldadas por uma série de fatores ao longo do tempo, e dinâmicas ao longo de suas vidas, como num processo de maturação de queijos ou vinhos.

É certo que cada uma dessas influências, no seu momento exato, projetou sobre nossa sociedade de homens do ar o pensamento de cada um deles naquele momento. E isso pode ser perfeitamente identificado através do comportamento de cada um desses indivíduos.

Se aceitarmos que o comportamento reflete o caráter, que decorre do hábito, que deriva da ação, que materializa a palavra, que redundando dos valores e que, em última instância, deriva daquele conjunto de ideias sistematizáveis a que denominamos “pensamento”, poderíamos tentar uma engenharia filosófica reversa nesse processo para, a partir dos comportamentos, levantar a hierarquia de valores que vai (ou foi) na alma de cada um desses influenciadores.

Se conseguíssemos, utilizando a boa e velha axiologia – a Filosofia dos Valores – intuir o perfil dessas influências, poderíamos chegar, não apenas a um conjunto de influências, mas, mais do que isso, partindo de uma base histórica inicial, a partir do Padre Gusmão, chegar também a um perfil bastante aproximado desse Pensamento Aeronáutico, atualmente.

E isso talvez pudesse servir às camadas de direção, como um fidedigno guia para formular as políticas, sobretudo para a formação de nossos jovens aeronautas.

Se não ao segmento civil – hoje completamente perdido sob o jugo de uma repartição burocrática, que sequer deu continuidade às ações de fomento aos aeroclubes, destruindo um importante trabalho de algumas gerações, que ajudaram a formar mundialmente a imagem do aviador brasileiro como de altíssima qualidade profissional – talvez pudesse servir, pelo menos, à nossa “alma mater”: a Força Aérea Brasileira.

Perdoem-me a crítica, nesse ponto, mas não consegui evitar...

Voltando ao método, restaria apenas buscar uma sistemática que nos permitisse a classificação de comportamentos como forma de hierarquizar os valores.

Nesse ponto, achei que seria interessante utilizar a metodologia de Barrett sobre os Valores Básicos Humanos, brilhantemente expressa no diagrama de Schwartz abaixo, que opõe “Abertura à Mudança” a “Conservação”, num dos eixos.



E Auto-Transcendência a Auto-Promoção no outro.

Barrett, Maslow e outros tantos se valeram desse conceito de Schwartz, criando escolas diversas de metodologia de avaliação funcional, baseadas na importância dos valores e nas necessidades básicas do ser humano.

Utilizando uma planilha Excel, criamos um plano cartesiano sobreposto ao diagrama, criando pontos de coordenadas que representassem numericamente o perfil de cada uma dessas lideranças, com diâmetro maior ou menor, de acordo com suas contribuições históricas.

Foi elaborada, então, uma lista de nomes representativos para a criação e o desenvolvimento de um Pensamento Aeronáutico Brasileiro e, baseado em seus perfis históricos, separados, inicialmente, nas seguintes categorias:

Inventores – aqueles que fizeram avançar a aviação através de suas criatividade e engenhosidade;

Aventureiros – os esportistas, empenhados em ultrapassar as fronteiras da performance apenas pelo prazer de fazê-lo;

Empreendedores – os que, motivados pelo desejo de obtenção de lucro, colaboraram no desenvolvimento da aviação como atividade econômica, abrindo rotas e gerando progresso;

Militares – oficiais das Forças Armadas que entendiam e pensaram a aviação como arma de guerra e a isso se dedicaram;

Cientistas – os que buscaram fazer avançar a aviação através da ciência e de sua disseminação;

Historiadores – aqueles comprometidos em documentar nossa trajetória aeronáutica, criando uma valiosa fonte de conhecimento para as gerações vindouras.

Nomeando-os: Bartolomeu de Gusmão; Augusto Severo; Ribeiro de Souza, Santos-Dumont; Edu Chaves; Aída Costa; Alexandrino de Alencar; Anesia Pinheiro Machado; Ricardo Kirk; Alberto Cardoso de Aguiar; Brito De Lamare; Raymundo Aboim; José Carlos Carvalho; Irineu Marinho; Vitorino Oliveira; Ribeiro de Barros; Hugo Cunha Machado; Evangelista Villela; Henrique Lage; Eduardo Gomes; Casimiro Montenegro; Nelson Lavànere-Wanderley; Marcio de Souza e Mello; Lysias Rodrigues; João Busse; Otto Meyer; Alberto Bins; Ruben Berta; Assis Chateaubriand; Guedes Muniz; Henrique Raymundo Dyot Fontenelle; Frederico Abranches Brotero; Joelmir Campos de Araripe Macedo; Nero Moura; João Camarão Telles Ribeiro; Lineu Gomes; Deoclécio Lima de Siqueira; Délio Jardim de Mattos; Roberto Hipólito da Costa; Fernando Hipólito da Costa; Lauro Ney Menezes; Hugo Piva; Protásio Oliveira; Omar Fontana; Murillo Santos; Ozires Silva; Amaro Rolim; Carlos de Almeida Baptista; e José Afonso Assumpção.

Passamos, então, a vasculhar seus comportamentos na História, pois, como bem disse um desses atores, o Brigadeiro Araripe Macedo:

“A História não é um somatório de fatos, mas, antes, um legado de experiências. Conhecê-la é reunir dados que os números não contam, é entender os erros para não os repetir. É, enfim, uma forma de preparar-se para o futuro.”

Listados esses comportamentos, restou contrapô-los a um conjunto de qualificações que ajudassem a identificar a posição de cada uma dessas influências em escalas de zero (no centro) a 10 e -10 (nas extremidades), fazendo o ajuste fino através das subáreas listadas por Schwartz, a saber:

Universalismo – Compreensão e apreço, tolerância e proteção do bem-estar de todos e da natureza (protetor do ambiente, unidade com a natureza, um mundo de beleza, uma mente aberta, justiça social, igualdade, sabedoria, um mundo em paz);

Benevolncia – Preservação e fortalecimento do bem-estar das pessoas com as quais há um contato pessoal frequente (prestativo, honesto, compaixão, leal, responsável);

Tradio – Respeito, compromisso e aceitação dos costumes e ideias de uma cultura tradicional ou religião (devoto, ciente dos meus limites, humilde, respeito pela tradição, moderado);

Conformidade – Restrição de ações e impulsos que podem magoar outros ou violar expectativas sociais e normas (respeito para com pais e idosos, obediente, polidez, autodisciplina);

Segurana – Segurança, harmonia e estabilidade da sociedade, dos relacionamentos e de si mesmo (limpo, segurança nacional, ordem social, segurança familiar, reciprocidade de favores);

Poder – Prestígio e “status” sociais, controle ou dominação sobre pessoas e recursos (poder social, autoridade, saúde, preservador de minha imagem pública);

Realizao – Sucesso pessoal por meio da demonstração de competência dentro de padrões sociais (bem-sucedido, capaz, ambicioso, influente);

Hedonismo – Prazer e gratificação para si mesmo (que goza a vida, prazer, autoindulgência);

Estimulao – Excitação, novidade e mudança na vida (uma vida variada, uma vida excitante, audacioso);

Auto-Direo – Independência de pensamento e ação, criatividade, curiosidade (criatividade, curioso, liberdade, que escolhe as próprias metas, independente).

É importante enfatizar que essa metodologia não se destina a qualquer tipo de comparação entre os atores ou seu desempenho profissional, mas tão somente identificar as nuances pontuais de cada uma dessas influências e sua intensidade, visando ao estabelecimento de um perfil geral no que se refere à contribuição das lideranças sobre o Pensamento Aeronáutico.

Abaixo, o resultado gráfico encontrado:

Pela dispersão dos pontos que ilustram o perfil dos pensadores, é possível inferir alguns aspectos característicos:

De modo geral, em todas as categorias, os que escolhem a aviação são, por personalidade, mais afeitos a riscos e mais abertos à mudança e, dessa forma, menos preocupados com Tradição, Conformidade e Segurança;

O grupo cinza, que identifica os Militares, é, talvez por força da formação castrense, mais coeso, concentrando-se numa faixa mediana nos quatro setores do gráfico. Demonstra, em sua maioria e com mais intensidade, tendência mais pronunciada ao universalismo e à auto-direção. E isso talvez se deva ao alargamento dos horizontes trazidos pela aeronave e à possibilidade de travar contato com uma gama mais ampla da sociedade brasileira, e seus problemas, sobretudo, nos primórdios do Correio Aéreo Nacional;

Igualmente o grupo azul, dos Aventureiros, se concentra na faixa de realização pessoal, ao passo que o grená, dos Inventores, se encontra mais disperso, tendo em comum apenas a abertura à mudança;

Como era de se esperar, o grupo amarelo, dos Historiadores, forma a retaguarda mais conservadora. E é saudável que assim seja.

Há que se considerar que o presente estudo tem seu foco limitado até a década de 1990, ou seja, trinta anos atrás, notadamente pela exigência de certo distanciamento histórico para que se faça mais acurado juízo de valores.

Até esse ponto, prevaleciam claramente, sobretudo na área militar, valores mais orientados para o bem-comum nacional, no entanto, de lá para cá houve um divisor de águas representado pela política de ascensão da esquerda ao governo e a consequente determinação de “volta aos quartéis”, muitas vezes, como o tempo demonstrou, interpretada erradamente em nível individual, já que o militar cidadão não deixa nunca de possuir responsabilidade política com os destinos do país.

Outra consequência dessa orientação é o desinteresse do jovem oficialato da FAB pelos temas nacionais e até pela representatividade política da organização, representada pela atuação do Clube de Aeronáutica.

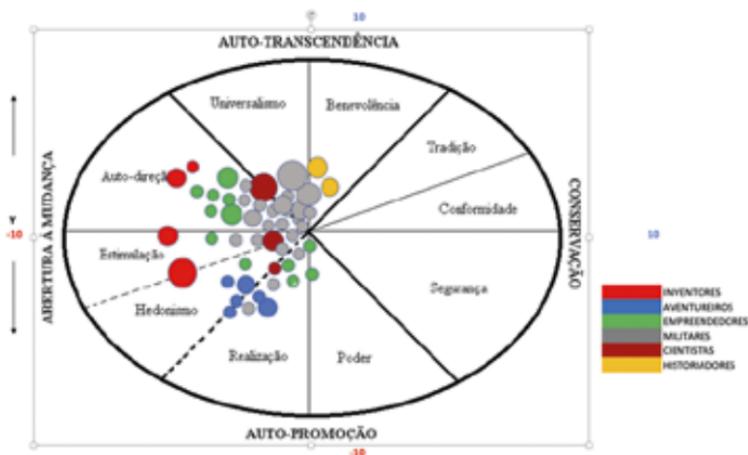
Na área civil, ficou clara a dificuldade das empresas brasileiras em competir, em igualdade de condições, com as empresas dos países mais desenvolvidos, já que em sua maioria as nacionais fecharam ou associaram-se às estrangeiras, provocando verdadeira diáspora de pilotos brasileiros pelo mundo afora.

Portanto – e, infelizmente – seja pelo absentéismo das gerações mais novas de militares, ou pela ausência física e intelectual dos aviadores civis,

pode-se dizer que hoje pouquíssima importância tem o Pensamento Aeronáutico na cultura de nosso país.

Mas sempre, sobretudo na aviação, há tempo para olhar para trás e iniciar uma correção de rota, pois, como dizia Nietzsche:

“O homem moderno, o homem reproduzidor da “cultura histórica”, deve pensar sobre o passado, não de forma factual, apenas como o que já passou, mas como baliza para se pensar o presente e projetar o futuro” ■



A CONTRIBUIÇÃO DA HISTÓRIA PARA O PENSAMENTO AERONÁUTICO BRASILEIRO

Ten Brig Ar Marco Aurélio
Gonçalves Mendes
marcomendes@terra.com.br



Aeronáutica – Significado e Abrangência

Antes de iniciarmos as nossas considerações acerca da importância dos fatos históricos na formação do Pensamento Aeronáutico Brasileiro, julgo importante esclarecer o significado e a abrangência da palavra “AERONÁUTICA”, termo este que será amplamente citado e investigado ao longo deste trabalho, e cujo perfeito entendimento facilitará a formulação e a compreensão dos pensamentos a serem desenvolvidos.

Desde o simples “estudo da locomoção aérea por meio de máquinas” até a mais elaborada definição, a expressão “aeronáutica” apresenta muitos significados, todos, de certa forma, complementares entre si. Sendo assim, após o estudo das várias interpretações existentes e com o foco nos objetivos do nosso trabalho, definimos a palavra “aeronáutica” como sendo a “ciência que se ocupa dos princípios, normas e métodos de construção e condução de aeronaves, aplicando, para tanto, técnicas específicas na sua concepção e um conjunto de teorias e de conhecimentos voltados à ciência e à prática da navegação aérea (aeronavegação), podendo, também, denominar a força armada de um país, responsável por sua defesa aérea”.

A Aeronáutica é dividida em dois ramos:

- A AVIAÇÃO, que é definida como sendo a navegação aérea por meio de aparelhos de voo mais pesados do que o ar, também conhecidos como “aeródinos”, que são aeronaves dotadas ou não de meios próprios de propulsão, cuja sustentação principal é obtida a partir de reações aerodinâmicas. Também traduz as atividades científico-tecnológicas, econômicas, comerciais e de transportes aplicadas à evolução e à utilização das aeronaves.
- A AEROSTAÇÃO, que significa a realização da navegação aérea em veículos mais leves do que o ar, também denominados “aeróstatos”, como os balões e os dirigíveis.

O Clube de Aeronáutica

Ao longo da última década, o Clube de Aeronáutica, por meio do seu Departamento Cultural, vem desenvolvendo uma incessante e metódica pesquisa sobre o “Pensamento Brasileiro”. Criado em 1946, por iniciativa dos Oficiais da Aeronáutica, muitos dos quais oriundos

da Marinha e do Exército, sempre procurou aliar suas atividades sociais a um dos mais nobres objetivos aspirados pelos seus idealizadores, profissionais da arma aérea: PENSAR O BRASIL.

O Pensamento Brasileiro

Assim, buscando modernizar e sedimentar o “Pensar o Brasil”, foi instituído em 2006 o Grupo de Estudos do Clube da Aeronáutica, que, em 2010, de forma pioneira e exitosa, deu início ao primeiro Curso do Pensamento Brasileiro, com o objetivo central de motivar e aprofundar o seu estudo, visando obter o melhor entendimento sobre sua origem, seus pensadores mais influentes, seus desdobramentos no tempo e de como poderíamos utilizá-lo para identificar as respostas a alguns questionamentos, muitas vezes complexos, que certamente nos levarão a uma compreensão mais profunda e fiel sobre quem somos nós, os brasileiros, que Nação é esta e qual é o seu futuro.

A multiplicidade dos aspectos que envolvem sua análise e a busca pela melhor compreensão do seu todo levou os seus estudiosos a fracioná-lo em vários tópicos que permitiriam aprofundar o conhecimento específico de cada uma das inúmeras influências percebidas, mas necessárias para um sinérgico e abrangente entendimento do seu todo. Acreditamos que o mais profundo domínio possível de todas as determinantes do Pensamento Brasileiro não só permitirá uma visão mais clara e factível sobre as potenciais opções de futuro para os brasileiros, mas, e principalmente, nos ajudará a definir o mais autêntico e amplo pensamento sobre a Nação brasileira.

Assim, buscando agregar todos os principais aspectos que fundamentam e consolidam a Nação brasileira, foram estabelecidos os seguintes grandes títulos específicos: (1) suas riquezas materiais e socioculturais; (2) seus princípios mais críticos vinculados à educação, à soberania e ao desenvolvimento; e, por último, (3) seus valores mais nobres, como a liberdade, a família, o patriotismo e a cidadania.

O Advento da Aeronáutica e o Pensamento Brasileiro

À medida que o Pensamento Brasileiro foi sendo debatido e estruturado, era de se esperar o surgimento de novas percepções, que, após serem identificadas com os objetivos do seu estudo, foram e vêm

sendo incorporadas ao seu texto embrionário, tornando-o mais amplo, profundo e fiel ao comportamento e às características dos diversos segmentos sociais brasileiros e suas diferentes expectativas. Dessa forma, esperamos reunir, como um grande mosaico, um conjunto de ideias e informações que respondam nossos questionamentos sobre a formação e a definição dos principais valores e princípios que caracterizam a Nação e o povo brasileiros, produzindo, assim, uma espécie de arcabouço básico de conhecimentos, pensamentos e referências científicas e históricas a estruturar e orientar a concepção do Pensamento Brasileiro.

Sendo o Pensamento Brasileiro, uma iniciativa surgida no âmbito do Clube de Aeronáutica, instituição esta idealizada por aeronautas militares brasileiros movidos pela vontade de “Pensar o Brasil”, nada mais natural e justo do que propor a inclusão da ciência aeronáutica no rol dos temas centrais a serem analisados.

Como herdeiros desse legado único e pioneiro, é nosso dever patriótico não só concordar, mas, sobretudo, dar prosseguimento a essa nobre e justa visão sobre a relevância da aeronáutica brasileira, tanto a civil como a militar, ampliando, dessa forma, a abrangência necessária de nossa análise e definição do que é e para que serve o Pensamento Brasileiro.

Ao analisarmos os diversos aspectos e os personagens responsáveis pela formação e pelo desenvolvimento da Nação brasileira, processos esses que devem aspirar ao bem comum dos seus cidadãos, não há como deixar de ressaltar, com justo orgulho, o fato de terem sido brasileiros alguns dos mais proeminentes precursores de uma das mais revolucionárias descobertas da humanidade: o avião, personagem central da crescente e inquestionável influência exercida pela Aeronáutica na história de nossa civilização.

A reforçar essa realidade, ressaltamos toda a pluralidade de soluções práticas oferecidas pelo emprego do avião, lembrando as nossas dimensões continentais e suas demandas, somada aos múltiplos benefícios advindos dos seus permanentes avanços tecnológicos, multiplicando em nosso país a criação de pequenas e médias empresas aeronáuticas, que, incentivadas a inovar, valendo-se de oportunos “*spin-offs*” tecnológicos, complementam o trabalho dos grandes fabricantes, fazendo história e gerando inúmeros e necessários benefícios para a nossa população.

Não há como deixar de citar o fato de que o avião é uma das criações humanas que obtiveram um dos mais versáteis, rápidos e consistentes desenvolvimentos, surpreendendo, influenciando e estimulando inúmeras transformações nos diferentes campos do comportamento e do conhecimento humanos. A sua reconhecida e notável contribuição nacional, para a geração de oportunidades nas atividades econômicas, sociais, de defesa e segurança, com destaque para as que exigem a permanente integração e conexão de todas as regiões do País, é um dos aspectos que tornam a análise da aeronáutica nacional uma das matérias mais fascinantes e indispensáveis ao estudo do Pensamento Brasileiro.

A Importância da Aeronáutica para o Brasil

Muitos são os fatores que justificaram e impulsionaram a utilização do avião em nosso país, sendo os mais importantes: a já comentada dimensão continental do nosso território, tanto terrestre quanto marítima; a diversidade geográfica entre as regiões nacionais, impondo considerável grau de dificuldade na mobilidade em nossas águas internas ou pelo solo; e a necessidade da agilidade na presença do Estado brasileiro em qualquer local e ocasião, com o objetivo de assistir à população em situações emergenciais ou de garantia da cidadania, em decorrência dos desastres naturais, ou na efetivação das campanhas de vacinação, dos processos eleitorais e de tantas outras demandas institucionais.

