Revista
aeronáutica
Novembro/Dezembro 1993 Número 195

Caio

Ano 40 PETROBRÁS

Lucram seus 200 mil acionistas, porque a Petrobrás é uma empresa bem administrada, que dá lucro.

Lucra o mercado de trabalho, já que a Petrobrás oferece 50 mil empregos diretos e mais de 1,5 milhão de empregos indiretos.

Lucra a economia brasileira, já que 85% de todas as compras da Petrobrás são colocadas junto a grandes, médias e pequenas empresas nacionais.

Lucra o desenvolvimento regional, já que a Petrobrás leva seu apoio a áreas longínquas, onde a outras empresas petrolíferas não interessa chegar.

Lucra o consumidor, que tem na Petrobrás a garantia de abastecimento de combustíveis, lubrificantes e outros produtos, com qualidade internacional.

Lucra a tecnologia brasileira, que encontra no CENPES, Centro de Pesquisa da Petrobrás, um apoio para sua evolução.

Lucra o Brasil, que tem na Petrobrás um fator de segurança contra as oscilações do mercado internacional do petróleo.

BRASIL UNIÃO DE TODOS

Quem lucra com o lucro da Petrobrás.

página um

BRASIL, ESTE PALCO ILUMINADO

Chegamos ao fim do ano, ao começo das "grandes revelações", ao início das "surpresas" e... ao fim do poço.

O ano acabou, e, com ele, a expectativa de uma "retomada" da consciência perdida e da vontade de mudar. Mais uma vez, iniciaremos o ano com as perspectivas lacônicas e as interrogações de sempre.

Será que alguma coisa vai mudar? Será que conseguiremos acabar com a inflação? Será que conseguiremos ser um país sério?

É uma novela interminável em uma série de capítulos repetitivos e com os usuais "participantes". Procuram mudar o cenário, os extras, as tomadas de cena ficam mais em "close", mas a novela continua, com os protagonistas de sempre. Deste modo, infelizmente, 94 será o mesmo.

Estamos precisando de novos e diferentes participantes, que possam dar a esta novela uma nova interpretação e, principalmente, de um novo diretor que saiba lhe dar um dinamismo diferente, um roteiro austero e criativo para que a esperança volte a empolgar os espectadores, que se encontram apáticos e desmotivados.

Esta novela precisa de um "diretor" que seja: médico para curar os males produzidos pelo vírus que a todos contamina; bombeiro para fazer o "rescaldo" do incêndio que por certo logo alastrar-se-á por todo o cenário; juiz para saber impor as penas a todo o "cast" da novela e timoneiro, para saber dirigir, em rumo certo e seguro, um novo "script" que realize e agrade a todos.

É utopia? Não! É fantasia? Também não! Existe, por acaso, este "Diretor" capaz de, com um novo script e novos personagens, levar a bom termo esta novela? Sabemos que existe.

Resta saber se os interessados nesta mudança estão dispostos a apoiá-lo, a ajudá-lo e incentivá-lo para que possa, primeiramente, se ver alçado à função de "Diretor" e, posteriormente, colaborar com ele em sua árdua tarefa de reformulação global.

Vai ser uma luta difícil e sem tréguas, mas creio, conseguiremos, haja vista a qualidade e confiabilidade dos candidatos em potencial.

Se buscarmos na memória, coisa que infelizmente é muito curta neste país, lembraremos que todos já foram participantes de novelas das quais já soubemos o final e até hoje sentimos os efeitos de seus trabalhos como diretores.

Quanto aos artistas que ora compõem o "cast" da novela, não será muito difícil "despedí-los", pois já têm contra si a revolta e a indignação de todos.

Não podemos permanecer de braços cruzados, esperando que as coisas aconteçam. Precisamos juntar nossas "famílias" e, unidos, mudarmos, não só o "script" da novela, mas também o roteiro, o cenário e os participantes.

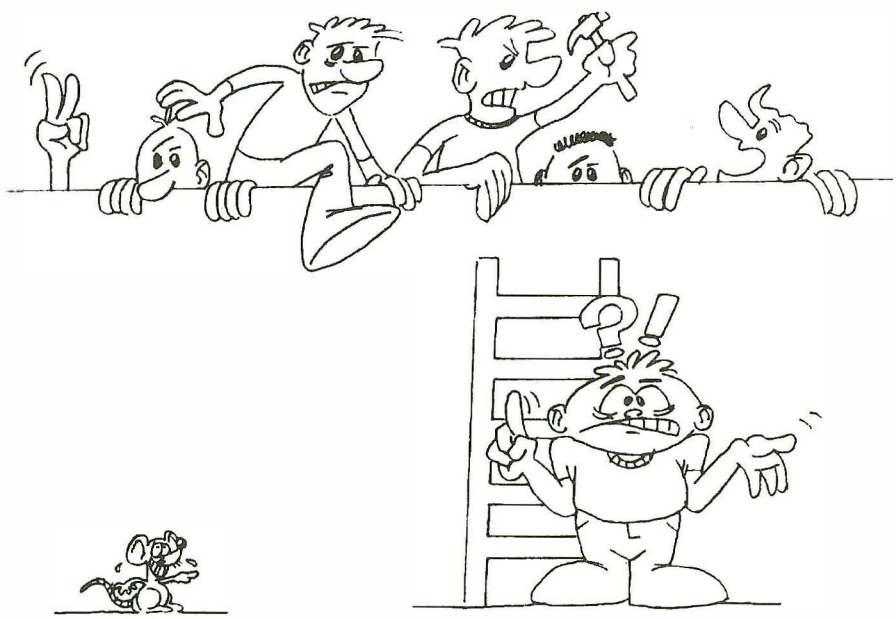
Precisamos de uma definição urgente daquilo que queremos, para buscarmos o apoio incondicional e ostensivo de todos. No "muro" já tem muita gente e quem lá ficar, estará, na sua passividade, apoiando aqueles que não querem mudar. Não existe meio termo, ou aceitamos o desafio ou "entregamos a rapadura".