Não há como deixar de citar, também, a relevância da ciência aeronáutica como excepcional ferramenta nas sensíveis áreas de proteção e defesa de nossa soberania como Nação, função da sua notável velocidade e mobilidade tridimensional, podendo atuar com rapidez e efetividade em quaisquer ambientes espaciais adjacentes às superfícies terrestres e marítimas.

Com tantas necessidades e possibilidades, é fácil entender o porquê de o Brasil, desde os primórdios da criação do avião, buscar, nas capacidades aeronáuticas, as soluções para as suas várias demandas, como já expostas. Todo esse esforço redundou em um constante investimento na ciência aeronáutica, que nos levou a ocupar, nos dias atuais, a orgulhosa posição de uma das mais conceituadas e sólidas indústrias aeroespaciais do planeta, detentora de avançada tecnologia, com reconhecida capacidade para a pesquisa especializada em produtos

de emprego dual, atendendo às exigências do transporte empresarial e provendo alternativas para a atividade de defesa e proteção territorial, ambiental, sanitária, entre outras responsabilidades governamentais.

Pelo exposto acima, concluímos este tópico mencionando a grande influência desempenhada pela Aeronáutica em nossa sociedade como uma das indústrias com maior potencial gerador de produtos de alto valor agregado, de empregos diretos e indiretos, e de elevados dividendos econômicos para o país, com forte repercussão no seu Produto Interno Bruto, benefícios esses que são suportes essenciais ao desejado equilíbrio psicossocial de nossa Nação.

O Pensamento Aeronáutico

Diante do exposto e, agora, compreendendo melhor a importância de se inserir a participação da Aeronáutica no contexto do Pensamento Brasileiro, entendemos ser oportuno avaliarmos a sua evolução em nosso país, pesquisando sua história de forma a conhecer e a entender aqueles que foram seus principais protagonistas, conhecendo e avaliando suas motivações, analisando seus projetos e suas realizações empresariais, e, sobretudo, identificando de que maneira suas iniciativas, no diversificado campo da ciência aeronáutica, contribuíram para a formação e o aperfeiçoamento da Nação brasileira.

A História como Ciência – Pilar do Pensamento Aeronáutico

É sabido que a história é a ciência que estuda a vida do homem ao longo do tempo. Ela investiga o que os homens fizeram, pensaram e sentiram de forma individual ou coletiva. Podemos deduzir que o conhecimento histórico nos permite compreender melhor o homem na medida em que constrói o seu tempo.

Estudando a história, conheceremos aqueles que foram e fizeram, e isso, certamente, nos ajudará a compreender o que podemos ser e fazer. Dessa forma, podemos afirmar que a história é a ciência do passado e do presente, olhando para o futuro. Além disso, as informações recolhidas no passado não servirão ao presente se não forem recriadas, questionadas, compreendidas e interpretadas. Poderemos, então, construir um futuro melhor, reduzindo a probabilidade de

repetirmos os erros do passado e potencializando os nossos acertos e as nossas vitórias no tempo vindouro.

Para que possamos usufruir plenamente dos benefícios da história, tendo por escopo final consolidar o Pensamento Aeronáutico como mais um caminho para entender melhor o processo de formação e de fortalecimento da Nação brasileira, torna-se necessário distinguir qual modelo de historiador desejamos adotar. É sabido que a história pode ser construída segundo várias formas, desde o simples registro ou a catalogação de fatos, eventos e imagens, até uma análise mais complexa e científica, envolvendo não só fatos cronológicos, mas procurando identificar a sinergia entre os vários acontecimentos que a desenharam, seus protagonistas, coadjuvantes e seus objetivos, analisando as interferências e as mudanças ocorridas no comportamento de uma sociedade, seus desdobramentos e suas implicações em todos os campos de sua existência.

Escolhemos, para tanto, adotar o modelo que prioriza a análise científica dos fatos pretéritos. Assim, buscaremos extrair da nossa pesquisa o melhor entendimento histórico sobre um determinado fato passado, conduzindo uma investigação crítica, utilizando as fontes de informações disponíveis e correlacionando suas possíveis causas e consequências, contidas em uma determinada janela de tempo e espaço.

A História da Aeronáutica Brasileira – Uma Revisão com o Foco no Pensamento Aeronáutico

Uma vez definido sob qual ótica histórica conduziremos a nossa pesquisa, e estabelecido o nosso objetivo maior, a consolidação do Pensamento Aeronáutico Brasileiro, é chegado o momento de iniciarmos o levantamento e a análise dos fatos históricos que irão consubstanciar o nosso pensamento sobre a colaboração da Aeronáutica para o processo de formação, integração, desenvolvimento e proteção da Nação brasileira.

Por meio desse procedimento, pretendemos produzir um conjunto de conhecimentos e pensamentos que serão as bases de nossas reflexões e da argumentação necessárias à elaboração de possíveis sugestões que venham a contribuir para uma próspera coexistência nacional e assegurem o bem comum de todos os cidadãos brasileiros.

Com o foco na construção do Pensamento Aeronáutico, adotamos, como método de pesquisa, levantar e examinar, percorrendo a linha do tempo, todos os eventos que promoveram o progresso da Aeronáutica, e que tenham sido protagonizados por brasileiros ou produzidos com a participação prática ou intelectual dos nossos patrícios, identificando os aspectos que possam estabelecer a dependência ou complementariedade histórica dos sucessivos e cumulativos episódios aeronáuticos.

As evidências históricas que cercam cada acontecimento serão registradas e estudadas e, sobretudo, analisadas com o fito de se obter o melhor entendimento a respeito da motivação que impulsionou cada ideia ou fato documentados. Uma vez identificada a força criadora que impulsionou cada um desses experimentos ou conceitos, seguiremos analisando a evolução dos seus resultados, procurando captar dos seus idealizadores, e eventuais seguidores, suas perspectivas de aplicação e quais os possíveis desdobramentos atemporais que poderiam advir da implementação e do aperfeiçoamento das suas iniciativas científicas e das suas possíveis aplicações práticas.

O produto gerado pela tarefa de identificar, analisar e integrar todo o conhecimento histórico aeronáutico pesquisado será, então, finalmente, incorporado à base de dados de sustentação do Pensamento Aeronáutico Brasileiro. Entretanto, nossa atividade não se findará ao ser redigido o que entendemos ser o Pensamento Aeronáutico na sua versão inicial, uma vez que o mesmo deverá ser permanentemente questionado, aprimorado e atualizado na medida em que a ciência aeronáutica avançar, produzindo novas tecnologias, gerando inovação e criando novas formas para a sua aplicação. Dessa forma, o Pensamento Aeronáutico Brasileiro se converterá em relevante e sintonizado alicerce para a elaboração e contínuo aperfeiçoamento do Pensamento Brasileiro, mostrando de forma concreta como a ciência aeronáutica vem contribuindo e continuará a exercer papel primordial na manutenção do bem comum da Nação brasileira ■



DISSUAÇÃO

Bruno Pedra
Cel Av

pedra73@gmail.com

Simple de fazer, mas difícil de pensar

A geopolítica contemporânea delega poderes para a conectividade e incorpora ameaças híbridas ao tecido social, na escala do indivíduo. Por isso, o desafio de hoje é interpretar a dissuasão como um fenômeno natural da percepção humana e não como estratégia ancorada na demonstração de força ou consequência direta da capacidade de pronta-resposta. Percepções devem ser moldadas para que a dissuasão ocorra, mas essa abordagem força um deslocamento da abordagem conceitual clássica, inspirada na guerra fria, para outro que incorpora o ponto de vista daquele que deve ser dissuadido.

O curioso é que a dissuasão atravessa a história milenar dos conflitos, mas a sua essência, não raramente, passa despercebida. Basta observar

que, nas guerras da Coreia (1950), Ilhas Falklands (1982) e Golfo (1991), por exemplo, Estados notoriamente mais fortes não foram capazes de dissuadir os mais fracos do prosseguimento da guerra.

Para atuar em cenários de guerra híbrida, é preciso, primeiro, abandonar o hábito de pensar unidirecionalmente para abraçar a cultura de que a guerra é um ato de violência sem limites, destinado a colocar o adversário em uma situação mais desfavorável do que o sacrifício que lhe é exigido, para que ele se submeta a uma vontade, como traduz Clausewitz (2017). Neste ponto, vale salientar que mais de dois mil e quinhentos anos se passaram desde que Sócrates criou o diálogo entre Teeteto e Protágoras, quando afluou a máxima: “o homem é a medida de todas as coisas: das que são, que elas são, e das que não são, que elas não são” (LOPES, 2020, p. 655), o que reconduz, inequivocamente, o ser humano para a dantesca posição da comédia *Asinaria* de Plautus (254-184 a.C.): “o homem é senão um lobo para um estranho”.

Na FAB, embora o conceito apareça em seu altar estratégico, na visão de futuro da Instituição, acredita-se haver uma lacuna acerca da compreensão do seu efeito que impulsiona a questão: é possível aprimorar o Processo de Planejamento de Comando da Aeronáutica (PPC Aer)?

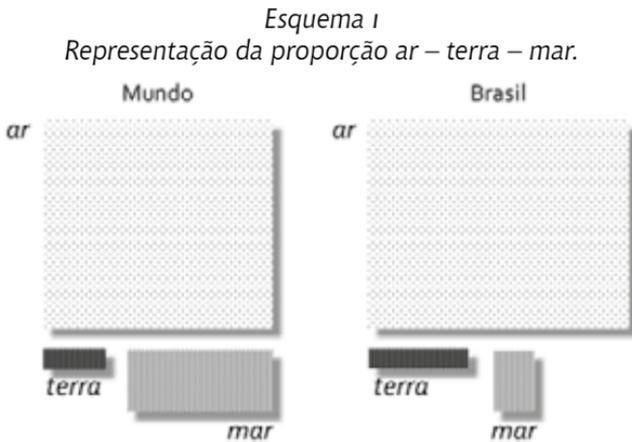
A projeção do poder aeroespacial, hoje

No entendimento militar, a dissuasão está situada como uma aptidão para atingir um efeito desejado (BRASIL, 2019) ao lado das armas e da inteligência. Nessa lógica, as operações baseadas em efeitos são descritas por Smith (2006) como aquelas que envolvem centralmente os seres humanos e as suas organizações. Ao mesmo tempo que isso eleva a complexidade dos planejamentos, torna a capacidade de lidar e explorar essa complexidade o principal determinante do sucesso.

Nessa rota, atrai a atenção a curiosa triarquia no governo da dissuasão. Se o poder é a capacidade de afetar socialmente; se o poder aeroespacial mais facilmente impacta pessoas por meio da sua característica de alcance; e se o poder dissuasório implica a percepção de uma pessoa, então o paradigma do conflito atual é o da linguagem da ação, como cita Schelling (2008). Não há dúvida, portanto, que a era moderna privilegiou o indivíduo, ainda que isso gere mais conflito e expectativa de conflito, do que solução.

Enfim, o olhar crítico sobre a dissuasão esbarra no alcance das aeronaves, o qual aproxima a guerra e as pessoas duplamente, tanto posicionando-as no alcance das bombas, quanto dos jornais, como previu Seversky (1988). Snyder (1961) completa o raciocínio de que o poder aéreo de longo alcance separou função de punir o oponente daquela associada à disputa pelo controle territorial. Se, antes do avião, o poder militar se empenhava em ocupar e controlar o território, o que acontece geralmente longe, física e temporalmente das decisões políticas, agora o poder bélico está ao alcance da política e da forma mais direta e imediata do exercício dos seus poderes.

Os nexos de causa e efeito da dissuasão são muitos, tanto quanto a percepção humana permite. Não obstante, uma proposta para o estrategista é que a linguagem seja o instrumento de controle e empresa da dissuasão. Mais do que o manejo das regras gramaticais ou do léxico, a linguagem é a manifestação do pensar e agir do homem. Então, a inclusão do contexto social e psicológico proporciona a inversão que Foucault (2019) faz com Clausewitz ao escrever que a política é a guerra prolongada por outros meios.



A figura acima ilustra os ambientes marítimo, terrestre e aéreo, não incluindo o espaço exterior, para assinalar a importância do alcance aeroespacial para a dimensão tangível da soberania brasileira.

Conclusivamente, ao privilegiar as nuances do ambiente multidomínio no PPC Aer, é possível inferir que será mais fácil e menos oneroso o emprego do poder aeroespacial, visto que o poder bélico estará imediatamente ao alcance da política dos homens, tal como as novas guerras ensejam. Daí a importância de perguntar, como Aron (1986) o fez, sobre qual vitória um comandante necessita a fim de alcançar seus fins políticos.

Raízes etimológicas da dissuasão

A origem do verbete no Ocidente, de acordo com Cunha (2012), data de meados do século quatorze e traz o prefixo de negação des-, do latim dis-, para alcançar a “[...] cessação de algum estado primitivo ou de uma situação anterior [...]” ou “[...] separação de alguma coisa de outra”. Cerca de três séculos mais tarde, a palavra ganhou o sufixo -ão, do latim -ōnis, para formar o substantivo dissuasão, que traz a noção de um resultado para a ação de dissuasão, ou seja, o efeito do desaconselhamento. Outra característica etimológica verificada sobre o verbete em tela está no sufixo or, do latim -ōris, que adere a substantivos oriundos de adjetivos para obterem-se as noções de qualidade, propriedade ou maneira de ser.

OS DESAFIOS DE UMA FORÇA AÉREA...

IMPACTOS DE UMA NOVA ERA

Luiz Fernando Póvoas da Silva

Cel Av

lfspovoas@gmail.com



“Não é uma ERA de mudanças, mas, sim,
uma mudança de ERA – habilidade de aprender
(*learn ability*).”
(Leandro Karnal, 2021)

“O analfabeto do século XXI não é aquele que não sabe ler
ou escrever, mas, sim, aquele que não consegue aprender,
desaprender e reaprender.”
(Leandro Karnal, 2021)

“Todo o conceito/conteúdo só tem valor quando
se torna o meio
através do qual o indivíduo aprende um modelo
de pensamento, um jeito de pensar.”
(Carla Tieppo, 2021)

Nem sempre uma visão de futuro consegue ser aceita na realidade atual, mas, se válida, não deveria ser rejeitada completamente, pois o futuro pode ser amanhã, muitas vezes não consegue ser medido, e a oportunidade pode não mais aparecer.

O TB Batista Junior, na sua Diretriz de Comandante (2021-2022), como Comandante da Aeronáutica, coloca-se como o maior influenciador da necessidade de se priorizar o emprego e a operacionalidade do poder aéreo no cumprimento da missão estabelecida (defender – controlar – integrar), tornando a FAB numa força aérea dissuasória, sempre fundamentando o seu emprego no planejamento baseado em capacidades (PBC). Utiliza como figuras em busca do sucesso as tríades conceitual, dos domínios e dos pilares.

O Brasil, no seu entorno estratégico, na América do Sul, vive geopoliticamente num cenário de guerra híbrida em ambiente de multidomínio com concepção de negação de acesso e área (*A2/AD antiaccess area/denied area*). Sob os problemas de uma pandemia, sofre os efeitos da guerra híbrida com *cyber attacks* e uma mídia social que se tornou importante ideologicamente contra políticos, inclusive contra o próprio Presidente da República, para desestabilizar o *establishment* político e a sociedade como um todo. A Inglaterra, atualmente, também sofre desse mal.

A guerra híbrida é uma guerra de desinformação (*deception maskirovka*) e inteligência, com uma enxurrada de ataques contra sua

economia, instituições civis, suas estruturas governamentais e seu sistema de crenças religiosas. Um ataque lento, mas implacável e inevitável, sem o conhecimento do inimigo de que ele está sendo atacado.

Utilizando o método exploratório hipotético dedutível, numa análise do atual pensamento estratégico militar norte-americano, pode-se elaborar a seguir o que seria o pensamento estratégico militar do PAepc: a FAB, como poder militar brasileiro, nessa terceira década (anos 2020-2030), deve estar preparada para cumprir a política externa brasileira, que se caracteriza por um projeto de país hegemônico da América do Sul, por ser global, associativa e pautada pelo interesse nacional. Prevê de maneira ostensiva alguma forma de intervenção, seja preventiva ou invocando o direito de autodefesa; nos seguintes casos: isolar diplomática, militar e economicamente os Estados pertencentes ao seu entorno estratégico não confiáveis ideologicamente; evitar o terrorismo, o tráfico de drogas e armas, a lavagem de dinheiro e o contrabando de riquezas minerais e biodiversidade; preservar, defender e promover a democracia; defender seus interesses econômicos vitais; empreender apoio humanitário.

Uma análise rápida nos leva a crer que os americanos não receberiam bem apoiar qualquer projeto hegemônico do Brasil na América do Sul, pois eles consideram os países sul-americanos como extensão do seu poderio hegemônico. Mas, tendo em vista os seus problemas na área Indo-Ásia-Pacífico envolvendo geopoliticamente China (Taiwan), Rússia (Bielorrússia – Afeganistão) e Irã (potência nuclear – ISIS) numa guerra híbrida de ambiente multidomínio e de concepção A2/A, essa possibilidade do Brasil como país hegemônico se mostraria até confortável, para conter os movimentos da China e da Rússia na América do Sul e no Oceano Atlântico. Inclusive, a China está montando uma base militar de apoio no Golfo da Nova Guiné, ilha de Boko, na costa ocidental da África, em pleno Oceano Atlântico.

O TB Murilo (1989) defendia a ideia de que cada força deveria elaborar o seu pensamento estratégico, onde o aeronáutico seria deduzido do pensamento estratégico brasileiro. Para Murilo, a estratégia de dissuasão é de natureza defensiva e dependente da pronta-resposta estratégica. Senão passa a ser estratégia de resistência, defensiva. Cabe lembrar que, no caso da pronta-resposta, a variante tempo deve ser levada em consideração no processo decisório, o ciclo de Boyd. O grau de operacionalidade da força é medido pela velocidade do ciclo OODA

(observação, orientação, decisão, ação). Uma análise de resultados nos leva a uma posição de colocar um outro conceito de que a melhor estratégia poderia ser a dissuasão coercitiva, uma posição mais *hard* (forte), que viria forçar a aceitação da solução dissuasiva.

Clausewitz, mesmo crendo na superioridade da posição defensiva como estratégia dissuasória, tendo em vista o *fog* (caos) da guerra, julgava que o risco da ofensiva representava a vitória e a consequente visualização positiva que gera na tropa e na população!

Segundo Clausewitz (2017), a guerra é a política por outros meios, o emprego da violência, mas, no seu trabalho de pesquisa científica sobre a dissuasão, Pedra (2021) analisa que Foucault contradiz Clausewitz ao incluir os contextos social e psicológico na sua análise política da guerra, e que a dissuasão tem um novo ingrediente decisório e persuasivo: a abordagem linguística.

Pensamento estratégico

Segundo o Gen Bergo (2008), o pensamento estratégico é mais do que uma filosofia, é atitude e cultura, sendo entendido como uma competência para obter informações e, ao mesmo tempo conectá-las, visualizando, assim, novas oportunidades e ameaças. É um processo continuado de elaboração de cenários por um grupo multidisciplinar/interdisciplinar. A cultura é essencial no processo estratégico.