Com Lealdade, Justiça, Patriotismo, Democracia e Dignidade conseguiremos mudar este País.

Afinal, este "vale-tudo" não vale a pena ver de novo.

FELIZ 94.

A REDAÇÃO.

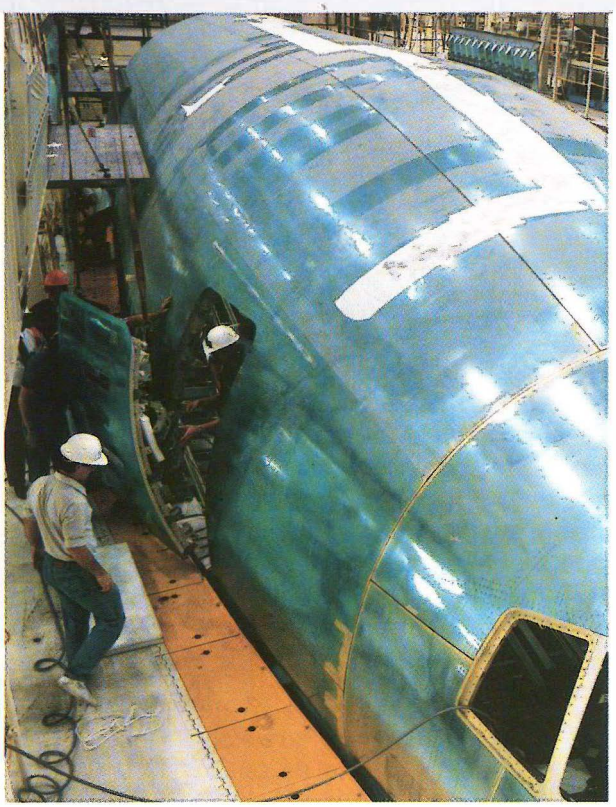


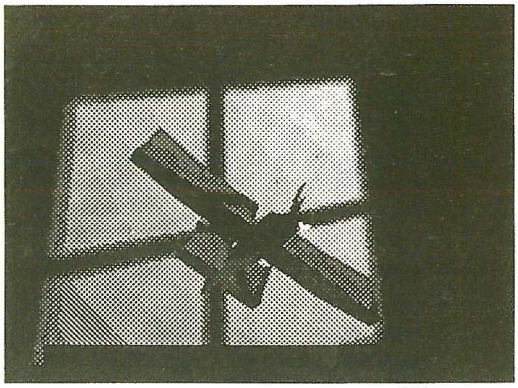
O Brilho do Boeing 777

O primeiro Boeing 777 ilumina com seu brilho os técnicos da Boeing durante instalação da porta dianteira de entrada de passageiros.

O mais novo Boeing sairá da fábrica em maio de 1994, e seu primeiro vôo ocorrerá em junho desse mesmo ano.

Após 12 meses de rigorosos testes de vôo, a United Airlines receberá o seu primeiro 777 em 15 de maio de 1995.





a v i a ç ã o

Boeing e Tarom realizam mais um vôo humanitário. Destino: Romênia

A companhia nacional da Romênia, Tarom, recebeu, este mês, seus 2 primeiros Boeing 737. As aeronaves são do modelo-300. No vôo de entrega, de Seattle à Bucareste, os 737 partiram com grande quantidade de medicamentos, atualmente muito difíceis de serem obtidos na Romênia.

Esse carregamento faz parte de um esforço desenvolvido pela Boeing e seus clientes que, como a Tarom, atuam no sentido de realizar conexões fundamentais entre organizações de auxílio e os que necessitam de ajuda.

Já foram realizados mais de 20 desses vôos, transportando aproximadamente 77,1t de produtos.

Boeing entrega o 1000° Jato 747

Singapore Airlines, companhia nacional de Cingapura, recebeu o 1000° jumbo 747 fabricado pela Boeing Commercial Airplane Group.

Representantes da imprensa de 12 países e funcionários da Boeing estiveram presentes à cerimônia de entrega em 12 de outubro.

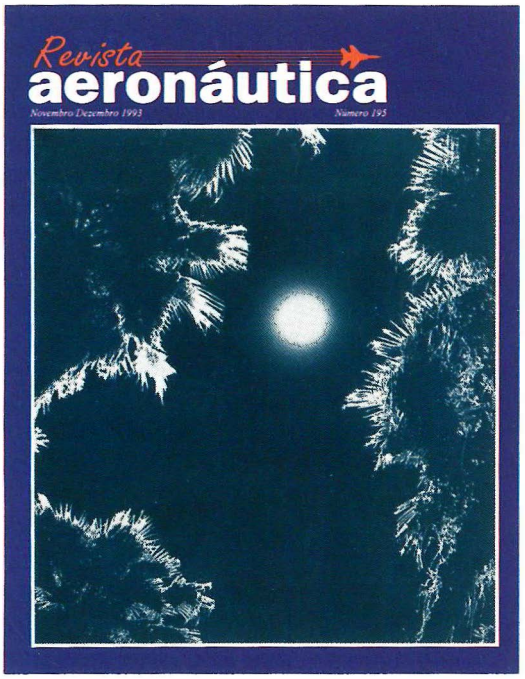
O presidente dos Estados Unidos, Bill Clinton, enviou a seguinte mensagem à Boeing:

"Eu gostaria de congratular a todos pela produção do 1000° Boeing 747. É uma grande prova de engenhosidade e de força de trabalho do povo americano. Vocês podem se orgulhar de sua capacidade de crescer e prosperar."

Calcula-se que a frota mundial de 747 já tenha voado mais de 1.4 bilhão de passageiros, cerca de 1/4 da população da terra, por uma distância equivalente a 80.000 viagens à lua.

O modelo mais moderno, o -400 pode voar 13.340km, sem escalas. Seu nível de ruídos é equivalente a metade do produzido pelas aeronaves da década de 70 e apresenta notável eficiência em termos de custos assento/quilômetro.

nesta edição



CAPA

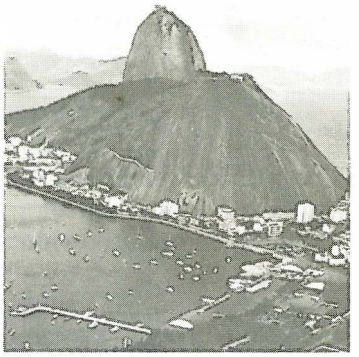
Foto: Sílvio Coutinho de Moraes

"O Verbo, do nada e das trevas, a Luz.
Ar, fogo, água, terra
e o Martírio da Cruz.
Salve o Arauto da Fé!
Vivas a Jesus, o Homem de Nazareth.
Tomazo Coêlho

opinião

Forças Armadas e o Resgate da Razão

João Ricardo Moderno



05

pensamento

Esqueçam os Militares

Ércio Braga

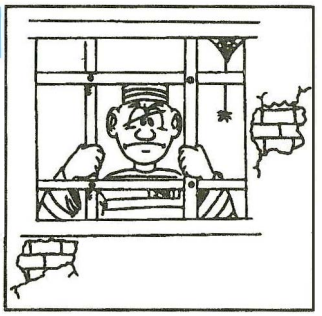
07

depoimento

Cidadão de 2ª Classe

R. Reis Friede

08



denúncia

Fim do Deserto

Augusto Teixeira de Coimbra

09

cultura

Segundo-Transição

J.A. de Tomazo Coêlho

10

história

Quando a Monarquia chegou a Maricá

Gerson A.P. Vianna

11

patrimônio

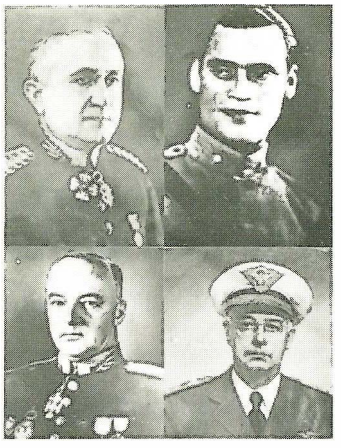
Museu Naval
um mergulho na história

14

eleições 17

Candidatura de um militar

L.N. Menezes



crônica

"Perdemos todos os quatro motores!"

20

Reinaldo Nonato de Oliveira Lima

24 ecologia

Amazônia: uma reflexão político-estratégica

Hernani G. Fortuna

memória

Evocação a Mermoz

23 Gustavo Wetsch

geografia

Fronteiras e Limites

28

Wilson Ruy Mozzato Krukoski

economia

O Aviltamento dos Vencimentos Militares

33 Aldo Alvim

2º gu erraMu ndia

A Presença Americana em Natal

Fernando Hippólyto da Costa 34

Seções

01 Página Um — Brasil, este palco iluminado

38 Saúde — Conserve sua Juventude

40 Fatos & Gente — A FAB e o adolescente menos favorecido

42 Aviação — Embraer fabrica 1ª peça do jato EMB-145

Revista aeronáutica
Nov/Dez * Nº 195 * 1993

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica
Praça Mal. Âncora, nº 15
Rio de Janeiro, RJ
CEP 20021-200
Tel.: (021) 220-3691
Fax: (021) 262-9265

Diretor-Editor:
Luiz C. F. Quadra
Secretaria:
José Carlos de Paula Luiz
Fotografia:
Sylvio C. de Moraes
Expediente e Arquivo:
Marcos Irecer V. Barreto
Colaboradores:
Everaldo Breves
Lauro Ney Menezes
Delano Teixeira Menezes
P. Mendonça
J.A. de Tomaso Coêlho
Gustavo Wetsch
Ronaldo Perseke
Antonio Macedo D'Acri
Ivan Martins Vianna
Fernando Hippolito da Costa
José F. Portugal Mota
Billy Kipp
Sylvio C. de Moraes
Ubirajara Carvalho da Cruz
Fotolito:
Escala Fotolito Ltda.

Gráfica:
Imprinta Gráfica e Editora Ltda.