A força precisa atingir uma maturidade estratégica para enxergar (imagem prospectiva) as oportunidades e neutralizar e/ou destruir as ameaças.

A imagem prospectiva quer dizer vislumbrar cenários futuros, sendo uma abordagem multidisciplinar que visualiza as hipóteses dos acontecimentos futuros, a médio e longo prazos, e examina as estratégias que podem ser adotadas para alterar o curso da evolução da realidade para uma solução favorável.

Para o Gen Bergo, o cenário é definido como uma descrição corrente de um futuro possível, e serve para organizar as incertezas e possibilitar avaliar as decisões a serem tomadas. Mudar a situação presente, atuando sobre os fatos relevantes, para moldar o futuro de outra maneira.

A política e a estratégia são a pedra angular do pensamento estratégico, que envolve, ainda, o poder, a geopolítica e o bem comum.

O Emprego do PAepc na nova ERA – seus novos vetores/capacidade e competência/missão/sua estrutura operacional

Há pouco tempo, esses eram os desafios operacionais do futuro da FAB, hoje são os desafios de uma nova ERA, a FAB está preparada para enfrentá-los, madura estrategicamente..., se Deus quiser! Afinal, a decisão da escolha e a definição foram da própria FAB.

O objetivo deste artigo, que faz parte do PENSAMENTO AERONÁUTICO, um projeto ambicioso, extensão do Pensamento Brasileiro, promovido pelo Clube de Aeronáutica do Rio de Janeiro, e capitaneado pelo Cel Av R Araken, Diretor Cultural, visa apresentar conceitos e teorias do emprego do poder aéreo, utilizando, como metodologia científica, o método exploratório hipotético dedutivo, no qual foram levantadas questões do problema, que envolvem o emprego do PAepc brasileiro, privilegiando o pensar a guerra aérea atual. Sua fundamentação está baseada na teoria do poder aéreo (Douhet, Boyd, Warden II, Murillo Santos...) e nos estrategistas militares do ocidente (Clausewitz, Vegetius, Maquiavel...). Passeia sobre as ciências políticas, como a geopolítica, as relações internacionais e os estudos estratégicos.

Este trabalho será complementado em outros artigos, naqueles itens que não foram percorridos somente titulados, propositalmente. Entretanto, não se esgota em si mesmo, inclusive por não ser abrangente ■

PARTE III

PENSADORES AERONÁUTICOS

Santos Dumont

Por Cel Av. Renato Paiva Lamounier

Lysias Rodrigues

Por Ten Brig Marcos Aurélio Gonçalves Mendes

Lavenère Wanderley

Por Cel Av Luiz Fernando Póvoas da Silva

Deoclécio

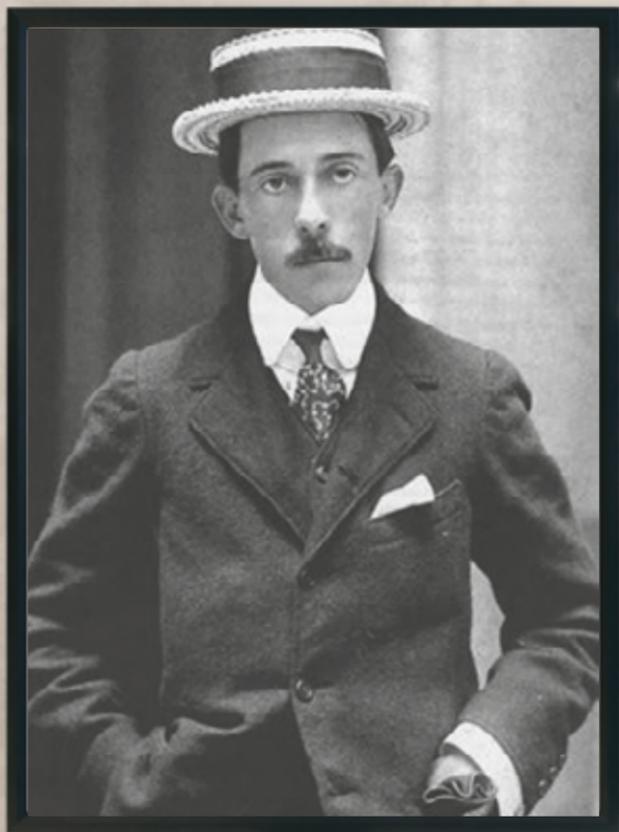
Por Cel Av Araken Hipólito da Costa

Murillo Santos

Por Ten Cel Av Flavio Catoira Kauffmann

Cambeses

Por Cel Av Araken Hipólito da Costa



Santos Dumont

*1873 †1932

Por Cel Av Renato Paiva Lamounier

Sob a lúcida inspiração de um dos Conselheiros, foi escolhido como Patrono do Pensamento Aeronáutico Brasileiro o admirável Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, pois que este célebre patricio santista, já no alvorecer do século XVIII, empolgou aos que assistiram à exitosa demonstração da sua “Passarola” e, 200 anos depois, esse seu artefato empolgaria, igualmente, as multidões parisienses diante do aperfeiçoamento dado pelos Irmãos Montgolfier ao invento do Jesuita santista.

Dentro desse pensamento, é pertinente e necessário lembrar a figura não menos célebre e admirável, de Alberto Santos=Dumont, o Pai da Aviação e Patrono da Aeronáutica Brasileira. Para tanto, nada melhor do que reproduzir dois pequenos, mas de imenso significado, trechos de seus dois livros:

1) O que Eu Vi, O que Nós Veremos

Escrito em Petrópolis no ano de 1918 na sua casa “A Encantada”.

O nosso Governo possui, a duas horas do Rio de Janeiro, o esplendido e vasto campo de Santa Cruz, com perto de duas leguas quadradas, absolutamente planas.

O terreno onde houver cupim ou outras irregularidades não servirá.

Margeando a linha da Central do Brasil, especialmente nas imediações de Mogy das Cruzes, avistam-se campos que me parecem bons.

O campo de remonta do exército, no Rio Grande do Sul, deve ser ideal.

Sinto-me perfeitamente à vontade para falar com esta franqueza aos meus patricios, para quem a minha opinião, porém, parece menos valiosa que para os americanos do norte e chilenos. Sinto-me à vontade porque Ella é inspirada pelo meu patriotismo, jamais posto em duvida, e nunca pelo meu interesse. Nunca me seduziu uma posição official ou remunerada, pois desejo levar a vida que até hoje levei, dedicando o meu tempo às minhas invenções.

Há vinte annos que vivo para a aeronáutica, nunca tirei privilégios, fiz voos sempre ao lado do meu atelier para, apenas, verificar uma invenção de que nunca procurei auferir benefícios.

Penso que, sob todos os pontos de vista, é preferível trazer professores da Europa ou dos Estados Unidos, em vez de para lá enviar alumnos.

Estou certo que os rapazes brasileiros que fossem ao estrangeiro aprender a arte da aviação, se fariam esplendidos e corajosos aviadores.

Entretanto, não nos esqueçamos de que nem todo aviador é bom professor. Para ensinar uma arte não é bastante conhecer-lhe a técnica, mas é preciso, também, saber ensina-la.

É possível que, dentre os 4 ou 6 rapazes que forem estudar na Europa, se encontre um, bom professor; isso, porém, não passa de uma probabilidade. Mais acertado e mais seguro, portanto, seria escolher, desde logo, alguns bons professores, entre os muitos que há na Europa e nos Estados Unidos, e contrata-los para ensinar a aviação aqui, em território nosso.



"O meu primeiro balão
o menor
o mais lindo
o unico que teve um nome:
Brasil"

É indispensável destacar que, neste livro, conforme transcrevemos, Santos Dumont revela a sua visão, ao mesmo tempo política e estratégica, quanto ao seu pensamento aeronáutico referente às possibilidades e necessidades do Brasil em se criar um centro de excelência para a formação do pessoal a ser requerido pela nova atividade que empolgava o mundo e o transformaria como jamais imaginado.

Como numa profecia, anteviu o surgimento, no vale do Rio Paraíba, nas imediações de São José dos Campos – SP, de um pujante polo acadêmico/tecnológico/industrial como consequência do Centro Técnico Aeroespacial com seus Institutos de Ensino, Pesquisa e Desenvolvimento secundando o Instituto Tecnológico da Aeronáutica, o célebre e internacionalmente reconhecido ITA, fruto da comunhão de espírito e de pensamento do seu criador, Casemiro Montenegro Filho, com a recomendação de Santos=Dumont. De igual forma, imperdoável seria omitir o significado da Escola de Especialistas da Aeronáutica, instalada a cerca de 100 quilômetros e criada sob a mesma inspiração, a qual entrega à sociedade brasileira, anualmente, cerca de um milhar de técnicos aeronáuticos de elevado nível.

2) Os Meus Balões

Escrito em Paris no ano de 1904, na língua francesa, sob o título “DANS L’ AIR” e lá editado por Librairie Charpentier et Fasquelle, Eugène Fasquelle Editeur. 1, Rue de Grenelle ,11 – Paris, 1904.

INTRODUÇÃO EM FORMA DE FÁBULA RACIOCÍNIOS INFANTIS

Dois meninos brasileiros, dois ingênuos meninos do interior, que nada mais conheciam a não ser o movimento das lavouras primitivas, desprovidas de quaisquer dessas invenções feitas para aliviar o esforço do trabalho humano, passeavam pelo campo, conversando.

Tal era a sua ignorância a respeito de máquinas, que jamais sequer haviam visto uma carroça ou um carrinho de mão. Cavalos e bois é que carregavam as coisas necessárias à vida da propriedade, que os tardos lavradores indígenas valorizavam com a enxada e a pá.

Eram garotos refletidos, mas os assuntos que discutiam no momento excediam, em muito, tudo quanto eles tinham podido ver ou ouvir.

— Por que não se arranja um meio de transporte melhor que o lombo dos animais? — dizia Luís. — No verão passado atrelei cavalos a uma velha porta e sobre esta carregarei sacos de milho; assim, transportei de uma só vez mais do que dez cavalos poderiam transportar. É verdade que foram precisos sete cavalos para arrastar a carga, além de dois homens ao lado, para impedi-la de escorregar.

— Que quer você — ponderou Pedro. — Tudo se compensa na Natureza. Não se pode tirar alguma coisa do nada, nem muito do pouco.

— Coloque rolos debaixo desse trenó e uma pequena força de tração chegará.

— Ora! ... Os rolos se deslocarão; será indispensável pô-los sempre nos lugares, e perdemos neste trabalho o que houvermos ganho em força.

— Mas — observou Luís — fazendo um furo no centro dos rolos, você poderá fixá-los ao trenó em pontos fixos. Ou então, por que não adaptar peças circulares de madeira aos quatro cantos do trenó? Olhe, Pedro, o que vem lá embaixo, na estrada. Exatamente o que eu imaginava, de maneira ainda mais perfeita. Basta um cavalo para puxá-la folgadoamente!

Uma carreta aproximava-se. Era a primeira que aparecia na região. O condutor parou e pôs-se a conversar com os meninos. As perguntas surgiam umas atrás das outras.

— A essas coisas redondas — explicou o homem — chamamos rodas.

— O processo deve esconder qualquer defeito — insistiu Pedro. — Olhe em torno. A Natureza emprega esse instrumento que você chama roda? Observe o mecanismo do corpo humano; repare a estrutura do cavalo. Observe...

— Observe que o cavalo, o homem e a carreta com as suas rodas estão nos deixando aqui — interrompeu Luís, rindo. — Você não se rende à evidência do fato consumado, e me enfastia com seus apelos à Natureza. Será que o homem realizou algum dia um verdadeiro progresso que não fosse uma vitória sobre ela? Por acaso não lhe é fazer violência o derrubar uma árvore? Nesta questão, atrevo-me a ir mais longe: suponha um gerador de energia mais poderoso do que este cavalo...

— Muito bem; atrele dois cavados à carreta.

— É de uma máquina que estou falando — retificou Luís.

— De um cavalo mecânico, de pernas muito poderosas?...

— Não. Antes, de um carro-motor. Se descobrisse uma força artificial, eu a faria atuar sobre um determinado ponto em cada roda. A carreta levaria por si mesma o seu propulsor.

— Ora, isto seria o mesmo que alguém tentar elevar-se do solo pelos cordões dos sapatos — comentou Pedro, em ar de troça. — Escute, Luís: o homem está na dependência de certas leis físicas. O cavalo, é verdade, carrega mais que o seu peso, mas a própria Natureza o fez com pernas apropriadas a este trabalho. Tivesse você a força artificial de que fala, e do mesmo modo seria obrigado, na sua aplicação, a se conformar com as leis físicas. E aí fico! Você fá-la-ia exercer-se sobre longas hastes, que empurraria a carreta por detrás.

— É sobre as rodas que penso levar a força.

— Pela natureza das coisas, haveria uma perda de energia. É mais difícil movimentar uma roda aplicando a força motriz no interior da circunferência, que dirigindo-a sobre o exterior, como, por exemplo, impelindo ou arrastando uma carreta.

— Para diminuir o atrito, eu faria correr o meu veículo motor sobre trilhos de ferro muito lisos. A perda de energia seria assim compensada por um ganho de velocidade.

— Trilhos de ferro bem lisos! — Exclamou Pedro, com uma gargalhada. — As rodas patinariam. Só se houvesse rebordos nos aros e ranhuras correspondentes nos trilhos. Outra coisa: como impediria você que o veículo saísse dos trilhos?

Distraidamente, os meninos tinham andado muito. Um silvo agudo os fez estremecer. Diante dos olhos surgia-lhes a linha de um caminho de ferro em construção. Por entre as colinas avançava um trem de lastro com uma velocidade que lhes parecia enorme.

— Uma avalanche! ... — Exclamou Pedro.

— A realização do meu sonho — Corrigiu Luís.

O trem estacou. Uma turma de trabalhadores desceu e foi empenhar-se na faina de assentamento dos trilhos, enquanto o maquinista explicava aos dois curiosos garotos o funcionamento da sua máquina.

De volta a casa, Luís e Pedro discutiam sobre a maravilha de que acabavam de ter a revelação.

— Se o homem aplicasse o mesmo uso aos rios — lembrou o primeiro — tornar-se-ia senhor da água como já o é da terra. Bastaria inventar rodas que pudessem agir na água, fixas a um grande pranchão,

análogo ao corpo de uma carreta, e a máquina a vapor as faria andar nos meios fluviais.

— Não diga tolices! — protestou Pedro. — Os peixes flutuam? Na água devemos viajar como eles, não à superfície, mas embaixo. O seu pranchão, cheio de ar leve, embicaria ao primeiro movimento, e as rodas, pensa você que teriam meios de girar num corpo líquido?

— Qual é sua ideia?

— Que o seu veículo aquático fosse construído com uma meia dúzia de peças articuladas, de forma a poder surpear na água qual um peixe. Um peixe navega. É navegar o que você quer. Pois estude o peixe. Há peixes que se servem de barbatanas propulsoras e de nadadeiras. Você poderá imaginar um sistema de longas palhetas, que batam na água como fazem os nossos pés e as nossas mãos quando nadamos. Mas não me fale em rodas de carretas na água!

Os dois brasileirinhos achavam-se agora à margem de um grande rio. O primeiro navio que singrava suas águas aparecia ao longe. Mas, para os nossos jovens amigos, era apenas, ainda, uma forma indistinta.

— Olhe ali! — apontou Pedro, com o braço estendido. — Um enorme vulto escuro com metade do corpo boiando! Uma baleia. Qual é o peixe cuja metade do corpo emerge quando nada? A baleia; veja como ela esguicha água.

— Não é água, é vapor ou fumaça.

— Nesse caso — continuou o outro — é uma baleia morta. O vapor é da sua decomposição. Por isso é que ela flutua tão alto!

— Não é baleia nem nada parecido — resmungou Luís, sempre perseverante no seu ponto de vista. — É decididamente uma carruagem aquática a vapor.

— Soltando fumaça como uma locomotiva?

— Justamente.

— Com certeza seu bojo é, igualmente, de ferro, como o da locomotiva.

— Não vê que o fogo a queimaria? ...

— Ferro vai ao fundo. Atire um machado ao rio, se quiser ver.

O navio atracou. Dirigindo-se para ele, os meninos experimentaram a alegria de encontrar no tombadilho um velho amigo da família, plantador das vizinhanças, que os saudou, convidando:

— Subam, meninos! Venham conhecer o navio!

Os dois petizes não se fizeram de rogados. Instantes depois estavam a bordo, examinando demoradamente a máquina. Por fim, foram sentar-se à proa, com o seu obsequioso guia.

— Pedro — segredou-lhe o companheirinho — será que os homens não poderão inventar um navio para navegar no céu?

O fazendeiro olhou com ar apreensivo para o autor da pergunta, que baixou os olhos, enrubescendo.

— Anda construindo castelo no ar? — perguntou-lhe.

— Não faça caso — tranquilizou Pedro. — Ele sempre fala assim, de coisas aéreas. É mania.

O velho sorriu, e sentenciou, convicto:

— O que você sonha é impossível. O homem não pilotará nunca um navio no espaço.

— Mas — insistiu Luís — no São João, quando se acendem as fogueiras, costumamos soltar balões de papel cheios de ar quente. Se se encontrar um meio e construir um balão muito grande, bastante grande para levantar consigo um homem, uma viatura leve e um motor, não poderia ele ser dirigido no espaço do mesmo modo que um navio nas águas?

— Meu caro amiguinho, não diga disparate — replicou o velho com vivacidade, ao perceber, ainda que tardiamente, que o capitão do navio se aproximava.

Este ouvira porém a observação, e longe de considerá-la disparatada, justificou-a:

— O grande balão que você idealiza existe já desde 1783. Infelizmente, porém, posto que capaz de levantar um ou mais homens, não pode ser dirigido. Está à mercê do mais leve sopro de brisa. Em 1852, um engenheiro francês chamado Giffard experimentou uma derrota gloriosa com a sua tentativa de balão dirigível munido de um motor e de um propulsor, tal como sonhou Luís. O mais claro resultado das suas experiências foi evidenciar a impossibilidade de dirigir um balão nos ares.

— Nessas condições, não haveria senão uma coisa a fazer: construir uma máquina inspirada no modelo de um pássaro — sugeriu Pedro, categórico.

— Pedro é um menino de bom senso — observou o velho fazendeiro. — Pena que Luís não se pareça com ele e se deixe dominar por visões. Mas, diga-me, Pedro, por que motivo você prefere o passado ao balão?

— Motivo muito simples. E de uma lógica elementar. O homem voa? Não. O pássaro voa? Voa. Por conseguinte, se o homem quiser voar, tem que imitar o pássaro. A Natureza fez o pássaro e ela não se engana. Se o pássaro fosse apenas um saco cheio de ar, possivelmente eu ficaria com o projeto de um balão.

— Bem pensado — confirmaram, ao mesmo tempo, os dois homens.

Luís, porém, não se deu por convencido. Do seu canto, murmurou, coma incredulidade de um Galileu:

— Ele será dirigível!