Edição e Publicidade:
UNLIKE Sistemas de Marketing
Rua Sorocaba, 264 - Botafogo
Tel.: (021) 266-7898
Fax: (021) 266-5762
CEP 22271-110 - Rio de Janeiro
Diretores:
Antonio Frota - Comercial
Marcius Flávio - Produção
Roberto Amarante - Editor
(RG-MT/RJ 18256)
Design/Diagramação:
Gisela Martine
Montagem/Produção:
Deni Robson/Nuno Miguel
Revisão:
Laura Figueira

**Revista Aeronáutica é uma publicação bimestral do Clube de Aeronáutica.*
** Os conceitos emitidos nas matérias são de exclusiva responsabilidade dos autores.*
** Estão autorizadas transcrições integrais ou parciais das matérias publicadas, desde que mencionados o autor e a fonte.*
**As matérias enviadas para publicação não serão devolvidas, mesmo que deixem de ser editadas.*

MANTENHA ATUALIZADO SEU ENDEREÇO.

mensagem do PRESIDENTE

Ao término de mais um ano, quero desejar a todos os nossos leitores, associados do Clube de Aeronáutica, anunciantes, empresários e colaboradores, os votos de um Natal cheio de venturas e um Ano Novo repleto de esperança de paz e prosperidade. Que as mentes de nossos governantes se iluminem para que o País possa trilhar no caminho da paz e da justiça social; que o povo possa acreditar nas Instituições e em seus representantes legais; que o Judiciário possa dar a todos nós a esperança de um País onde volte a existir justiça, amor, ordem e progresso; que os salários sejam dignos para permitir ao trabalhador o sustento familiar e o orgulho profissional; que a segurança seja restabelecida para que se possa, com tranqüilidade, trabalhar e produzir para um Brasil maior e cada vez mais forte; e que, por fim, possamos ter honradez para que a confiança e a credibilidade voltem aos nossos corações.

CLUBE DE AERONÁUTICA
DIRETORIA

Presidente
Maj. Brig.-do-Ar R/R Octávio Monteiro de Araújo
1º Vice-Presidente
Maj. Brig.-do Ar José Elislande Bayo de Barros
2º Vice-Presidente
Brig. Engº Roberto Della Piazza

Departamentos:
Chicaer:
Cel Av. R/R Luiz Carlos de Brito
Administrativo:
Cel.Av.R/R Pedro Celestino A. de Oliveira
Patrimonial:
Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes
Coordenador da Div. de Ultraleves:
Maj. Brig.-do-Ar R/R Lauro Ney Menezes
Secretaria:
Maj. Av. R/R Ivan de Lanteuill
Rel. Públicas e Beneficente:
Cel. Av. R/R Nylson de Queiroz Gardel
Social e Facilidades:
Cel. Av. R/R José Luiz Paoliello
Desportivo:
Ten. Cel. Ig. R/R Caio Phidias T. da Silva
Técnico Cultural:
Cel. Av. R/R Luiz C. F. Quadra
Finanças:
Cel Int. R/R Arlindo Cooper Gibson
Cooperativo:
Cel. Av. R/R Reny Ribeiro da Silva
Jurídico:
Cel. Av. R/R Oduvaldo Lacerda

Superintendências:
Sede Social:
Ten. Cel. Ig. R/R Caio Phidias T. da Silva
Sede Campestre:
Brig. Engº R/R Edison Martins
Sede Lacustre:
Cel.Av.Ref. Raymundo do Nascimento Neto

FORÇAS ARMADAS E O RESGATE DA RAZÃO

João Ricardo Moderno*

Procurarei, neste breve artigo, responder simultaneamente ao apelo da chamada à razão do Ten.-Brigadeiro-do-Ar Ivan Moacyr da Frota (Revista da Aeronáutica, março/abril de 1993, p.12), e às perguntas relativas ao movimento por mim fundado "RIO CAPITAL DO BRASIL", demonstrando a associação necessária do apelo à razão com o retorno da Capital do Brasil para o Rio de Janeiro.

Em primeiro lugar, devo enfatizar que as Forças Armadas Brasileiras são parceiras indispensáveis no esforço nacional do restabelecimento da racionalidade do Estado, isto é, da Nação Brasileira. Embora não sejam as únicas forças institucionais capazes de operar o resgate, certamente são e estão situadas na base da volta ou do reencontro do Brasil com a razão. Na verdade, ao procurar demonstrar as razões fundamentais pelas quais estamos propondo a volta da Capital para o Rio de Janeiro, automatica e intrinsicamente contribuirei, ainda que modestamente, para com o apelo do Brigadeiro Frota.

As Forças Armadas e o Movimento "RIO CAPITAL DO BRASIL" visam no momento atual chamar a atenção para a preservação da identidade nacional, que em modo mais claro indica a unidade da Pátria brasileira, a soberania e a independência nacionais. Esse objetivo passa pela superação do subdesenvolvimento econômico, cultural, social, político e militar. Como realizá-lo? Como manter idêntico consigo mesmo o povo brasileiro, dentro da liberdade entendê-lo no interior de uma comunidade espiritual formadora da consciência integrada da civilização brasileira? Senão no interior da racionalidade histórica do povo brasileiro, como poderemos exercer a singularidade da substância universal ou espírito universal citadas por Hegel? É através da autoconsciência do povo brasileiro, da sua natureza psíquica e espiritual que seremos capazes de manter a Nação livre e soberana. O conteúdo desta é o povo, aquele que assegura a continuidade histórica pelos séculos e milênios. Se não construirmos agora essa identidade, quem, após a nossa morte, poderá assegurar a dignidade da nossa história, do nosso passado sofrido muitas vezes com a própria vida por aqueles que pensavam no futuro do Brasil?

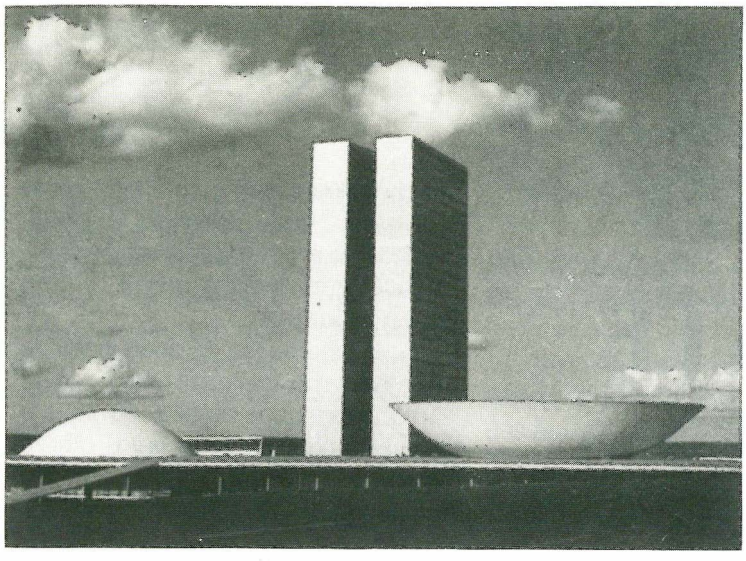
Devemos honrar nossos mortos, nossa história. Brasília veio para subverter a História do Brasil, fazer tábula rasa como se só o futuro existisse, quando que este só é possível em função da relação produtiva que estabelece com o passado. E nisso, a Capital de uma nação desempenha um papel extraordinário. Ela é o ponto de estabilidade espiritual, cultural, histórica e econômica de uma nação. Não é uma questão menor. É uma questão "capital".

Nenhuma nação pode existir se não tiver uma capital de fato, e não de ficção, como um símbolo do povo e sua história. Esse foi o único motivo que fez a República Federal da Alemanha voltar a Berlim como Capital, nesse exato momento. Os povos desenvolvidos sabem o valor da história, tanto quanto sabem que o respeito a ela é condição máxima para mantê-los desenvolvidos.

A palavra capital significa exatamente isso: do latim *capitalis*, *caput*, cabeça. *Capitalis* em latim quer dizer capital, que diz respeito à vida, fatal. E *caput*, cabeça, capital, essencial, princípio, origem, primordial, principal. Daí dizermos interesse capital, pena capital, aspecto capital, ou ponto capital. Isso se aplicou às cidades que foram a sede-símbolo da formação de um povo. A vertigem ou labirintite que sentimos no Brasil deve-se originalmente ao deslocamento da Capital Federal para o nada, desorganizando e destruindo a estabilidade histórica da Pátria ao tirar o seu ponto de apoio.

Se queremos formar um "povo brasileiro "devemos ser capazes de saber que isso não é obra do acaso, de uma inspiração aleatória e irracional, de um acontecimento casual da cultura e da civilização. É obra de reflexão, de crítica, de esforço, de dedicação e de razão. Onde está a raiz ou a causa histórica da desrazão apontada pelo Brigadeiro Ivan Moacyr da Frota?

Um povo surge no interior de uma história comum. Sem história não há povo. Sem continuidade histórica não continuidade histórica de um povo. A capital é o ponto de referência, o



paradigma, o modelo histórico. É do domínio do simbólico, do concreto, da história. É um fator de equilíbrio e de identidade nacional. A identidade territorial é conseqüência da identidade espiritual, da identidade cultural e nacional. Sem uma Capital autêntica e enraizada no espírito do povo, na essência espiritual do povo, simplesmente tudo se desagrega. Da desagregação espiritual se chega à desagregação territorial. É para a Capital, para a Cidade Capital, que convergem todos os sentimentos da nação, todas as atenções. Se o modelo é podre, podre será o poder. A contaminação é imediata.

Uma visão positivista equivocada do final do século XIX, imaginava que a Capital, por razões geométricas, deveria estar mais no centro do País, distante de todos os problemas nacionais para que assim pudesse melhor resolvê-los. Ora, em primeiro lugar, as leis da sociedade não são as mesmas da geometria e da matemática, são leis próprias e imanentes. Caso contrário, bastava-nos aplicá-las indistintamente e tudo estaria resolvido. A realidade é outra. Por outro lado, a maneira mais sensata e mais racional é não se afastar geograficamente dos problemas, pois não é na dissimulação que conseguimos resolvê-los, mas sim no enfrentamento realista e conseqüente. O Rio tem problemas? Tem. São os verdadeiros problemas nacionais. O Distrito Federal sofrendo na pele, todos os dias, aquilo que todos sofrem no Brasil, já eleva o potencial das soluções. O ideal utópico, megalomaníaco e mitomaníaco (um, conseqüência do outro), de uma Capital idealizada, estatal e sem problemas, nos levou a tudo isso a que assistimos perplexos. A Capital política deve ser a Capital cultural.