UM OLHAR SOBRE O PASSADO E O FUTURO

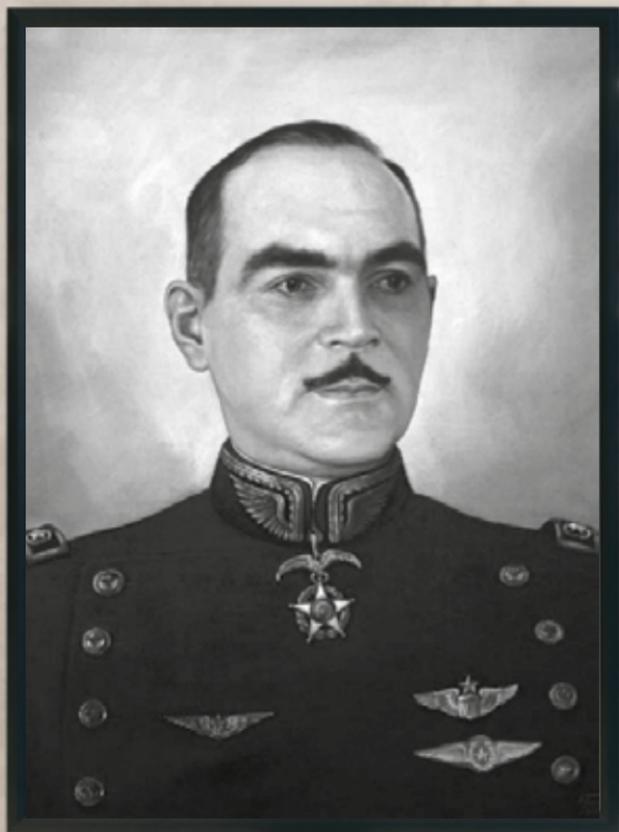
Eu não visava ao Prêmio Deutsch ao começar a construir aeronaves. Por tê-lo ganho, não havia pois nenhuma razão para interromper as minhas experiências. Quando meu primeiro aparelho foi lançado, nem o Aeroclube nem o Prêmio Deutsch existiam. Ambos, pela sua criação inopinada, pela justa importância que despertaram, haviam postos de chofre, diante do público, o problema da navegação aérea: tão de chofre, com efeito, que eu não me tinha encontrado pronto para afrontar em um tempo limitado uma tal prova. Estimulado pelo natural e muito vivo desejo de uma vitória, eu me havia esforçado, por minha conta e risco, a construir novos modelos. Podia agora gastar todo o tempo que fosse necessário para aperfeiçoar-me metodicamente na navegação aérea.

Suponde que comprais uma nova bicicleta, um novo automóvel: terei ao vosso sérico uma máquina perfeita, sem haver partilhado, por menos que seja, das fadigas, das decepções, dos recomeços do inventor e do construtor. Pois bem, apesar de todas estas vantagens, breve vos apercebereis de que a posse de uma máquina perfeita não implica na garantia de poder correr em segurança com ela pelas estradas. Podeis, por falta de prática, cair da bicicleta ou capotar o automóvel. A máquina é perfeita, mas é preciso saber conduzi-a.

Para levar ao seu ponto de perfeição a bicicleta moderna, milhares de amadores, de inventores, de engenheiros e de construtores trabalharam mais de vinte e cinco anos, ensaiando sem parar inovações que, pela maior parte, foram rejeitadas uma a uma, após incalculáveis reveses, para poderem chegar, pouco a pouco, por etapas, à perfeição do organismo.

A mesma coisa se passa hoje com o automóvel. Custa fazer ideia dos dissabores e dos sacrifícios financeiros que os engenheiros e os fabricantes fizeram a cada passo para chegar aos modelos de corrida em estrada da prova Paris-Berlim — nesse ano de 1901, em que o único dirigível então existente ganhou o Prêmio Deutsch, apesar de uma limitação de tempo que, para muitas pessoas, tornava o êxito impossível. Não obstante, sobre os cento e setenta automóveis aperfeiçoados que se inscreveram para a corrida Paris-Berlim, só cento e nove efetuaram totalmente o percurso do primeiro dia; e destes, não houve mais que vinte e seis para chegarem ao termo da prova.

Vinte e seis ao todo, sobre cento e setenta inscritos, para terminar uma corrida! E destes vinte e seis automóveis chegados a Berlim, quantos realizaram a viagem sem qualquer acidente sério? Nenhum, talvez!



Lysias Rodrigues

*1873 †1932

Por Ten Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes

No decorrer da História do nosso país, muitos brasileiros e brasileiras tornaram-se destaques nacionais e internacionais pelo extraordinário desempenho em suas atividades como cidadãos, comprometidos com os valores, as tradições e o exuberante legado de vitórias e desafios conquistados pelas gerações que nos antecederam e ajudaram a dar vida e forma a nossa ainda jovem nação brasileira.

O Major Brigadeiro Lysias Augusto Rodrigues foi um desses bravos expoentes, que, movido por sua inquieta, elevada e patriótica visão dos desafios aceitos e enfrentados, foi exemplo de digno desprendimento, destacada vitalidade intelectual e excepcional profissional da arma aérea no cumprimento de suas responsabilidades militares, sociais e políticas, decorrentes das exigências específicas da sua época.

1) HISTÓRICO ACADÊMICO MILITAR E CIVIL

Nasceu no Rio de Janeiro, em 23 de junho de 1896. Foi praça de 25 de março de 1916, na Escola Militar do Realengo, tendo sido declarado Aspirante-a-Oficial da Arma de Artilharia em dezembro de 1918.

Ao longo de sua carreira militar, como veremos a seguir, destacou-se por sua cultura extraordinária, que lhe permitiu desenvolver múltiplas habilidades, como as de historiador, pesquisador, desbravador, piloto militar, engenheiro, geógrafo e escritor. Como poliglota, dominava com desenvoltura as línguas inglesa, francesa, italiana e a espanhola.

Cabe destacar com relevância o seu profundo conhecimento sobre a arte do estudo e da análise da ciência geopolítica, matéria na qual alcançou reconhecimento internacional pela seriedade e pela aguçada visão estratégica revelada ao interpretar com invulgar habilidade os fatos de sua época, envolvendo a relação entre países, por meio das interações estratégicas entre os poderes políticos e os espaços geográficos destas nações. Neste mister, foi por muitos historiadores e geopolíticos ombreado com renomadas autoridades nacionais em geopolítica, tais como: Mário Travassos, Golbery do Couto e Silva, Carlos de Meira Mattos, Delgado de Carvalho e Therezinha de Castro.

Sua inteligência e largo conhecimento podem ser comprovados pelos seus vários livros e artigos publicados no Brasil e no exterior, conferindo-lhe especial destaque intelectual nos meios acadêmicos históricos, políticos e geoestratégicos. Como testemunho de sua privilegiada capacidade de relatar e interpretar os fatos e os acontecimentos

da sua época, citamos algumas das suas mais conhecidas obras: *Gaviões de Penacho: a luta aérea na Guerra Paulista de 1932* (1934), *História da Conquista do Ar* (1937), *Rio dos Tocantins* (1943), *Roteiro do Tocantins* (1943), *Geopolítica do Brasil* (1947), *Estrutura Geopolítica da Amazônia* (1953), e *Formação da Nacionalidade Brasileira* (1954).

Além dos livros citados, contribuiu também com inúmeros artigos para os jornais da época, inspirado por iniciativas ocorridas em alguns países mais evoluídos, sobre a necessidade de se unificar no Brasil, sob uma única instituição federal, todas as atividades vinculadas ao desenvolvimento e à utilização de uma estrutura aeronáutica nacional militar e civil. Sua ideia, exposta pela primeira vez em 1928, ficou conhecida como a criação do “Ministério do Ar”.

Considerando o incomum volume e a diversidade de experiências vividas e estudos realizados por Lysias Rodrigues, não é difícil entender por que sua personalidade foi e ainda é muito importante para a perfeita compreensão do Pensamento Aeronáutico Brasileiro e, sobretudo, dos caminhos percorridos pela nossa aeronáutica para chegar até onde hoje nos encontramos.

2) O AVIADOR MILITAR

Em fevereiro de 1920, como Tenente, ingressou na Escola de Aviação Militar, na qual realizou o Curso de Observadores Aéreos e fez estágio no Serviço Geográfico Militar. Como integrante da primeira turma de Observadores Aéreos, formou-se ao lado de outras personalidades aeronáuticas de vulto, como o Capitão Newton Braga e os Tenentes Eduardo Gomes e Ivo Borges Leal. Complementou sua formação acadêmica especializada com a realização do curso de Engenharia-Geógrafo, pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro.

Já como Capitão, em 1927, concluiu o curso de Piloto Aviador do Exército Brasileiro, realizado na Escola de Aviação Militar, situada no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro. Nesse mesmo ano foi designado para o comando da Esquadilha de Bombardeiros de Alegrete, no Rio Grande do Sul.

Em 1928 participou do grupo de técnicos militares encarregado do planejamento para a construção da infraestrutura terrestre que viria a proporcionar o suporte necessário para a inauguração da linha aérea de passageiros Rio-São Paulo. Naquele ano se tornou inspetor da Escola de Aviação Militar.

Em abril de 1929, realizou curso de aperfeiçoamento para oficiais na Escola de Aviação Militar do Exército. Em 1930, passou a integrar a Diretoria da Aviação Militar.

Em julho de 1932, após a deflagração da Revolução Constitucionalista, arriscou-se em viagem do Rio de Janeiro a São Paulo, chegando à capital paulista em 18 de julho, quando então se apresentou às autoridades do Exército Constitucionalista.

No Exército Constitucionalista, comandou o Grupo de Aviação Constitucionalista, conhecido pelo cognome de “Gaviões de Penacho”, sediado no então aeródromo do Campo de Marte, sob a chefia do Major Aviador Ivo Borges Leal, que era o Comandante das Unidades Aéreas da Aviação Constitucionalista.

3) PENSANDO NA IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO PARA O PAÍS

Tornou-se, desde cedo, um dos defensores centrais da importância da aviação como arma na defesa da Nação, publicando vários artigos na imprensa sobre esse tema. O seu artigo de maior repercussão foi o intitulado “*Uma necessidade premente: o Minist rio do Ar*”, divulgado pelo periódico *O Jornal*, em 7 de outubro de 1928. O citado artigo foi considerado como ponto de partida e de apoio a todos que pensavam de forma semelhante, mas que ainda atuavam sem uma articulação maior que gerasse a necessária sinergia em torno de um único pensamento, voltado para o aproveitamento dos benefícios de uma aviação nacional consistente e adequada às necessidades do Brasil.

Ao se ler o referido texto, percebe-se, com clareza, a visão pragmática, moderna e realista transmitida pelos pensamentos e projetos do então Major Lysias, ao defender a importância da aviação para o desenvolvimento e a solidez do Estado brasileiro. Como instrumento imprescindível para uma ampla integração territorial, com todos os seus necessários benefícios sociais e econômicos, além da indispensável capacidade de sustentar a soberania aérea, crucial pilar da autodeterminação brasileira, Lysias aponta, com sólida argumentação, a prioridade governamental em se estabelecer uma estrutura administrativa central capaz de capitanear todas as demandas vinculada à aplicação e ao desempenho da aviação brasileira, sempre com a preocupação maior voltada para o bem-estar da Nação.

Eis o artigo:

Otel grafoacabadenosinformardequeaFran asatisfez,porfim,o desejodeumselecionadon cleodepilotos,queh muitovinhalutando,a fimdeconvencerasautoridadesdanecessidadeinadi veldeseorganizar, nesse pa s, o Minist rio do Ar.

Quandoh anospassados,oextraordin riosensodeorganiza odos inglesescriouoAirMinistry,detodosospa sessurgiramcr ticasmuitas epoucoselogios.Otempo,por m,veioprovarqueot odecantadobom sensoingl seraquemtinharaz o,porqueligeirasmodifica esintroduzidasnessaorganiza oinicialderamumresultadomuit ssimosuperior ao esperado pelo mais sadio otimismo.

NoBrasil,grande on mero,sen oaquasetotalidadedospilotos,que t mestudadoaquest odoMinist riodoArentren s,quelhess o completamente favor veis.

Porquen ocome amosj pelocaminhocerto,aproveitandoaexperi ncia dos povos aeronauticamente em posi o de destaque?

Acria odoMinist riodoArseimp e,entren s,comoo nicomeiode conjugaresfor os,darumadiretiva nica,capazdenosdaracoloca o h muito perdida, de primeira pot ncia da Am rica do Sul.

Umhomeminteligente,en rgicoedeboavontade,nessealtoposto,poderia sulcaroBrasildelinha sa reas,ligando-o,rapidamente,a todas asna esvizinhasdocontinente,afastandoacausadetantosmales,a dificuldadeeademorascomunica es.Asserras,ospantanais,as florestas,enfim,todososgrandesobst culosnaturaisquep ementraves tremendosaodesenvolvimentodasviasf reaserodoviasemnossoPa s, nenhum embara o trariam avia o.

Osmilharesdecontosimprescind veis suasconstru esreduzem-sea quasenanadopreparodoscamosdepouso.Otempogastoemperrilas tanto,emcompara ootempogastoporvia rea,quen oh termo compat vel de bem exprimir a enorme diferen a.

DoRioaCorumb ,gastam-se,porviaf rrea,setediasdeviagem;umavi o comercialacabadefazeromesmo percursoempouco mais dedezhoras.

Do Rio a Assunção (Paraguai) gastam-se dez dias no moinho, e Doolittle, o grande piloto americano, acaba de fazê-lo em sete horas.

Justamente porque assumimos uma atitude decisiva. Precisamos despertar a consciência aeronáutica dos nossos patriotas, como já fizeram a Alemanha, a Argentina, a Rússia, os Estados Unidos e a Inglaterra; precisamos abrir Escolas de Aviação oportuna para a União; precisamos criar aeroportos, aeródromos e campos de pouso em cada cidade, aldeia ou vila nacional; precisamos ligar todos os nossos centros comerciais por linhas aéreas, bem como nos seus capitais, capitais e cidades importantes dos países vizinhos; precisamos fundar fábricas de aviões de todos os tipos e motores de todas as potências, lugares estes de milhares de operários e trabalhadores e bem remunerado; precisamos tornar conhecida de todos os brasileiros as grandes vantagens que advirão do progresso da aviação entre nós, não só para o País em geral, como para cada um em particular.

A organização do Ministério do Ar, brasileiro, atualmente a maior aspiração de todos os pilotos militares, navais e civis de nossa terra.

Tudo isto em breve?

A partir da publicação desse artigo e de muitos outros que se seguiriam, sempre chamando a atenção da sociedade brasileira para a importância de se implementar uma infraestrutura aeronáutica robusta e compatível com as dimensões e necessidades do nosso país, Lysias contribuiu com suas ideias de forma marcante para o debate e a formação de um sólido consenso em torno da necessidade da criação de uma instituição governamental responsável pela condução da aviação brasileira como um todo, evidenciando como contrapartida os benefícios advindos do investimento nas aviações civil e militar.

Suas convicções sobre o tema despertaram em todos, desde as autoridades federais até a imprensa em geral, muitos questionamentos sobre a oportunidade de dar partida, de forma efetiva, organizada e continuada, nas providências básicas para garantir a sustentação do nosso futuro aeronáutico.

Essa movimentação toda em torno do questionamento sobre a aviação nacional brasileira pode ser compreendida como um importante e instigante estímulo ao Pensamento Aeronáutico, expondo, de forma

clara, de início a ausência desse pensamento, cuja pobre manifestação até então prendia-se basicamente às poucas iniciativas científicas, sempre isoladas e autônomas, dentro do governo e fora dele, ou às atividades de entretenimento, todas exercidas de forma aleatória e sem um objetivo nacional prático claramente definido.

4) CORREIO AÉREO MILITAR – ROTA DO TOCANTINS – EXPEDIÇÃO TERRESTRE

Na esteira dos questionamentos como os de Lysias, seguiram-se muitos outros, estimulando a execução de alguns fantásticos empreendimentos aeronáuticos. Um dos mais importantes para a época foi a criação do Correio Aéreo Militar (CAM), em 12 de junho de 1931, a partir de quando foi iniciada a árdua tarefa de desbravar o interior do Brasil com a finalidade de identificar e implantar os primeiros campos de pouso, que viriam a dar suporte às futuras incursões aéreas para além das grandes cidades localizadas nas regiões Sul e Sudeste. Outro importante fator considerado na ocasião foi o interesse das empresas aéreas em reduzir o tempo de viagem entre o nosso país e a América do Norte.

Dessa forma, decidiu o governo federal designar, por indicação, tanto do Ministério da Guerra como pelo da Viação, o então Major Lysias para, a par da missão de levantamento dos locais de instalação dos possíveis campos de pouso para apoio à aviação brasileira e internacional, estudar as possibilidades de ampliar os voos do CAM pelo interior, estendendo, inicialmente, a rota Rio-São Paulo até o Estado de Goiás.

A escolha de Lysias para comandar a tarefa de reconhecimento da rota do Tocantins já prenunciava o seu diferencial como profissional e aeronauta, sustentado por suas qualidades de segura liderança aliada à sua diversificada formação operacional, como navegador e piloto militar, acrescida dos conhecimentos técnicos como engenheiro geógrafo, o que facilitaria, não só a condução da exploração terrestre, como também a futura elaboração do mapeamento aéreo dessa rota.

É oportuno destacar que, com a tomada dessa decisão, envolvendo as *expertises* do Ministério da Guerra, com suas capacidades logísticas e áreas, mais as experiências de suas campanhas terrestres, aliadas aos conhecimentos técnicos e aos interesses do Ministério da Viação e Obras Públicas, especificamente no que competia à navegação aérea, deu-se início a uma singular colaboração entre civis e militares em prol

do desenvolvimento de uma estrutura aeronáutica básica. Essa ação conjunta iria aos poucos gerar uma sinergia de novas ideias e futuros empreendimentos, assim, estava nascendo, sem ser muito bem percebida, uma nova conscientização nacional quanto ao desenvolvimento e à aplicação da aviação como um poderoso instrumento de bem-estar social, de integração nacional e de segurança da Nação brasileira.

A longa e trabalhosa tarefa de levantamento das informações da futura Rota do Tocantins, finalmente, iniciou-se no dia 19 de agosto 1931. O principal objetivo de Lysias era o de reconhecer o território e implantar campos de pouso, de modo a viabilizar a navegação aérea e criar as condições que permitissem a realização de voos oriundos das Regiões Sul e Sudeste em direção às Regiões Central e Norte do Brasil. É importante ressaltar que o resultado dessa expedição também permitiria definir rotas aéreas mais econômicas para os voos ligando as cidades do Cone Sul da América do Sul ao Norte do Continente Americano, passando pela América Central e Região do Caribe.

Para acessar a todos as localidades de interesse, Lysias utilizou vários tipos de transporte disponíveis conforme a situação, como trem, carro, barco, canoa, animais de carga, entre outros. Finalmente, após 52 dias de viagem, chegou à cidade de Belém do Pará, tendo demarcado um total de 17 novos campos de pouso, os quais foram utilizados por Lysias para a realização da primeira viagem do Correio Aéreo Militar nessa rota, em 1935, tendo a mesma a duração de três dias.

5) REVOLUÇÃO CONSTITUCIONALISTA E OS “GAVIÕES DE PENACHO”

Mas, antes de tratarmos da sua jornada aérea ao longo do Rio Tocantins, ocorrida em 1935, vamos discorrer sobre uma das mais fascinantes e ricas experiências vividas por Lysias Rodrigues, que foi a sua ativa participação na Revolução Constitucionalista de 1932, quando, no posto de Major, combateu ao lado de São Paulo, a favor da instauração de uma Constituição Nacional, desejo esse não compartilhado por vários outros estados e pelo próprio governo federal.