O Rio de Janeiro é obra de todos os cariocas e brasileiros que para cá vieram, um orgulho nacional. Uma cidade mundial. A Capital do Mundo durante a RIO-92, o maior encontro de chefes políticos de toda a história da humanidade. Isso não é pouco. O ideal de uma Capital comunista como Brasília desmoronou muito antes do fim do comunismo no mundo. O pseudo-modernismo de Brasília como Capital correu junto com o ideal de um cavalo de Tróia do totalitarismo soviético na América Latina. A estatização da Capital do Brasil seria uma luva para tais aventureirismos e experimentalismos irresponsáveis. O sonho acabou. Brasília acabou como projeto político. Mas, o nosso Muro da Vergonha, a nossa Capital da Vergonha, ainda permanece decidindo nossos destinos.

Por ser uma Capital Estatal, cresceu a Capital, cresceu o Estado. O crescimento irracional do Estado leva à destruição do Estado. Torna-se obeso. Ineficiente, ineficaz. Nenhuma nação no mundo cometeu tal irresponsabilidade. Ao contrário, as próprias empresas estão sendo privatizadas. Nossos cálculos chegam a 90 bilhões de dólares ao ano, jogados fora com corrupção, manutenção de Brasília e despesas dos Três Poderes. Se investidos, quanto teríamos de retorno em desenvolvimento? Dilapidamos nosso patrimônio econômico, cultural, histórico, político, militar, social, moral e educacional ao mantermos um ideal utópico irracional de uma Capital Estatal com poderes mágicos, esotéricos e desconhecidos, de construção do futuro do Brasil. Até quando a desrazão governará o Brasil?

**O autor é professor adjunto do Departamento de Filosofia da UERJ; Doutor de Estado em Filosofia pela Universidade de Paris I-PANTHÉON-SORBONNE; membro da Academia Brasileira de Filosofia; estudou 4 anos no Colégio Militar do Rio de Janeiro.*

ESQUEÇAM OS MILITARES

Ércio Braga*

Numa época em que grandes transformações ocorrem e, conseqüentemente, valores e princípios são discutidos, é justo e oportuno que a Nação Brasileira analise e julgue os fundamentos que sustentam cada Instituição. As Instituições Militares não são novas, não se modificam substancialmente com o passar do tempo e seus valores são claros e conhecidos, mas é bom relembrar o pensamento de um profissional militar.

Aqueles que acreditam que a legalidade em uma Democracia possa ignorar a Nação;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque seu compromisso com a Nação Brasileira é insubstituível, pois nela reside toda a legitimidade das leis.

Aqueles que pensam que podem negociar nossas terras ou fronteiras;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque o patrimônio nacional não pode ser objeto de negociação.

Aqueles que julgam poder atrelar-se incondicionalmente às decisões de outros países, mesmo quando diafarçados em organismos internacionais;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque é impossível haver sempre a coincidência de interesses no campo internacional e é inaceitável a perda da nossa soberania.

Aqueles que apóiam ou estimulam movimentos inconseqüentes de separatismo;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque a integridade territorial brasileira é premissa básica para a sobrevivência da Nação e será mantida a qualquer preço.

Aqueles que defendem a extinção da Justiça Militar;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque estes sabem que os homens erram e a impunidade é doença capaz de destruir qualquer Instituição.

Aqueles que aceitam a liberdade como um direito nato e inalienável para o homem;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque a liberdade deve ser conquistada com trabalho e ações responsáveis. Aquele que faz o que quer não é um homem livre é apenas um animal solto.

Aqueles que consideram a existência de uma autoridade uma ameaça à sua liberdade e uma figura ausente em uma Democracia;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque a presença da Autoridade é que garante o cumprimento das leis e a liberdade dos cidadãos.

Aqueles que divulgam que o fim da estabilidade é um instrumento de aperfeiçoamento da administração pública;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque, na verdade, tal pretensão esconde interesses escusos além de ser covarde e ameaçar homens de bem.

Aqueles que julgam o lucro como único meio possível de desenvolvimento social;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque para a Nação o valor social do lucro está em sua aplicação e não em sua existência.

Aqueles que julgam que o salário é o único referencial de valores de que dispõe a Nação para qualificar seus filhos;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque o valor das pessoas se mede pelo valor social de seu trabalho e pela qualidade em que é executado.

Aqueles que propalam com todas as forças o valor da Educação, mas na verdade prestigiam a intermediação, desvalorizando ou mesmo ridicularizando a Cultura;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque todo acesso na profissão militar está apoiado no conhecimento, premissa básica de uma competência para o exercício de qualquer função.

Aqueles que definem a liberdade de imprensa como a capacidade irresponsável de publicar qualquer assunto;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque o que é legítimo é a divulgação de todas as opiniões sobre determinado assunto. Os Órgãos de Comunicação Social não podem nunca tentar formar a opinião pública, pois transformar-se-iam numa grande ameaça ao cidadão.

Aqueles que imaginam que a legalidade não tem limites e possa ignorar todas as instituições;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque cada Instituição identifica com nitidez a fronteira do inaceitável, cuja defesa faz parte do exercício pleno de uma democracia.

E, finalmente, aqueles que entendem a obediência como sustentáculo da Instituição Militar;
ESQUEÇAM OS MILITARES - Porque somos cidadãos livres, que têm na disciplina a compreensão exata do cumprimento da lei, da defesa da Pátria e da preservação da Nação Brasileira.

* *O autor é Brigadeiro do Ar.*

cidadão de 2ª classe

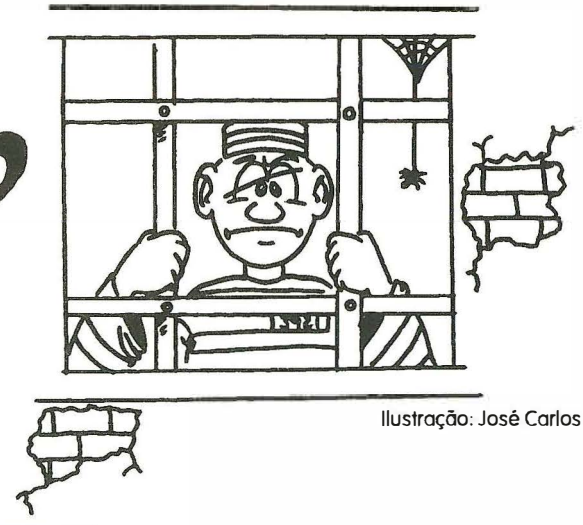


Ilustração: José Carlos

R. Reis Friede*

Muito embora a crença popular, amplamente difundida em nosso País, continue a afirmar que a sociedade brasileira encontra-se irremediavelmente dividida, para fins de distribuição da justiça, entre os cidadãos ricos e os pobres — os primeiros constantemente protegidos pelo manto sagrado da impunidade e os segundos permanentemente perseguidos pelo denominado e bastante divulgado "sistema social injusto", a verdade é que, em essência, não tem mais sentido — ou pelo menos deixou de ter no exagerado grau que se projetou no passado próximo — tal concepção, à luz, sobretudo, da (já não tão mais recente) consolidação da denominada democracia brasileira, fundada na mais ampla liberdade e, principalmente, no distorcido princípio constitucional da igualdade absoluta entre os cidadãos.

Se, para alguns, os ricos continuam impunes, e os pobres padecendo nas prisões, para outros tantos (e talvez, para a grande maioria), o problema fundamental passou a ser efetivamente a absoluta impunidade_pela inexorável impossibilidade fática da aplicação da lei aos chamados "menores infratores" (muitos dos quais com até mais de 21 anos de vida natural, mas ao mesmo tempo, com menos de 18 anos legais), como bem assim, aos demais cidadãos "nacionais" que se encontram residentes no território alienígena dos morros cariocas, vis-a-vis com a rígida punibilidade que a Constituição e a legislação penal, material e processual, impõem ao cidadão comum, trabalhador e honesto, pai de família e, acima de tudo, responsável no trato social.

Esse autêntico "cidadão de 2ª classe" que, por não viver na clandestinidade, a se defender de uma violência praticada por um pretenso menor — ou por esse autêntico "estrangeiro" nacional—será obrigado a responder por anos e anos, perante o Poder Judiciário, com toda a rigidez da lei, até lograr provar, finalmente, a licitude da sua ação de legítima defesa, paradoxalmente, não gozará de qualquer benesse do Estado se, ao contrário, não vier a ser bem sucedido em sua intentona defensiva, e for seriamente atingido pelo "menor infrator", ou mesmo pelo chamado "maior marginal", uma vez que os mesmos constituem-se, por força da própria legislação constitucional e infra-constitucional em vigor, em verdadeiros "cidadãos de 1ª classe", acima das leis e do próprio Direito mais elementar.

No entanto, não é nossa intenção sermos tão dramáticos, porque efetivamente restou ao cidadão que ainda acredita nos valores de nossa sociedade, seja pobre, médio ou rico, simplesmente a escolha de não se defender, uma opção certamente menos traumática, muito mais eficiente do ponto-de-vista econômico, e bem menos arriscada sob a ótica legal _ individual, mas, ao mesmo tempo, sob o prisma social, fortemente incentivadora da criminalidade e das condutas anti-sociais conduzidas por toda a sorte desses pretensos menores de mais de um metro e oitenta e por seus inescrupulosos dirigentes.

Isto não quer dizer, por outro lado, que as crianças, principalmente as mais humildes, como também todos os demais cidadãos — particularmente os menos afortunados — não devam ter do Estado a mais ampla proteção, inclusive legislativa, que permita às mesmas uma vida digna e honrada e, especialmente, a possibilidade de se desenvolverem plenamente. Mas, é obvio que não fará qualquer sentido a outorga — pura e simples — de tal direito de forma indistinta, sob o singelo (e por esta razão equivocado) argumento de que **"todos são iguais perante a lei"** e, muito menos, quando esta outorga ocorre em sinérgico prejuízo dos demais cidadãos que, muitas vezes, com imensurável sacrifício, construíram suas vidas calcados na crença inafastável da defesa dos valores mais sublimes que a sociedade brasileira, pelo menos em parte, logrou imprimir.

Nossos cidadãos de 2ª classe, em última análise, são os verdadeiros responsáveis pelo pouco que ainda resta de digno e humano em nossa sociedade e, com toda a certeza, não podem merecer um tratamento dessa natureza, profundamente injusto (e, porque não dizer insensato), que os condene sumariamente a uma posição de relativa inferioridade legal, impondo aos mesmos o pesado ônus da prova de legítima defesa (ou de qualquer das outras excludentes de ilicitude penal) quando se debatem involuntariamente contra menores e maiores, com extensas fichas criminais (ou por conduta anti-social) e infinitas passagens em casas de detenção e equivalentes.