As desavenças oriundas da Revolução de 1930, que vinham se aprofundando, alimentadas pelos constantes desentendimentos ocorridos entre os paulistas e entre estes e o governo federal, culminaram com a presença de um Tenente, imposto por Vargas, à frente do governo do

Estado de São Paulo. Este fato, de significativa importância política, ampliou ainda mais as divergências recorrentes entre os paulistas e o governo de Vargas, na medida em que se intensificava a crescente reivindicação para que a direção estadual fosse entregue a um civil paulista, e não a representantes do Tenentismo na condição de interventores, como criticava a sociedade paulista.

As campanhas na imprensa e no rádio acabaram por instigar o orgulho paulista, criando oportunidades para os políticos fortalecerem suas posições a favor da ocupação do governo estadual por um paulista. Para tanto, apregoavam que a sorte de São Paulo seria crucial para os destinos do Brasil, considerando São Paulo *como a prola, a medula e o sangue da federação*. Seguindo as contestações políticas, vieram os primeiros levantes armados, e houve uma sequência de crises provocada pelo revezamento frequente no cargo de interventor estadual.

O Exército adotou posição contrária à presença dos Tenentes como autoridades interventoras, por julgar o fato como uma subversão da hierarquia, e iniciou uma sondagem com o objetivo de derrubar o governo central, tido como provisório. A inesperada troca de oficiais-generais do Alto Comando do Exército e a incerteza da participação de outros estados na revolução acabaram precipitando os fatos. Com a desistência dos estados apoiadores, seguiu São Paulo isolado na rebelião constitucionalista contra os legalistas, representados pelo segmento federal.

Com a deflagração da Revolução de 32, em 9 de julho, o Governo do Estado de São Paulo restabeleceu a Arma de Aviação, extinta em 1930, agora sob a denominação de Grupo Misto de Aviação da Força Pública, misto por ser composto de aviadores da Força Pública e do Exército Brasileiro, e que compreendeu o esforço da aviação constitucionalista nos céus de São Paulo nos 89 dias de luta revolucionária.

É nesse conturbado quadro nacional que Lysias, servindo no Campo dos Afonsos, decide, juntamente com o Major Ivo Borges e os Tenentes José Ângelo Gomes Ribeiro e Orsini Coriolano, seguir, por via marítima, para São Paulo, onde, reunindo-se com oficiais da Força Pública e civis, deram início às operações aéreas constitucionalistas. O Major Ivo Borges assumiu o Comando das Unidades Aéreas da Aviação Constitucionalista e o Major Lysias passou a responder pelo Comando do Grupo de Aviação Constitucionalista, os famosos “Gaviões de Penacho”.

Os combates prosseguiram de forma acelerada, exigindo dos pilotos constitucionalistas uma média de cinco horas de voo diárias nos doze

primeiros dias de combate, enquanto que, apenas para comparação, na guerra europeia a média era de duas horas diárias, com descansos semanais. Foram lançados sobre as posições legalistas em torno de 800 quilos de explosivos a cada dia de operação aérea, causando a paralisação das ações legalistas. Foi observado como o efeito psicológico causado pela presença de apenas uma aeronave em voo era suficiente para interromper o combate terrestre e manter as forças opositoras imóveis no campo de batalha.

A Lysias não escapou esse fato de que, ao lado do poder de dissuasão, passaram a ser explorados como estratégia de contenção das iniciativas adversárias. Lysias confirmava na prática o amplo poder de domínio e influência sobre o inimigo proporcionado pelo vetor aéreo.

A experiência de comandar uma unidade aérea em combate real, com todas as suas duras lições sobre o emprego das aeronaves como armas ofensivas, decidindo os destinos das batalhas terrestre e marítima, e defensivas, negando e controlando o uso do espaço aéreo, aliadas aos efeitos psicológicos alcançados sobre as forças opositoras, constituíram-se em importantes elementos do pensamento de Lysias sobre a eficácia da aviação militar, e todas as atividades dela decorrentes, como indispensável instrumento de defesa nacional.

O seu artigo “*Uma necessidade premente: o Minist rio do Ar*” ganhava, cada vez mais, contornos de uma realidade absolutamente necessária.

Encerrada a Revolução, foram ele e seus companheiros reformados pelo Governo e seguiram para o exílio em Portugal e na Argentina. Em 1934, foram anistiados e reintegrados ao Exército.

Apesar dos acontecimentos, os esforços constitucionalistas apresentaram resultados, e em 1933 as eleições estaduais foram finalmente realizadas, tendo sido empossado, em 1935, como Governador do Estado o civil Armando Sales. Em 1934, foi reunida a Assembleia Constituinte, que conceberia a nova Carta Magna do país, promulgada no mesmo ano.

6) ROTEIRO DO TOCANTINS – JORNADA AÉREA

Retornando do exílio, deu continuidade ao anterior trabalho de exploração terrestre, realizado em 1931. Em 14 de novembro de 1935, decolando do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, em companhia do Sargento Soriano Bastos de Oliveira, em uma aeronave Waco C.S.O., Lysias deu partida no levantamento aéreo da área anteriormente esqua-

drinhada, inaugurando todos os campos de pouso que havia implantado na sua jornada por terra.

Lysias realizou, na companhia do Sargento Soriano Bastos de Oliveira, em 1935 e 1936, três viagens exploratórias pelo Rio Tocantins, que reuniram elementos necessários para o estabelecimento da ligação aérea Rio-Belém, iniciada de forma regular, três anos mais tarde. Todas as dificuldades encontradas e os resultados auferidos foram detalhadamente registrados no seu memorável livro *Roteiro do Tocantins*. A rota do Tocantins também foi uma das portas de acesso das Regiões Leste e Sul à distante e desconhecida Região Amazônica, um passo basilar para a verdadeira integração de todos os brasileiros.

Interessante comentar que, por uma feliz coincidência, o destino resolveu juntar, nos mesmos ideais do Correio Aéreo Militar, os então Tenentes Coronéis Eduardo Gomes e Lysias Rodrigues. Detentores de ideias antagônicas na Revolução Constitucionalista de 1932, passaram a lutar bravamente por um pensamento comum: desbravar pelos meios aéreos o interior do Brasil, cooperando intensamente na integração nacional e com a pretendida unidade política da nação.



Rota percorrida por Lysias em suas expedições terrestre (1931) e aérea (1935) ligando as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo a Belém.

7) O SERTANEJO DO TOCANTINS E A IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO PARA O PAÍS

Ao longo da caminhada de Lysias, percebe-se a sua crescente preocupação e o seu constante envolvimento nas atividades aeronáuticas nacionais, civis e militares, fatos esses que auxiliaram a delinear e a solidificar o seu pensamento sobre o futuro da aviação em nosso país.

Uma forte e decisiva contribuição para a solidez do seu pensamento aeronáutico foi, sem dúvida, o exitoso resultado alcançado pela missão do Tocantins, efetuada em duas etapas distintas, uma terrestre, em 1931, e outra aérea, realizada em 1935, ambas já comentadas anteriormente. O sucesso e os conhecimentos adquiridos nessas duas empreitadas, definitivamente, o transformaram em um ardoroso pensador e defensor da aviação como fundamental instrumento de integração e desenvolvimento nacionais.

Sua percepção sobre a necessidade de dispormos de uma aviação moderna, capilarizada e sistematizada fica evidente quando ele registra em seu livro *Roteiro do Tocantins*, após um sem número de experiências e contatos com os sertanejos, a seguinte profética passagem: “Antes de chegar a Marabá e observando a rica exuberância da região, imaginei: *oqueser todaestariqu ssimaregi o,nodiaquetivertransportef cilpelorio,ou umaboarodovialigandotodosessesn cleosdeciviliza o.Esonhamos...comas linhasa reassobreoandooTocantins,vindoteraeleoudelesaindoparaosdiversos quadrantes;asrodoviaschegandoaPalma,PortoNacional,PedroAfonso,Carolina,Imperatriz,vindasdabeira-mar!Queimensotr fegoteriaarodoviaBel mdo Par -Imperatriz-Palma,seabertaestivesse!...Epensamos:quantasgera espassar o antesqueestesonha se realize?!... Qualser o governo patri tico, que, fazendo justiaaosnossosirm osdosert o,h defacilitarasrotasa reaseasrodovias?!...*

8) ATIVIDADE INTELCTUAL

Lysias, desde cedo, destacou-se como um escritor de escol, intenso e convincente, na defesa dos seus pensamentos, sendo detalhado e fiel ao relatar os fatos por ele vivenciados no decorrer de suas muitas e diversificadas participações na história nacional. A genialidade, a sensibilidade e a tenacidade foram características sempre presentes nas suas atividades intelectuais, projetadas inicialmente nos inúmeros e vigorosos artigos publicados no *Correio da Manhã*, conhecido jornal do

Rio de Janeiro, à época, e na épica carta expando “Uma necessidade premente: o Ministério do Ar”, por meio do periódico *O Jornal*, em 1928.

Na sequência, escreveu: “Gaviões de Penacho”, em 1934, onde narra o emprego da Aviação Militar na Revolução Constitucionalista de 1932; em 1937 elaborou a “História da Conquista do Ar”, um relato sobre a contribuição de vários pesquisadores neste instigante mister, com destaque para o pioneirismo dos renomados aeronautas brasileiros, como Bartolomeu de Gusmão, Júlio Cesar, Augusto Severo e Santos Dumont.

Nos anos seguintes dedicou-se a manter acesa a ideia da criação do “Ministério do Ar”, até que em 1939, com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, ficou clara a importância do poder aéreo unificado para a segurança nacional, confirmando e reforçando o seu pensamento original, exposto inicialmente em 1928, culminando, dessa forma, com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941.

Em 1943 produziu os famosos compêndios *Roteiro do Tocantins e Rio dos Tocantins*, que ainda hoje constituem a mais completa radiografia da região, evidenciando a importância estratégica de integrar todo o território nacional. Por conta dos seus escritos nasceu a ideia da criação do Território Federal do Tocantins, tendo ele próprio elaborado uma minuciosa carta geográfica da região e apresentado, em 1944, anteprojeto constitucional nesse sentido.

Não deixou de analisar as questões estratégicas brasileiras, assim, elaborou os títulos “Geopolítica do Brasil” (1947) e “Estrutura Geopolítica da Amazônia” (1953), ambos voltados ao estudo estratégico da nossa privilegiada geografia e em particular da Amazônia. Finalmente, analisou as origens da nossa gente por meio do estudo da “Formação da Nacionalidade Brasileira” (1954), um relato histórico tratando da presença dos holandeses no Norte do Brasil e sua influência na construção do sentimento de brasilidade.

Como prestigiada autoridade em Geopolítica, reconhecida internacionalmente, ombreou-se a outros ilustres intérpretes desta ciência, tais como Mário Travassos, Golbery do Couto e Silva, Carlos de Meira Mattos, Delgado de Carvalho e Therezinha de Castro.

Participou como diretor e redator nas seguintes revistas: *Aviação* (1926), *Revista da Aviação* (1937) e *Aviação* (1942). Publicou mais de 300 artigos relacionados aos temas de aviação, geografia, geopolítica, história, entre outros e integrou a Sociedade Brasileira de Geografia e o Instituto de Geografia e História Militar Brasileiro, onde foi vice-presidente. Entre

as décadas de 1940 e 1950 fez parte da Comissão de Cartas Aeronáuticas da Reunião Pan-Americana de Consulta sobre Geografia e Cartografia.

Atualmente, o seu nome ocupa a posição de Patrono da 8ª Cadeira do Conselho Superior do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), como merecida homenagem ao Major Brigadeiro Lysias Rodrigues, perpetuando e reverenciando sua coragem, persistência, visão estratégica e sua inabalável crença na força do e no orgulho de ser brasileiro e na capacidade de realização do seu povo. A frase seguinte, escolhida pelo INCAER para evocar a insigne figura do Major Brigadeiro Lysias, nos dá a verdadeira dimensão da sua personalidade: *H em cadacidad obrasileirosentimentodesenvolvidodenacionalidade.Poucos,por m, puderam realiz -lo de forma t o viva como Lysias Rodrigues.*

9) PROGRAMA DE FORMAÇÃO E FORTALECIMENTO DE VALORES – PFV (MCA 909-1)

A compreensão das razões da existência, das origens e dos significados dos valores cultuados pela FAB, e mesmo a sua aceitação na prática, determinou a criação do Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV).

O PFV tem por objetivo divulgar os conceitos e promover o debate sobre os preceitos da ética profissional, dos valores e deveres militares, de todos os militares da Força Aérea Brasileira, incluindo o Corpo Discente das suas Escolas de Formação, bem como o efetivo de todas as suas Organizações Militares.

No seu capítulo “Heróis da Força Aérea Brasileira”, que trata do preito aos heróis da aeronáutica e aos heróis da Força Aérea, são estabelecidos os ícones que são referências para os valores cultuados pela FAB, identificando aqueles cujo destacado exemplo personificam a alma pujante da FAB.

O valor “Vitalidade”, presente no PFV, é atribuído ao Major Brigadeiro Lysias Augusto Rodrigues como merecida homenagem pela sua participação ativa na expansão do Correio Aéreo Militar (CAM), permitindo a ligação aérea entre todas as regiões do Brasil, e pela sua excepcional tenacidade na criação do Ministério da Aeronáutica, uma campanha iniciada em 1928 e sustentada, por meio dos seus inúmeros artigos, palestras e livros, praticamente ao longo de toda a sua carreira militar.

10) O LEGADO DE LYSIAS RODRIGUES PARA O PENSAMENTO AERONÁUTICO BRASILEIRO

Concluindo este ensaio sobre quem foi o Major Brigadeiro Lysias Rodrigues e quais foram as suas realizações, especialmente no campo das ciências aeronáuticas, não resta dúvida sobre a sua formidável contribuição para a formação do Pensamento Aeronáutico Brasileiro.

A sua visão inicial de 1928, ao idealizar uma organização central administrando as necessidades e as possibilidades advindas do emprego da aviação, com o objetivo de integrar e defender os interesses soberanos do Brasil, foi paulatinamente sendo incorporada pela sociedade brasileira e pelas autoridades civis e militares, resultando na criação em 1941 do Ministério da Aeronáutica e, em 1942, na sua Diretoria de Rotas Aéreas (DR), legítima sucessora das atividades pioneiras de Lysias no traçado das novas rotas de navegação aérea em direção à Região Norte, iniciadas por ele entre 1931 e 1935.

Esses fatos mostram a força do Pensamento Aeronáutico, criando e impulsionando uma inevitável realidade há muito pensada e que viria a se transformar no atual Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) e no Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA). Ambos os Sistemas se constituem em sólidas e imprescindíveis infraestruturas críticas, não só para o nosso país, mas também para toda a América do Sul e a quase a totalidade da área do Oceano Atlântico, controlando e garantindo a segurança de todos os movimentos aéreos que deles se utilizam, tanto nas atividades civis como nas militares.

Nunca será demais ressaltar os vários aspectos, todos essenciais, pensados pelo Major Brigadeiro Lysias Rodrigues quando chamou a atenção da Nação brasileira para a importância de se desenvolver uma aviação nacional capaz de suprir suas necessidades estruturais básicas, como a integração e a defesa territoriais, compatíveis com sua vastidão continental e com sua necessidade premente por desenvolvimento, sem o qual não há como promover o seu bem maior como Nação, a felicidade comum do seu povo.

Ninguém viveu tantas e tão diferentes experiências na aviação brasileira como Lysias Rodrigues, desde as lides iniciais como piloto militar, até a criação efetiva do Ministério da Aeronáutica. Seus conhecimentos foram enriquecidos desbravando as novas rotas aéreas por terra e pelo ar, escrevendo e publicando vários títulos aeronáuticos, geopolíticos e

históricos, abordando suas pioneiras viagens no Correio Aéreo Militar, registrando o aprendizado alcançado no comando de uma unidade aérea em pleno combate, analisando e valorizando a brasilidade do sertanejo, apontando aspectos estratégicos na administração da vasta Amazônia e, finalmente, divulgando a genial colaboração de outros eminentes aeronautas brasileiros na conquista do ar.

Todo esse imenso cabedal de conhecimentos e distintas vivências, aliado à excelência de sua vasta obra literária, legitimam Lysias como uma das autoridades aeronáuticas brasileiras mais completas e preparadas para o exercício do Pensamento Aeronáutico Brasileiro.



*Major Lysias Rodrigues (o quinto da esq. p/ dir.)
Campo de Marte, em 1932*



Lavenère Wanderley

*1909 †1985

Por Cel Av Luiz Fernando Póvoas da Silva

Ten Brig Ar Nelson Freire Lavenère Wanderley 1909/1985

Aviador, Piloto de Caça, Protagonista, Pensador...

Segundo Laurette Godoy & Dodsworth, na sua obra *Brasileiros voadores, 300 anos pelos céus do mundo*, nos grandes nomes da Aeronáutica, cita que:

Igualmente brilhantes e totalmente voltadas para a aeronáutica foram as carreiras de Nelson Freire Lavenère Wanderley e Casemiro Montenegro Filho, que efetuaram a primeira viagem do Grupo Misto de Aviação. Ocuparam altos postos, mantendo a postura corajosa, decidida, digna e modesta, que marcou o transporte que efetuaram das primeiras cartas do Rio de Janeiro para São Paulo. O Tenente-Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère Wanderley participou da Segunda Guerra Mundial, integrando o Primeiro Grupo de Aviação de Caça, na Itália e, como oficial de ligação, cumpriu treze missões de combate. Posteriormente, foi Ministro da Aeronáutica. Em 12 de junho de 1986, a Lei 7490 consagrou-o como Patrono do Correio Aéreo Nacional. Pesquisador zeloso, sério, detalhista, escritor preciso e talentoso, deixou livros e trabalhos que ajudam a reconstruir, com segurança, a história da aeronáutica no Brasil e da vida do pai da aviação. Esteve casado durante quase cinquenta anos com Sophia Helena Dumont Dodsworth, sobrinha-neta de Santos Dumont. Isso prova que a ligação de Lavenère Wanderley com a aviação foi muito além dos vínculos meramente profissionais, porque se estruturou, também, nas bases do coração. (GODOY; DODSWORTH, 2015, pg. 288)

1927 – Entrou para a Escola Militar do Realengo, onde, após formado, como Tenente, tornou-se Instrutor na Escola de Aviação Militar e, Comandante da Esquadrilha de Treinamento do Grupo Misto de Aviação.

1933 – Como Capitão foi designado para o Curso de Formação de Oficiais Aviadores Militares no *Air Corp Training Center* do Exército dos Estados Unidos, no Texas, sendo o primeiro piloto militar brasileiro a realizar tal curso.

1941 – Em janeiro, foi criado o Ministério da Aeronáutica, onde integrou o gabinete do Ministro Dr. Salgado Filho. De 1942 até 1943, ele se tornou chefe de ensino na Escola de Aeronáutica, chegando ao posto de Ten Cel Aviator.

Durante a Segunda Guerra Mundial, em 1943, o então Tenente Coronel Aviador Wanderley foi para o Mediterrâneo para integrar o grupo inicial de oficiais de Estado-Maior, junto à Força Expedicionária Brasileira.

Ele ficou no teatro de operações até março de 1945, onde foi oficial de ligação da FAB, junto ao Estado-Maior das forças aéreas aliadas no Mediterrâneo.

Quando o 1º Grupo de Aviação de Caça chegou à Itália, ele realizou 13 missões de guerra, voando os aviões P-47 Thunderbolt do 1º GpAvCa.

Após a guerra, foi designado Comandante do 2º Regimento de Aviação, além de também ter comandado a Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.

1951 – Integrou a delegação brasileira na 4ª Reunião de Consulta de Ministros das Relações Exteriores, que ocorreu na capital americana, Washington D.C., em meio à crise que gerou a Guerra da Coreia.

1956 – Ele se tornou comandante do Comando de Transporte Aéreo, tendo sido promovido a Brigadeiro do Ar.

1964 – Participou da Revolução de 31 de março ao assumir o Comando da 5ª Zona Aérea, onde sofreu um atentado ao se desentender com o Tenente Coronel Alfeu Monteiro, que era a favor do governo de João Goulart, deposto em 1964. O Ten Cel Monteiro disparou cinco tiros no MB Wanderley, acertando dois. Chegando na sala onde isso estava acontecendo, o Cel Av Hipólito atirou contra o agressor, que acabou morrendo no local. O MB Wanderley saiu ferido do atentado e foi encaminhado ao hospital.

Ministro da Aeronáutica – No dia 20 de abril de 1964, durante o governo do então Presidente Castelo Branco, foi designado para assumir o Ministério da Aeronáutica.

1964 – Em dezembro, ele se reuniu com o Presidente e com o Ministro da Marinha para tratar do caso de um helicóptero da Marinha que havia sido atacado por metralhadoras por ordem de alguns oficiais da Aeronáutica, no Rio Grande do Sul. Isto aconteceu por conta de uma disputa entre a Aeronáutica e a Marinha pelas aeronaves que seriam operadas no porta-aviões Minas Gerais. Essa tensão já existia, desde o

início do governo do Presidente Juscelino, em 1956, ficou estabelecido que seria decidido pelo Poder Executivo, por não concordar o TB Wanderley se exonerou do cargo no dia 14 de dezembro de 1964. A crise só ficaria sanada em maio de 1965, quando o Presidente Castelo Branco determinou que seria responsabilidade da Aeronáutica escolher os pilotos para as aeronaves no porta-aviões, enquanto, pelo Decreto nº 55.627, a Marinha teria o controle das aeronaves em sua embarcação.

1966 – Foi designado, em abril, Ministro Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), onde permaneceu até abril de 1968. No EMFA, estudou a reestruturação dos ministérios militares para criação do Ministério da Defesa, o que só veio a acontecer durante o governo do presidente FHC.

1967 – Ele participou da 11ª Reunião de Consulta das Relações Exteriores e, também da 3ª Conferência Interamericana Extraordinária, como subchefe da delegação brasileira.

No mesmo ano, tornou-se assessor militar do Brasil na Organização das Nações Unidas (ONU), no Estado de Nova Iorque, EUA.

1968 – Ele deixou o cargo na ONU e, foi para a reserva da FAB.

Após se aposentar, tornou-se membro de diversos grupos históricos, geográficos e militares, no Brasil e, em algumas partes do mundo, como o Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, onde foi vice-presidente, membro do Instituto Histórico e Geográfico do Estado da Guanabara e da Royal Aeronautical Society, dentre outros grupos.

1985 – Faleceu no dia 30 de agosto de 1985, em São Paulo.

1986 – Em 12 de junho de 1986, foi homenageado postumamente como Patrono do Correio Aéreo Nacional.

Livros Publicados

Em meio a sua carreira militar ele arrumava um tempo para escrever, com isso escreveu e publicou diversos livros (obras). Segue a lista:

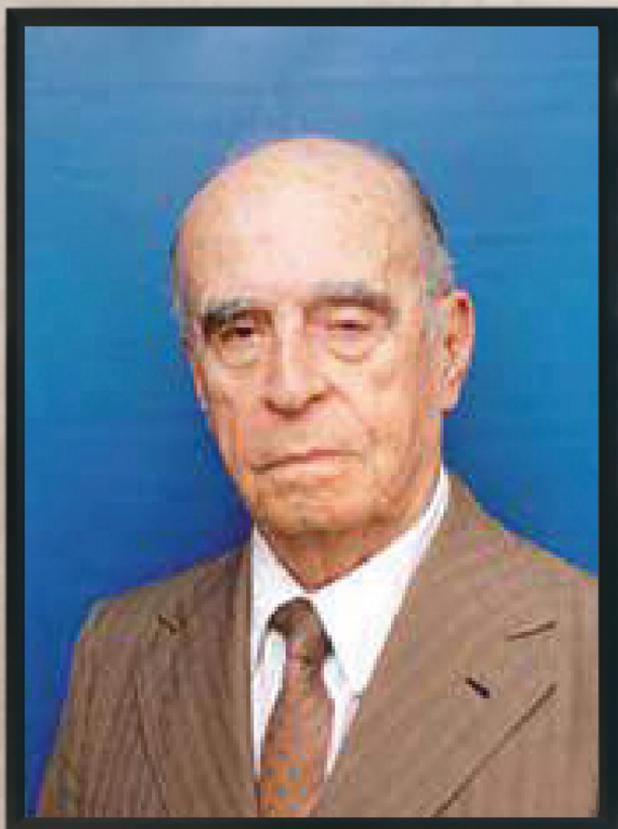
Curso de navegação aérea (1940);

A Força Aérea Brasileira na campanha da Itália (1945);

Aviação de caça (1946);

História da Força Aérea Brasileira (1967 e 2ª edição em 1975);

Estratégia militar e desarmamento (1970)



Deoclécio

*1916 †1998

Por Cel Av Araken Hipólito da Costa

Ten Brig Ar Deoclécio Lima de Siqueira, em seu livro *"Caminhada com Eduardo Gomes"*, introduz um relato poético e filosófico da década de 1930, da epopeia do CAN, em um Brasil estagnado pela falta de comunicação e sua realidade ilustrada como um imenso arquipélago de comunidades.

Faz suas reflexões relativas à aviação, no contexto do sonho da Integração Nacional, assim como, da formação da nossa identidade.

Descreve seu pensamento sobre os 18 do Forte, trazendo as ideias principais do tenentismo que marcaram história do Brasil.

Ten Brig Deoclécio é exemplo daqueles que edificaram seu ser para dedicá-lo à aviação e ao Brasil.

Início da pág. 21 do livro *Caminhada com Eduardo Gomes*

Há pouco entráramos para a Aviação, e os dias eram vividos no embalo dos sonhos da mocidade. A década dos 30 chegava ao fim. As turbulências de um mundo inquieto faziam-se sentir, com variação de intensidade, por toda parte.

As preocupações de um jovem de então, como a dos de todos os tempos, voltavam-se mais para o seu mundo. Era o vaivém de todos os dias para o legendário campo de aviação. Lá, cada dia era marcado por novas experiências, vindas, sobretudo, dos mais velhos. Eles tinham iniciado, no começo da década, a epopéia dos primeiros vôos a distâncias mais longas. Muitos deles já tinham pago, com o supremo sacrifício, a audácia daquelas investidas. Os vivos falavam aos mais jovens da dificuldades vividas e das vitórias alcançadas.

Cada viagem era um salto para o inesperado. As previsões do tempo, vindas pelo telégrafo com fio, chegavam com retardo e imprecisão. Acreditávamos nelas como os antigos se apegavam aos oráculos. No fundo sabíamos que elas não podiam nos transmitir toda a realidade que encontraríamos na rota. Mas, precisava-se acreditar em algo, e a única coisa existente eram aquelas palavras vindas de longe e da incerteza.

Os aviões, com seus frágeis motores, limitados a pequenas altitudes e sem comunicação com o mundo externo, eram minúsculas embarcações solitárias, à mercê de todo tipo de imprevisto. Havia uma desconcomunal inferioridade deles em relação aos obstáculos a vencer, sobretudo quando se enfrentavam os elementos da natureza em fúria. Eram pigmeus tentando vencer as artimanhas e a força de gigantes distribuídos ao longo dos caminhos. Os ventos, os temporais, a imprecisão das cartas, a solidão, a fragilidade dos motores, a deficiência dos instrumentos de bordo, a noite, a falta de visibilidade, tudo, enfim, conspirava contra avanço. Cada rota aérea de hoje está balizada de cruzeiros plantadas naqueles primeiros tempos. Foram muitos os que não voltaram. Nós os víamos como companheiros cujo sacrifício representava algo muito grande que não podíamos definir precisamente. Só mais tarde haveria de compreender tal grandeza, ao reconhecer a força estranha que nos conduzia para essa luta de tantos lances desiguais.

Certo dia fomos designados para realizar missões de vigilância no nosso litoral até o extremo Norte do Brasil. Na Europa começava a Segunda Guerra Mundial.

As atividades dos navios corsários alemães no Atlântico Sul, e a vizinhança da Guiana Francesa, então colônia da França já em guerra com a Alemanha, justificavam as preocupações das autoridades com nossa soberania.

Vivemos três meses nessas missões, conhecendo mais o Brasil e os brasileiros.

De volta das andanças pelo Nordeste e Norte do Brasil, reassumimos nossas ocupações no 1º Regimento de Aviação ou Primeiro RAV, como era mais conhecido no meio. Corria o ano de 1940. A ausência fora grande, mas dera oportunidade para experiências inolvidáveis.

Em primeiro lugar a avaliação das possibilidades da Aviação em função de um Brasil estagnado pela falta de comunicações. Do centro para cima ele era um imenso arquipélago de comunidades, lembrando tempos antigos, em que as cidades-estado eram ilhas da humanidade, estranhas umas às outras, na vivência de um egoísmo irracional e, quase sempre, em lutas pacíficas ou belicosas. Nessa situação que milagre teria mantido o país integrado? Seria a força da cultura portuguesa o traço de união? Teriam sido os princípios pregados pelos missionários? Seriam as leis da geopolíticas, ou seriam comandamentos maiores para a formação de uma grande nação, predestinada a participar do equilíbrio da humanidade?

A essas reflexões juntavam-se outras relativas à Aviação. Que instrumento admirável era o avião naquele mundo. Suas possibilidades indicavam-no como um elemento precioso na interligação dos componentes do arquipélago. Cidades separadas por meses de viagem podiam ser atingidas em uma ou poucas horas de vôo. Sabia-se que o avanço da tecnologia prometia grandes surpresas no universo das atividades aéreas. A eletrônica despontava como solução para a segurança da navegação aérea. Já se ouvia falar de aviões e equipamentos em evolução promissora.

Nesse quadro era natural que o sonho da Integração Nacional acalentasse nossos ideais. Seríamos partícipes da grande cruzada relativa à consolidação de uma nação promissora.

Havia porém, outros aspectos a merecerem consideração. Referiam-se aos habitantes daquelas regiões percorridas. Entre o nordestino e o nortista há diferenças físicas. No primeiro observa-se, às vezes, a presença de traços raciais ligados aos europeus, herança da presença dos holandeses, ingleses e outros em terras do Nordeste. Nos segundos, há predominância do tipo indígena de origem andina e de raízes mais profundas ligadas às bases asiáticas.

Interessante é se notar que, sob o aspecto espiritual, esses dois grandes aglomerados se assemelham. Certamente as migrações maciças do Nordeste para o Norte, em busca do eldorado da borracha, teriam contribuído para isso.

Cada um deles possuía certas características próprias, mais por influência do meio que por razões genéticas. Euclides da Cunha, o príncipe de nossa literatura, em “Os Sertões”, assim retrata, com felicidade notável, o sertanejo nordestino:

“O homem dos sertões – pelo que esboçamos – mais do que qualquer outro está em função imediata da terra. É uma variável dependente no jogar dos elementos. Da consciência da fraqueza para debelar esses elementos, resulta, mais forte, este apelar constante para o maravilhoso, esta condição inferior de pupilo estúpido da divindade.”

Mais adiante refere-se ao patrão e aos servos da seguinte maneira:

“Aocontr riodoestancieirodoSul,ofazendeirodosert esvivenolitoral, longedos dilatadosdom niosquenuncaviu, svezes.Herdaramvelhov cio hist rico.Comoosopulentosessesmeirosdacol nia,usufruem,parasitaria- mente,asrendasdassuasterras,semdivisasfixas.Osvaqueiros othes servosubmissos.Gra asaumcontratopeloqualpercebemumaporcentagemdosprodutos,alificam,an nimos-nascendo,vivendoemorrendonameismaquadradeterra,perdidosnosmocambos;ecuidando,avidainteira, fielmente,dosrebanhosquelhesn opertencem(...)chegam, svezes,por extraordin rioresfor odemem ria,aconhecer,umaporuma,n os as resesdequecuida,comoasvizinhas,incluindo-lhesagenalogiaeh bitos caracter sticos,eosnomes,easidades,etc...Destemodo,quandosurgeem seulo gradorumanimalalheio,cujamarcaconhece,orestituidepronto.No casocontr rio,conservaointruso,tratando-ocomoaoosdemais.Masn o oleva feiraannual,nemoaplicaemtrabalhoalgun,deixa-omorrerde velho.N olhepertence.Se umavacaed cria,ferraestacomomesmo sinaldesconhecido,quereproduzcomperfei oadmira vel;eassimpratica comtodaadescend nciadaquela.Dequatroemquatrobezros por m, separaumparasi. asuapaga.Estabelececomopatr odesconhecido, omesmoconv nioquetemcomoseu.Ecumpreestritamente,semju zes esemtestemunhas,oestranhocontratoqueningu mescreveuouuseriu.”

Às vezes, ao final de algum tempo, o dono da rês desconhecida recebe de volta um rebanho razoável. Este fato, que parece fantasia é, no entanto, vulgar nos sertões, acrescenta o imortal escritor.

Na página acima que admirável retrato do caráter e da moral das raízes de um povo. Com essas raízes havíamos tido contatos esparsos, em nossas passagens pelo Nordeste. Sentimos também o drama social, tão bem espelhado por Euclides da Cunha. Do outro lado, o fazendeiro opulento, controlando, a distância, graças a uma rígida moral, o vaqueiro fiel. Conhecemos os dois lados, e pudemos avaliar todo o imenso hiato social que mediava entre eles.

Quanto ao universo da Amazônia nossas impressões haveriam de coincidir com as do não menos ilustre analisador daquele mundo, Arthur Cezar Ferreira Reis, que, em seu livro “Santarén, seu desconhecido histórico”, nos diz:

Ahist riadascomunidadesamazônicas,refletindoosaltosebaixosda região, nosseusaspectosmaisdramáticos,sejaaquelesqueimportaram emperodosdeprogresso,sejaaquelesoutrosquesignificaramadecadênciacliqueotematormentado, ahistriadeumasociedadequesedefiniu distinguindo-se,noquadrodassociedadesbrasileiras,pelasuaintegraçãoaospaísesquecrioucomoerafisiológica.Nesseparticular elamarcou-seprofundamente.Vivendoummundodeguaseflorestas densas,enfrentouessasguasessasflorestascomadecisãoedominá-las epossu-las.Eatravésdotempo,temrealizadoavidacondicionando-asaguas e sflorestas,deondetiraosustento,equeutilizaemanjeja semreceios.semhesita e semdevaneios,emadmirávelintimidade comarealidadequerepresentam.Profundamentemansa,ahumanidade amazônicaapresenta,nodecursodesuaevoluoaqueleslance se e vicosqueemolduramahumanidadegacha,ahumanidadenordestina (...).Masnemporsermansa, cordial,tranquila, reservada, deixoude agitar-sequando sentiuquesuasrazõesdevidaeramdesprezadas, menos acabadas, ignoradasourepelidaspelosquevinhamcomandá-lasnoestilo unitário com que se pretendera espalhar o Brasil no Império.

Assim, essas duas comunidades, nordestina e nortista, têm características ditadas pelo meio em que vivem. Mas, têm muito de comum. Os mesmos traços de uma moral fundamentada em princípios rigorosos. A mesma noção dos valores que devem situar o homem no reino animal: honra, dignidade, responsabilidade, probidade etc. Uma mesma religiosidade situada nos limites do misticismo. Na Amazônia, os tabus das lendas de origem indígena. No Nordeste, um maior apego às crenças de raízes européias e africanas. Em ambas, traços de herança de civilizações

antiqüíssimas. Euclides da Cunha tem uma observação com relação ao sertanejo que bem se aplica às duas regiões consideradas:

Quemv afâm liasertaneja,aocairdanoite,anteoorat ríotoscoou registropaup rrimo, meialuzdascandeiasdeazeite,orandopelas almasdosmortosqueridos,ouprocurandoalentos vidatormentosa, encanta-se.Ocultodosmortos impressionador.Noslugaresremotos, longedospovoados,inumam-nos beiradasestradas,paran ofiquem de todo em abandono .

Fustel de Coulanges, no seu clássico “A Cidade Antiga”, analisando o culto dos mortos há milênios nos diz:

Estareligi odosmortosparecetersidoamaisantigaqueexistiuentre ospovos.AntesdeconceberedeadorarIndraouZeus,ohomemadorou osseusmortos;teve-lhesmedoedirigiu-lhespreces.Parecequeosentimento religiosodohomemcome oucomesteculto.Foitalvezporviadamorte queohomempelaprimeiravezteveaid iadosobrenaturalequistomar parasimaisdoqueeraleg timoesperardesuaqualidadedehomem.A morteteriasidooseuprimeiomist rio,colocandoohomemnocaminho deoutromist rios.Elevouoseupensamentodovis velaoinvis vel,do transit rio ao eterno, do humano ao divino.

Estas reflexões nos mostram o primitivismo de grande parte dos nossos concidadãos. Nas regiões por onde tínhamos andado ele era um fator de agravamento do grande hiato social que havíamos observado.

Um ponto também chamara nossa atenção. Aquelas populações, mansas ou servis, como querem os que as analisaram com maior acuidade, tinham, no entanto, através da história, dado sinais de uma grande personalidade ou senso de independência, nas muitas manifestações de vontade. Um dos maiores exemplos foi o movimento dos Cabanos no Nordeste e a Cabanagem na Amazônia. Fundamentalmente eram manifestações contra o julgo indevido ou inadequado. Eram gritos de alerta contra o imenso fosso social a que nos referimos. O último desses gritos foi o de Canudos, que até hoje ecoa por toda a humanidade nas páginas imortais de um “Os Sertões” ou de um “A guerra do fim do mundo”.

Para um jovem, com a alma de D. Quixote de todos os jovens, o quadro acima era comovedor. Parte das bases de nossa raça, com seus valores tão nobres, exauria-se no turbilhão de elementos incontrolados:

ignorância, insalubridade, miséria, fome, isolamento, e tantos outros. Condenados ao mais desumano dos castigos: perambular pela vida sem esperanças e sem sonhos, pois quem não espera não sonha, são vítimas permanentes de clamorosa injustiça.

Por tudo isso era natural que, em nosso meio, se cultuasse toda forma de idealismo, visando minorar tal situação.

Dentro desse clima e dessas idéias, vivíamos o dia-a-dia de um Regimento de Aviação. Acordávamos em casa à noite e, depois de um trajeto de bonde, chegávamos, ainda escuro, a um café existente no Largo da Lapa, próximo ao centro da cidade, onde aguardávamos um velho ônibus que nos conduziria ao Campo dos Afonsos. Ali encontrávamos alguns companheiros, e ao cafezinho iniciava-se um papo até que o ônibus despontasse. Nesse, apenas alguns comentários sonolentos faziam o tempo da viagem passar, até que, já dia, entrávamos pelo nosso Regimento. Trocada a roupa pela de ginástica, íamos ao Rancho para a primeira refeição do dia, e depois à ginástica. Após esta, seguíamos para as nossas respectivas subunidades, onde se iniciavam os preparativos para a instrução do dia. Ou eram vôos de treinamento, ou aulas técnicas, ou lições para os soldados. Alguns preparavam-se para as viagens do Correio Aéreo, pois grande parte das linhas partiam dali.

Visto do Campo o Primeiro RAV se destacava com o seu prédio de Comando ao centro e dois hangares de cada lado. No primeiro, à esquerda, funcionavam as oficinas mais pesadas da organização, chamadas o Parque. No segundo estavam as instalações do grupo de caça com seus famosos aviões Boeings P-12. Pequenos, com motor potente e de alta maneabilidade eram muito conhecidos, sobretudo por suas audaciosas exibições em público. Na época ainda não havia normas impedindo o circo aéreo sobre zonas urbanas. Com pilotos altamente adestrados, constituíam uma unidade de elite da Aviação Militar, não só pelo arrojo de suas demonstrações como pela eficiência com que se conduziam nos seus vôos de grupo.

Em seguida ao prédio do Comando, ainda da esquerda para a direita, vinha o hangar dos Corsários, já nossos conhecidos. Depois deste, hangar da Esquadrilha de Treinamento. Desta ainda haverá muito que se falar, pois dela partiam os aviões que escreveram as mais lindas páginas da grande epopéia do Correio Aéreo Nacional.

Início da pág. 37

Os 18 do Forte eram 10, como sempre dizia o companheiro que deles participou, chamando como prova, e com seu humor peculiar, a famosa pintura, reprodução de histórica fotografia do fato. Nela contam-se apenas 10. Às vezes o Brigadeiro dizia que eram 13, porque aos 10 da foto deve-se somar Siqueira Campos que ia na frente, com mais 2 soldados, fazendo reconhecimento. Certo dia indagaram dele por que nunca disse isto. Respondeu: nunca me perguntaram. Segundo tudo indica o combinado era saírem 29. Destes apenas 17 confirmaram. Durante a marcha um civil juntou-se ao grupo, perfazendo os 18. Ao se aproximarem do local onde encontrariam as forças do governo, o número se reduziu para treze. Portanto, foram estes contra mais de mil – cada um portava um pedaço da bandeira repartida e distribuída entre os 29 iniciais. Dois oficiais apenas sobreviveram. Um deles, seriamente ferido, era Eduardo Gomes, tenente observador aéreo, formado na Aviação Militar em 1921, proveniente da Artilharia. Posteriormente faria o curso de Piloto. Sua participação na epopéia do Forte foi sempre motivo de orgulho para os companheiros.

O que houve na Praia de Copacabana naquela hora assinala um dos instantes marcantes da História do Brasil.

Analisado friamente, pode parecer um ato de loucura. Pouco mais de dez homens dispõem-se a morrer nas areias da praia. Por que teriam saído do Forte? Este estava batido. Pelo mar os encouraçados Minas Gerais e São Paulo atiravam com seus canhões contra ele. Pelo ar, aviões da Marinha lançaram algumas bombas. Por terra, estima-se que mais de três mil homens barravam as entradas do bairro de Copacabana e dispunham-se para uma ação mais decisiva. Dois homens lideravam a situação no Forte: Siqueira Campos e Eduardo Gomes. Sobreviveram ao combate da praia, embora gravemente feridos. Tudo indica que os dois tinham opiniões diferentes. Na hora final do Forte, Siqueira Campos preferia ficar e lutar até o fim. Eduardo Gomes achava que a resistência, se valendo dos canhões do Forte, traria grandes riscos para a população, o que não seria justo para uma revolução já perdida. A causa, porém, não permitia o melancólico fim de uma rendição. Há testemunho das seguintes palavras de Siqueira Campos: “Pois é, o Eduardo preferia que saíssemos a combater pelas ruas”.

Na verdade, o que estava em jogo não estava nos limites reduzidos dos sentimentos de corporação. O Brigadeiro, muitos anos depois, dizia: “Só nos animou na luta o propósito da regeneração dos políticos”.

Siqueira Campos imortalizou-se na frase: “À Pátria tudo se deve dar, nada pedir, nem mesmo compreensão”. Nessas duas confissões, vamos encontrar as raízes do movimento que têm norteado a consciência nacional nos anos turbulentos da nossa República, neste século.

No subconsciente daquele holocausto, estava presente o destino de um povo, não, como às vezes se pretende, apenas espírito de classe. Otávio Correia, um deles, era civil. Um historiador diz do diálogo entre ele e o grupo: “- Onde vão?. – Para a Morte. – Por que? – Pelo Brasil! – Então também vou!” A perspectiva do tempo e o tamanho da oferta atestam esta conclusão. Não era um movimento isolado e, muito menos, um gesto impensado e casuístico. Era um estado de espírito que continuou e, talvez, ainda continue, visando a se formar uma consciência nacional em torno de princípios que possam assegurar uma base sólida para a nossa nacionalidade.

Em verdade esse acontecimento transformou-se numa epopéia, engrandecida pela oferta dos sonhos da mocidade que a impulsionou. O acontecimento tomou conta de todos os meios de comunicação de então, a Imprensa, os livros, os encontros, as reuniões, as tribunas etc. E a idéia de regeneração, de aperfeiçoamento, enfim, de melhora no trato das coisas públicas, seguiu o seu caminho, agora com mais ardor, mais força, mais esperanças.

Em outubro desse ano, Eduardo Gomes, um dos poucos que sobreviveram, ainda no Hospital do Exército, disse numa mensagem que lhe pediram, em homenagem aos mortos: “A morte para vós não foi uma desgraça. E para nós, a lembrança do vosso esforço generoso é um raio de retidão que para sempre iluminará a estrada de nossa vida (...)” Estas palavras demonstram que a luta continuaria.

Ao final de 1923, o julgamento dos revoltosos chega ao fim. São condenados. Ante a prisão iminente, resolve fugir. Havia muito que fazer.

Início da pág. 51

No Campo dos Afonsos, a ânsia por vôos mais longos era contida pelas normas estabelecidas. Estas fixavam como limite das operações dos nossos aviões, um cilindro, cujo centro era o Campo e cujo raio não deveria exceder dez quilômetros.

Que razões teriam imposto tais limitações, tão contrárias às aspirações da profissão? Certamente a influência das missões militares francesas que nos guiaram nos primeiros passos, contribuiu para isso.

Elas vinham da Primeira Guerra Mundial, quando a Aviação surgiu, e o seu emprego militar ficara reduzido apenas ao campo tático. Naquele conflito, por limitações técnicas, o avião ainda não se lançara pelo universo da estratégia militar. Ora, para emprego tático, um alcance de 10 quilômetros era bastante razoável.

Talvez esta razão tenha prendido os aviões nos Afonsos, até que a pressão dos idealistas criou o consenso em torno da necessidade de se alongar aquele cilindro, no sentido de abranger todo o território nacional.

Dois fatores contribuíram em muito para isso: a nossa extensão territorial, e a falta de ligações entre grande parte das cidades brasileiras. Com relação a essas condicionantes, o Brasil era muito diferente da França, e os aviadores militares brasileiros tiveram a visão da contribuição que poderiam dar.

Precisava-se de um homem para a empresa. Ninguém mais credenciado do que Eduardo Gomes. Seus quase dez anos de revolucionário com toda a gama de sacrifícios, e a vitória de 1930, lhe asseguravam condições para impulsionar a idéia. Tomou da bandeira, com a mesma dose de idealismo com que há oito anos atrás havia guardado consigo um pedaço da bandeira do Brasil, ao deixar o Forte de Copacabana para o supremo sacrifício.

Assim, em maio de 1931, foi organizado um grupo misto de Aviação, primeira unidade de guerra de nossa Força Aérea, a qual foi constituída com elementos retirados da antiga Escola de Aviação Militar. Este grupo comportava, entre outras, uma Esquadrilha de Treinamento, onde se concentraram determinados aviões com condições de vôos mais longos, e alguns mecânicos com os mesmos sonhos e disposição. Dentre eles alguns nomes passariam para a história: Sargentos Leandro, Blanco, Epifânio, Barros e tantos outros.

A 12 de junho de 1931 um desses aviões, o Curtiss K 263, com o dois dos referidos idealistas, tenentes Wanderley e Montenegro, fazem o primeiro vôo do Correio Aéreo Militar entre Rio e São Paulo, com uma duração de cinco horas e vinte minutos.

Rompia-se o cilindro dos Afonsos e uma nova era de integração nacional começava. Um grupo de brasileiros iria penetrar pelo Brasil, irradiando-se em todas as direções, e na luta contra toda a sorte de dificuldades, e no oferecimento de muitos sacrifícios, inclusive o supremo, e no conhecimento de um mundo de atrasos e misérias, e na consciência do valor da tarefa, haveriam de contribuir para a fixação de um dos mais importantes e perenes objetivos nacionais: a Integração.



Murillo Santos

*1932 †2002

Por Ten Cel Av Flávio Catoira Kauffmann

MURILLO SANTOS
**EVOLUÇÃO
DO PODER
AÉREO**



MURILLO SANTOS E O PENSAMENTO CRÍTICO

*"Whenever life gets you down, Mrs. Brown,
Just remember that you're standing on a planet that's evolving
And revolving at 900 miles an hour..."*

Galaxy Song (música)
Monty Python (autor)

“Estrategicamente, a prática da dissuasão revela-se ineficaz para manter a paz!”

Essa surpreendente afirmativa foi feita por Murillo Santos em artigo intitulado “O Caminho da Paz”, do jornal *O Globo*, em junho de 2002, poucos meses antes de sua morte, naquele mesmo ano... no dia 7 de setembro.

Pensador militar profícuo, com dois livros publicados sobre a prevalência do poder aéreo nos conflitos modernos e a profissionalização das Forças Armadas, e que passou boa parte de sua vida intelectual defendendo a postura dissuasória como estratégia essencial de manutenção da paz entre países, como e por que teria ocorrido esse radical processo de mudança de pensamento?

Em seu livro *A Evolução do Poder Aéreo*, publicado em 1989, considerava que “o enfraquecimento militar de uma nação estimularia todo o tipo de aventureirismo de seus antagonistas”. “A conclusão legítima, medida e amadurecida”, enfatizava, “consiste em sustentar a necessidade de aumentar o poder de dissuasão”.

Como entender duas conclusões inteiramente opostas sobre o mesmo importante tema, advindas do mesmo autor?

Instado por Araken Hipólito, nosso maior pensador aeronáutico da atualidade, a identificar e comentar, na obra do Brigadeiro Murillo, aspecto que ilustrasse seu pensamento filosófico, esbarrei com essas afirmativas contraditórias, e resolvi utilizá-las para enfrentar o desafio de refletir sobre o processo de conciliação dos antagonismos que permeiam a vida de um pensador filosófico.

E esse objetivo passa agora a conduzir o fio de minha pena neste artigo...

Um dos últimos líderes carismáticos incontestes da Força Aérea de seu tempo, sua vida profissional como oficial aviador foi plena de experiências variadas. Piloto de Combate, integrante do Correio Aéreo Nacional, professor de Educação Física, instrutor em escolas de formação no Brasil e no exterior, integrante da Força de Paz no Congo, e posteriormente adido militar na ONU, a multiplicidade de suas missões veio certamente a moldar seu pensamento.

Pari passu com a profissão, popular entre os amigos, constituiu família e foi um homem religioso, que se permitiu, também nesse campo, alterar sua posição filosófica ao longo da vida.

Minha convivência com ele e a querida “Tia Nazareth”, sua esposa, recentemente falecida, antecede meu nascimento, pois, sendo o melhor amigo de meu pai, a ele fui prometido como primeiro afilhado ainda na gestação.

Padrinho absolutamente presente em minha infância, ao escolher a carreira de oficial aviador, passei a tê-lo ainda de forma mais importante como comandante e mentor, em boa parte de minha vida profissional, o que talvez possa, de algum modo, recomendar-me para a presente tarefa.

Respeitado por seus superiores, dizia-se influenciado por Roberto Hipólito, como soldado; Roberto Carrão, como planejador; Dioclécio Lima de Siqueira, como doutrinador; Paulo Emílio Ortegá, como professor; e, sobretudo, pelo Presidente Humberto de Alencar Castello Branco, de quem foi ajudante de ordens, como político e estrategista.

Influenciador de pensadores mais jovens, entre eles, além de mim, posso nomear Carlos de Almeida Baptista, Luiz Fernando Póvoas, Aprígio Azevedo, Mario Moreira e Pompeu Brasil – sempre por ele instigados a extrapolar suas limitações funcionais e projetar o pensamento em nível sistêmico – abastecia suas energias em discussões filosóficas nas quais nos estimulava, sem pejo, a emitir nossas próprias opiniões.

Essas características, de não se furtar ao debate e à defesa de suas ideias e, ao mesmo tempo, ser capaz de ceder a um bom argumento,

permitiram ainda que ombreasse com pensadores civis reconhecidos, como Miguel Reale, Antonio Paim, Antonio Carlos Pereira e Paulo Mercadante, a quem transcendentalmente convocou para discutir o papel das Forças Armadas, num tempo em que se julgava, erradamente, serem os assuntos de defesa nacional prerrogativa exclusiva dos militares.

Sua mensagem, longe de se esgotar, terminou, com o tempo, a adquirir nova dimensão, sobretudo, em face da atual conjuntura nacional, que, como no passado, convida agora os militares, como cidadãos, a cada vez mais discutir os grandes temas nacionais.

Lembrei-me, nesse ponto, de um dileto amigo de muitos anos, então respeitado Comandante da Força Aérea, enfrentando uma crise política na primeira tentativa do Supremo Tribunal Federal (STF) de reabilitar o ex-presidente corrupto, condenado em mais de uma instância – o que terminou por ser feito mais à frente, ao arrepio do espírito da lei – quando cavalheirescamente respondia ao companheiro açodado, que, abusando da amizade, cobrava uma posição institucional mais firme da Força Aérea: “Sigo a cartilha de seu padrinho, buscando a profissionalização da FAB e tentando impedir que a política adentre os quartéis”.

Bem, esse era o credo de Murillo Santos, e gigantesco era o alcance da mensagem deixada...

Mas como é que um pensador que se revelara ao longo da vida um apaixonado defensor de Douhet, Seversky e Billy Mitchel e, conseqüentemente, da estratégia de dissuasão, modificara tanto o próprio julgamento, a ponto de decretar sua ineficácia?

E isso talvez nos remeta, inicialmente, a Heráclito, pensador grego pré-socrático, quando proclamava que: “ninguém entra em um mesmo rio uma segunda vez, pois quando isso acontece já não se é o mesmo, assim como as águas, que já serão outras”.

Pai da “dialética”, denominou como “devir” esse constante estado de mudança, incapaz de ser percebido pelos cinco sentidos, porquanto observação imóvel, estática e imutável do mundo, e que apenas por meio do pensamento seria possível contemplar a instabilidade e a constante mutação das coisas e dos seres.

Encontramos marcas da atualidade do pensamento de Heráclito, tanto na célebre sentença de Antoine Lavoisier (1743-1794), pai da química moderna, quanto no Princípio da Incerteza de Heisenberg, físico teórico alemão ganhador do Prêmio Nobel de Física em 1932. E mesmo na teoria quântica do “Gato de Schrodinger”.

Até em nosso metabolismo, é possível identificar a aplicação do “devir”, pois, à medida que ingerimos matéria para o crescimento e a manutenção de nosso corpo, perdemos matéria devido ao natural desgaste físico com a idade.

Assim, a vida é uma constante mudança, um ciclo de transformações, em que nada se fixa na imutabilidade.

Ou seja, a única realidade que existe é a mudança – *panta rei* – sendo o “*logos*”, o princípio de inteligibilidade, e a razão, o princípio maior da unificação, onde mudança e contradição se harmonizam.

Mesmo parados contemplando a beleza do pôr do sol, parece-nos estar parada a paisagem ao nosso redor, totalmente estática, quando, na verdade, nos encontramos todos em movimento ao redor do Sol, que também faz seu movimento ao redor do centro da Galáxia, que, por sua vez, orbita o centro de massa de um Universo em contínua e vertiginosa expansão.

Nesse quadro dinâmico, a verdade é mais dialética do que retórica, pois se a primeira propõe um método de análise crítica das percepções, a segunda, protagoriana, as considera todas verdadeiras, por princípio, cabendo ao orador tornar uma delas persuasiva.

No método de Protágoras, famoso por sua tese relativista do “homem como medida de todas as coisas”, a consequência será sempre a equipolência das teses, e não o encontro da verdade.

De acordo com Platão, Zenão de Eleia teria inventado a dialética – a arte de discutir perguntando e dando razões daquilo que se diz – por meio de diálogos curtos, em contraposição à retórica que, ao utilizar discursos longos, não apresenta suas razões passo a passo com o que afirma.

Já Sócrates conduziria a dialética a outro patamar, no processo de perguntas e respostas, “*ele chus*”, que posteriormente levaria à “*maiêutica*”, ou “parto da verdade”.

E, então, percebo o quanto Murillo Santos era dialético, principalmente por sua predileção pelos diálogos breves, embora fugisse ao modelo aristotélico, de confronto das premissas com as verdades consideradas comuns, a partir de sabedoria aceita pela maioria ou pelos especialistas.

Seu processo de pensamento crítico, talvez fruto dos debates filosóficos estimulados por Ortegá nos primórdios da Escola de Aperfeiçoamento da Aeronáutica, a qual terminaria, anos depois, por comandar, assemelhava-se mais ao hegeliano onde, mesmo aceitando uma tese consolidada, buscava identificação de outros ângulos do problema para

criar uma antítese, sobre a qual edificava nova tese: a síntese das duas ideias antagônicas.

Assim deu-se no tema de início deste artigo, sobre a validade da dissuasão como meio de promover a paz.

Na introdução de seu segundo livro, *O Caminho da Profissionalização das Forças Armadas*, em 1991, continuava afirmando a necessidade de dissuadir um eventual agressor. Mas ali já é possível perceber uma mudança de enfoque do absoluto para o relativo, quando faz a ressalva de que “isso implica o dispêndio de recursos que poderiam ser destinados a melhorar as condições de vida de todos”.

Em sua inquietude intelectual, encontraria a antítese de 2002 em dois novos ângulos: o novo cenário geopolítico, decorrente do fim da bipolaridade; e o óbice econômico, que mostra ser proibitivo, para um país em desenvolvimento, um significativo investimento em armamento de projeção ofensiva de poder, pelo menos em nível dissuasório.

E, sobre ela, construiria a síntese brilhante: uma eficiente defesa aérea e a diplomacia, como novas apostas para a manutenção da paz.

“A adoção por uma nação de certa postura defensiva – se assim comunicada e assim percebida – gerará resposta positiva de confiança por parte de seus eventuais antagonistas”.

Vejam que nessa síntese Murillo já descortinaria brevemente uma nova antítese, ao mencionar a necessidade da percepção por um país antagonista das intenções pacíficas do dissuasor e de sua clara determinação de autodefesa, sem o que de nada adiantaria a melhor das estratégias.

E, nessa área, tenho por oportuno mencionar um ainda mais jovem pensador aeronáutico, Bruno Pedra, oficial aviador em serviço ativo, que prossegue ampliando essa senda com sua brilhante tese de mestrado: “Centros de Gravidade Sociais: O Caminho da Dissuasão”.

Em seu trabalho inovador, enfocado pelo ângulo da linguística, Pedra cita Heráclito em seu introito e elenca o trabalho de Murillo entre as suas referências bibliográficas.

Vejam, mais uma vez, a projeção da mensagem pelas gerações mais novas...

Mostrado o contexto temático e voltando ao processo de mudança de opinião (*doxa*), a habilidade de pensar com clareza e racionalidade, de maneira reflexiva e de compreender a conexão lógica das ideias, caracteriza o pensamento crítico epistemológico.

Pensadores críticos identificam, analisam e resolvem problemas sistematicamente, sem depender apenas de intuição ou instinto, questionando ideias, suposições e argumentos, buscando descobrir se estão certos ou errados ou se há mais a saber sobre o assunto.

Requer observação, análise, interpretação, reflexão, avaliação, pesquisa, solução de problemas e tomada de decisão, atributos essenciais a qualquer indivíduo, sobretudo, àqueles de quem se espera liderança em combate.

Pensar criticamente significa estar pronto a conciliar os antagonismos e disposto a mudar de ideia, desde que isso faça sentido.

Qualidades bem demonstradas no pensamento filosófico de Murillo Santos, que bem ilustra a frase do escritor Marcel Achard:

“Alguém que nunca muda de ideia, em vez de demonstrar a qualidade da sua opinião, demonstra a pouca qualidade da sua mente.”■



A foto cedida pelo autor do texto retrata a época de 1953 na BANT, com pilotos do 1º/5º G Av à frente da aeronave B-25, no canto à esquerda encontra-se seu pai, Ten Av Kauffmann, e no canto à direita, o Ten Av Murillo, referência do artigo.



Cambeses

*1942 †2019

Por Cel Av Araken Hipólito da Costa

O Cel Av Manuel Cambeses Júnior dedicou seus estudos à História Militar Brasileira e contribuiu significativamente para a cultura aeronáutica. Seus inúmeros trabalhos realizados no Instituto Cultural da Aeronáutica, traduzem sua capacidade em produzir documentos, ensaios, opúsculos e livros para compreender o mundo aeronáutico.

Neste texto, reproduzido de sua autoria, "Análise da Conjuntura Brasileira 1956 - 1964 – reflexos na Aeronáutica", o Cel Av Cambeses mostra a sua pujança de pesquisador e seu pensamento ordenado sobre a questão política no âmbito da aeronáutica.

ANÁLISE DA CONJUNTURA **1956-1964** BRASILEIRA REFLEXOS NA AERONÁUTICA

Manuel Cambeses Júnior

Cel Av

In memoriam

Membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, pesquisador associado do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército e conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.



Presidente Juscelino Kubitschek na inauguração de Brasília.

GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHEK

O país encerrava um ciclo histórico, o da era getuliana, sem que se definissem os reais herdeiros das lendas de Vargas. Novos líderes, a exemplo do presidente eleito, Juscelino Kubitschek de Oliveira, com sua “filosofia desenvolvimentista”, iria sacudir as estruturas brasileiras. A paz de que o país necessitava para pôr em execução os seus planos de governo teria de passar pela escolha política de seus ministros militares. Estes se obrigariam a garantir a ordem

nas respectivas áreas, combinando características pessoais de autoridade e equilíbrio. No Exército não haveria problemas, pois obviamente seriam mantidos os chefes do dia 11 de novembro de 1955. A Marinha, voltada para as suas ocupações habituais, ganha nova motivação pela anunciada aquisição de um navio-aeródromo. Assim, Juscelino exteriorizava sua índole pacificadora, ensejada por um agudo senso de oportunidade.

Na Aeronáutica, o cargo de ministro, durante o período transitório entre 11 de novembro até pouco após a posse do presidente eleito, fora entregue ao Brig Vasco Alves Secco, sintonizado com o movimento militar denominado “Novembrada”.



Brig Henrique Fleiuss

Em 20 de março de 1956, assumiu a Pasta da Aeronáutica o Brig Henrique Fleiuss. A escolha do ministro da Aeronáutica que iria iniciar o Governo Juscelino Kubitschek foi condicionada por circunstâncias que se coadunavam, perfeitamente, com os anseios apaziguadores do novo presidente. O Brig Fleiuss acabara de exercer o comando da Escola de Aeronáutica, no tradicional Campo dos Afonsos, berço da aviação brasileira, onde granjeara a admiração de seus comandados e da Força Aérea Brasileira (FAB) em geral, por sua postura de líder democrático e orador convincente. Tais juízos transcenderam os limites do Campo dos Afonsos e sensibilizaram os setores moderados do novo governo, que identificaram em Fleiuss o chefe inteligente e moderado, capaz de conduzir uma Força que já apresentava sintomas de novos envolvimento políticos. Fleiuss não desmereceu a auréola de equilíbrio e capacidade que o consagraram desde que exercera a chefia do Gabinete do segundo ministro da Aeronáutica, Brig Armando Trompowsky de Almeida.

Fleiuss, de início, suportou uma rebelião que envolvera elementos da FAB, em fevereiro de 1956, no episódio de Jacareacanga. Tal situação desconfortável se amainou com a anistia concedida pelo presidente Juscelino Kubitschek aos revoltosos, depois de dominados e presos na Segunda Zona Aérea.

Henrique Fleiuss exerceu o seu cargo com proficiência até julho de 1957, quando recrudesceram na Aeronáutica os sintomas da mesma inquietação política do país. Os reflexos na disciplina dos seus quadros comprometeram parcela da autoridade ministerial, o que levou Fleiuss a exonerar-se, sendo substituído pelo Ten Brig Francisco de Assis Corrêa de Mello, enfrentando ambiente político em crescente radicalização, tanto pelas contundentes críticas à administração pública, decorrentes do alucinante ritmo da construção de Brasília, como pelos reflexos brasileiros da controvérsia ideológica da mundial “Guerra Fria”.

A efervescência política e o exercício da oposição democrática, comandados por Carlos Lacerda, novamente motivaram alguns oficiais da Aeronáutica a se rebelarem contra o governo, na Revolta de Aragarças, em 3 de dezembro de 1959.

Sem contar com muito apoio, dentro ou fora da FAB, o movimento foi prontamente dominado. Detalhe curioso foi a reação de Lacerda, denunciando à Câmara dos Deputados e ao país o início da rebelião, para a qual os oficiais rebeldes esperavam contar com sua ajuda.

A construção da nova capital constituía-se na meta prioritária do presidente eleito, constante do seu programa de governo aprovado por seus eleitores. Os compromissos político-eleitorais de Juscelino levaram-no a entregar a coordenação política das áreas trabalhista e sindical ao seu vice-presidente, empenhado em fortalecer suas futuras bases políticas. Sem possuir o carisma nem o senso de autoridade do seu patrono Getúlio Vargas, Jango não soube liderar as articulações políticas para aquele fim. Assediado por agressiva e profissional ala do Partido Comunista, foi-lhe cedendo posições no sistema sindical, sendo preservadas, no entanto, as trombeteadas “metas de JK” contra greves e agitações comuns na vivência sindical. Os comunistas trocaram-nas por um trabalho doutrinário de base, usando as sempre renovadas teses leninistas, tendo como alvo o “imperialismo americano” e, como arma, o sentimento difuso do “nacionalismo” brasileiro. Tratava-se de maciça propaganda em dimensão nacional, conduzida por uma central jornalística engajada com as teses comunistas, infiltradas nos principais órgãos de difusão do país. Não ficariam totalmente imunes os quadros militares, particularmente os subalternos, maquiavelicamente identificados às classes proletárias, em confronto com os patrões, numa esdrúxula “luta de classes”. A vida nacional seguia na euforia do dinamismo da administração de Juscelino Kubitschek, a que se lhe opunham seus adversários políticos, destacando-se, uma vez mais, o combativo jornalista Carlos Lacerda, em permanente e implacável campanha. O mote principal utilizado era a construção da nova capital, ligada a acusações de corrupção, que, no entanto, não repercutiam com a força desejada no Congresso Nacional, aliado de Juscelino na aprovação de seus projetos desenvolvimentistas. Tais circunstâncias levaram as oposições ao paroxismo. A radicalização política reinante motivou, na Aeronáutica, em certa medida, grupos de oficiais de média hierarquia, ainda ressentidos com os efeitos da chamada “Novembrada”, os quais assumiram comportamentos de inconformismo, com celebrações e coisas do gênero, pondo em xeque a autoridade do ministro. Desvanecia-se, desse modo, o culto ao profissionalismo apolítico, que não pôde medrar, conforme fora a intenção do ministro Fleiuss.

Na administração do Ten Brig Corrêa de Mello (julho de 1957 a janeiro de 1961), sobreveio claro e rancoroso confronto entre oficiais, uns contra – a maioria – e outros, “pró-Novembrada”. As lideranças desses últimos filiavam-se às correntes ditas “nacionalistas”, em voga, na ostensiva pregação da propaganda comunista, já referida. Tratava-se de identificações que iam se tornando cada vez mais sensíveis, na medida em que o processo subversivo comunista evoluía na Aeronáutica e no país.

O ministro Mello, ocupando a Pasta da Aeronáutica em fase politicamente conturbada, foi implacável disciplinador, abstraído do recente passado de crises no país e na Aeronáutica, com suas feridas ainda não cicatrizadas. Ainda na gestão do Ten Brig Corrêa de Mello verificou-se o desagradável episódio de sua substituição pelo ministro do Exército, Gen Henrique Lott, que chefiara a “Novembrada” e ameaçara bases aéreas com o emprego de forças blindadas. Se foi uma inábil deliberação, deveu-se, provavelmente, a uma assessoria interessada no acirramento dos ânimos no seio da Aeronáutica.

Sucedeu ao ministro Corrêa de Mello, o Brig Gabriel Grün Moss (janeiro de 1961 a setembro de 1961). Foi ministro de Jânio Quadros, presidente eleito com irretorquível vantagem de votos sobre seu opositor, o Gen Henrique Lott, em campanha cuja tônica fora o antijuscelinismo, identificado à anticorrupção. Jânio governou de 31 de janeiro a 25 de agosto de 1961, quando renunciou, frustrando os brasileiros que dele tanto esperavam. A breve administração Grün Moss se caracterizou pela euforia dos quadros da FAB, seduzidos pelo civismo liberado pelo carisma de Jânio Quadros, que transmitira ansiados estímulos de esperança ao país. A alta administração da Aeronáutica e seus grandes comandos sintonizavam com a firme liderança do ministro que personificava a antinovembrada.



Brig Francisco de Assis
Corrêa de Mello.

Gen Henrique Lott

Brig Gabriel
Grün Moss.

GOVERNO JOÃO GOULART

O parlamentarismo

Os subjetivos motivos da deserção de Jânio, potencializados pelos virulentos ataques e pela denúncia do “derrubador de presidentes”, Carlos Lacerda, deflagraram crise institucional sem precedentes no país, porque os ministros militares negaram posse ao vice-presidente João Goulart. Os



Presidente João Goulart

motivos alegados pelo Alte Sylvio Heck, pelo Gen Odilo Denis e pelo Brig Grün Moss constam de um manifesto difundido à nação. Apesar das razões proclamadas no manifesto, não havia dúvida de que o Texto Constitucional fora violado, fornecendo, por conseguinte, os argumentos para a reação que envolveu o Terceiro Exército, sediado em Porto Alegre (RS), bastião político de Goulart e de seu cunhado Brizola, que liderou a reação. O país chegou ao limiar de um conflito armado, evitado, no entanto, por uma deliberação do Congresso

Nacional: articulações feitas por Afonso Arinos de Mello Franco e pelo Gen Oswaldo Cordeiro de Farias, deputado e chefe do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), respectivamente, mudaram o regime de governo, de presidencialista para parlamentarista. O novo regime, que duraria menos de dois anos, garantiu a Jango assumir a chefia do Estado, com o título de presidente da República, ficando o governo a cargo de um primeiro-ministro, o deputado Tancredo Neves. Repetia-se, desse modo, a histórica característica brasileira que, desde a Independência, acudia os políticos em seus impasses: a conciliação dos interesses num jogo de transigências de parte a parte.

Tancredo Neves, interessado em aplacar as paixões na área militar, buscou cercar-se de ministros de sólida reputação profissional. Assim é que a Pasta da Aeronáutica foi entregue a um conceituado chefe, Ten Brig Clóvis Travassos, cuja vida militar esteve sempre ligada ao Brig Eduardo Gomes, de quem fora contumaz colaborador e leal amigo, compartilhando dos mesmos valores, liberais e democráticos, e do amor a uma Aeronáutica politicamente pacificada.

A administração do Ten Brig Clóvis Travassos (setembro de 1961 a setembro de 1962) caracterizou-se pela busca de objetivos de transcendência suficiente para ensejar a mobilização de todas as

correntes de pensamento político vigentes à época, em prol da Força, independentemente das convicções individuais. Buscou a pacificação dos quadros de oficiais e o estímulo ao trabalho construtivo pelos interesses da Aeronáutica. A primeira etapa desse benemérito propósito consistiu em restabelecer os liames de coesão no Quadro de Oficiais, ainda esgarçados pelos fundos rancores com raízes na “Novembrada”, reacendidos nas duas precedentes administrações da Aeronáutica. Os objetivos de Clóvis Travassos foram bem compreendidos e apoiados pela quase totalidade dos chefes e quadros.



Alte Sylvio Heck



Gen Odilo Denis



Brizola

Afonso Arinos
de Mello Franco

Houve, todavia, crescente resistência àqueles objetivos por parte de pequeno, porém ativo, grupo de oficiais “nacionalistas”, na medida em que a dinâmica do processo político fazia João Goulart aproximar-se dos plenos poderes do regime presidencialista, via plebiscitária.

Politizados segundo as teses político-sindicais de Goulart, empenharam-se em substituir Clóvis Travassos por ministro mais dócil aos propósitos deles; equivalia dizer, portanto, o retorno à discórdia entre os quadros militares da Aeronáutica, configurando subversiva estratégia, com o objetivo de neutralizar possíveis reações militares a um movimento comuno-sindical.

Procuraram, então, desprestigiar os oficiais, naturais condutores das organizações militares, em favor dos níveis subalternos de sargentos, cabos, soldados e taifeiros, pondo em prática, dessa forma, metódico trabalho de subversão da hierarquia militar.

A complacência do governo com esta situação anômala chocava-se com a orientação adotada por Clóvis Travassos na Aeronáutica, o que o levou a demitir-se, na oportunidade de um remanejamento ministerial no governo de gabinete parlamentarista. A saída de Clóvis Travassos, em 18 de setembro de 1962, representou etapa vencida pela estratégia subversiva em curso, definindo, por outro lado, a existência de coordenação



Gen Oswaldo Cordeiro
de Farias



Tancredo Neves



Ten Brig Clóvis Travassos



Ten Brig Reynaldo Joaquim
de Carvalho Filho

nação política contra o ministro da Aeronáutica, com acesso e influência junto aos níveis de decisão do Governo Goulart. O caminho ficara, assim, desobstruído para maior desenvoltura dos elementos engajados no processo subversivo na FAB.

A Pasta da Aeronáutica foi entregue ao Ten Brig Reynaldo Joaquim de Carvalho Filho, que a ocupou até 15 de junho de 1963.

O presidencialismo

Com o plebiscito realizado em 6 de janeiro de 1963, o país voltou ao regime presidencialista, tornando-se João Goulart o chefe do governo.

O mencionado grupo nacionalista da FAB, que já havia indicado o ministro Reynaldo para a Pasta da Aeronáutica, fez com que, nesta fase presidencialista, fosse nomeado ministro o Ten Brig Anísio Botelho (junho de 1963 a abril de 1964). A partir de então, foi dada mais ênfase à tática subversiva, coadunada à estratégia do enfraquecimento operacional das Forças Armadas. O decisivo objetivo da subversão era a substituição dos tradicionais valores da hierarquia militar por outros ligados à dialética da luta de classes aplicada às organizações militares ditas “burguesas”. Incentivavam-se reivindicações, dentro e fora dos quartéis e navios, principalmente entre sargentos, estimulando-os a um envolvimento político-eleitoral e a candidatarem-se a cargos eletivos, embora se conhecesse a posição contrária da Justiça Eleitoral. Associados tais fatos à agitação sindical, deflagrando greves políticas com prejuízos à indústria, ao comércio e à dinâmica da vida nacional, configurava-se, de fato, a existência de um quadro pré-revolucionário em pleno andamento no país.



Ten Brig Anísio Botelho

A REBELIÃO DOS SARGENTOS EM BRASÍLIA

Segundo a técnica revolucionária leninista, as reivindicações sempre foram consideradas mecanismo de incentivo para a aglutinação dos indivíduos, evoluindo, paulatinamente, do estágio de grupos para o de organizações, com lideranças obedientes a um comando revolucionário, de viés profissional. Os quadros do pessoal subalterno da Aeronáutica, em particular o dos sargentos, foram visados por ação psicológica insidiosa, explorando a ideia força da igualdade, de aceitação universal, para investidas contra certa rigidez de normas e hábitos da disciplina militar necessários à eficiência operacional da Força organizada.

Com a aceleração, no período 1962-1963, da agitação pré-revolucionária no país, o setor militar, considerado nos manuais comunistas como classe de natureza não revolucionária, tornou-se prioritário alvo de ação psicológica, obediente à estratégia que objetivava neutralizar as Forças Armadas, descaracterizando-as como Forças organizadas, operacionalmente eficazes. Teriam, desse modo, as Forças Sindicais, lideradas pelos comunistas, o campo livre para a modalidade brasileira do assalto ao poder, sem oposição militar, contando com seus aliados: os sargentos.

A rebelião dos sargentos em Brasília, em setembro de 1963, refletiu o clímax do quadro pré-revolucionário acima descrito. O movimento armado seria deflagrado tão logo o Superior Tribunal Eleitoral firmasse jurisprudência contrária à elegibilidade dos sargentos. Pretendiam suas lideranças, com a cobertura política das esquerdas e da Frente Parlamentar Nacionalista, constituída por comunistas, dar maior profundidade ao movimento a ser iniciado em Brasília, evoluindo, a seguir, para uma reorganização do país, no estilo de república sindicalista.

Confiavam as mesmas no trabalho desenvolvido ao longo dos dois últimos anos, de catequese e organização, com representantes do movimento em todos os quartéis e navios. Deflagrada a rebelião, em 13 de setembro de 1963, em Brasília, assenhorearam-se os revoltosos da base aérea, dos ministérios da Aeronáutica e da Marinha, da sede da Polícia Federal e de pontos estratégicos da capital. À falta de adequada organização e de meios compatíveis com as dificuldades que enfrentariam, os revoltosos foram dominados por suas internas divergências e por elementos locais do Exército. A rebelião, sem dúvida, caracterizou o nível de envolvimento político dos sargentos da Aeronáutica e da Marinha, expondo as vulnerabilidades daquelas Forças ■