**O autor é Economista, Professor Catedrático da UNESA/RJ, Bacharel, Mestre e Doutor em Direito.*

FIM DO DESERTO

Augusto Teixeira Coimbra*

Ao acabar de ler a Revista Aeronáutica nº 193 contendo os artigos: - *Pesos e medidas diferentes (autoria Ten.Brig. Paulo Roberto Camarinha);* - *Democracia com dignidade (autoria Ten.Brig. Ivan Moacyr da Frota);* - *Militar não é civil (autoria Dr. Jaime Rotstein),* ocorreu-me uma sensação semelhante a de voar - "Liberdade ilimitada". Eis que os artigos dos Ten. Brig. Camarinha e Ten. Brig. Ivan Frota, vêm se juntar aos editoriais de Letras em Marcha (jan/fev, mar/abr e jul/ago/93) e aos artigos neles publicados de autoria do Gen. Lira Tavares, Gen. Jonas Correa, Gen. Tasso Aquino, Gen. Ramos de Castro, V. Alte. Sergio Tasso Vasques de Aquino, Ex. Min. Delfim Neto, Dr. Jaime Rotstein, Brig. Marcio Coqueiro entre outros. Todos eles revelaram uma realidade brasileira que não interessava à imprensa (ou aos dirigentes) pois não favoreciam à exploração das notícias que poderiam ser levadas à mídia com o estímulo que é usado normalmente para a implementação dos índices de vendagem dos periódicos. Os assuntos veiculados nesses artigos revelam, com todas as letras, o sentimento generalizado da maioria da população que anseia por mudanças nos destinos da nossa Pátria, levando-a aos altos desígnos que lhe estão reservados; o eleitorado já se manifestou no recente plebiscito, escolhendo o regime Presidencialista. Entretanto, encontra-se apreensivo (e por que não?) em relação à atuação do atual Congresso em sua tarefa de revisão da Constituição, face à demonstração dada quando da feitura dessa Carta Magna para a qual foi eleito. Esse Congresso:
- **produziu** uma Constituição claudicante chamada com orgulho de "cidadã" por Ulysses Guimarães;
- **omitiu-se** na elaboração das leis complementares exigíveis à governabilidade do País;
- **estabeleceu**, como prática, o trabalho semanal de três dias (conforme comentários da imprensa);
- **promoveu** ao arrepio da Constituição por ele elaborada (Art. 49 inciso 7), abusivos aumentos em sua já polpuda remuneração, tornando-os extensivos aos demais funcionários das Casas Legislativas, causando efeitos danosos à isonomia salarial constante da Constituição. Vale acentuar que tal procedimento em relação às polpudas remunerações também foi adotado pelo Poder Judiciário (segundo a imprensa), tornando este aumento extensivo a todos os funcionários da casa (ainda segundo a imprensa).

O conteúdo dos artigos citados bem mostra o gabarito dos congressistas e dos medíocres e pusilâmines que mantêm o Presidente da República como refém de certos partidos políticos.

Faz-se mister libertá-lo!

Já o artigo de Jaime Rotstein - Militar não é civil (Revista Aeronáutica nº193), levou-me a cogitar atentamente a respeito das pressões e/ou lobbies que levaram o "governo" a classificar os militares como servidores públicos (os estatutos dos servidores militares são **completamente diferentes** dos estatutos dos servidores públicos civis), no que tange a deveres, obrigações, responsabilidades, hierarquia, condições e horário de trabalho. O que terá acontecido? A quem interessaria? A elaboração destas considerações deu-me a sensação comparativa a ter minh'alma de militar lavada.

Faz-se necessário lembrar que o Presidente da República é criticado acerbadamente pela imprensa falada, escrita e televisiva, a tudo assistindo com tíbia mineiridade. Parece haver, em tudo isso, interesse duvidoso e deliberado (nacional ou alienígena) em apresentar, pela imprensa, uma imagem de governo fraco sem condições de governar o País.

Os escândalos promovidos com relação a Carandirú, a Candelária, a Vigário Geral e mais recentemente ao Território Ianomâmi, intencionalmente ou não, parecem de encomenda para denegrir a imagem do Brasil no cenário internacional. Tanto assim, que foram assinalados no relatório, bem informado, elaborado pelo goveno americano e objeto de reações adversas em diversos órgãos oficiais.

Vale acentuar que, há pouco tempo, a Eritréa celebrou sua declaração de independência em relação à Etiópia obtida como resultado de um plebiscito realizado sob os auspícios da ONU.

Parece que o deserto que Oswaldo Aranha assinalava onde faltavam homens e idéias, está sendo povoado. Chegaram os HOMENS - só faltam as idéias.

Não é demais proclamar em alto e bom som:

"ACORDA BRASIL"!

** O autor é Maj. Brig.*

SEGUNDO - TRANSIÇÃO

J.A. de Tomazo Coêlho*

Muitas vezes levamos muito tempo até decidirmos registrar algumas observações sobre o nosso comportamento.

Nesse caso se enquadram nossas observações sobre a passagem de fim-de-ano.

Apesar de termos apresentado essas observações em algumas das ocasiões em que nos reunimos para jogar conversa fora, só agora decidimos registrá-las.

Passamos um ano inteiro constatando o nosso desamor tanto por nós mesmos, quanto pela natureza.

Vivenciamos, pelos meios de comunicação, as guerras motivadas por diferenças étnicas, ideológicas, religiosas, sociais ou pelo desejo de grupos poderosos ampliarem seus impérios.

Assistimos ao crescimento da produção sem preocupação com a manutenção do equilíbrio ambiental. Extinguem-se espécies e coloca-se em risco a própria vida do planeta.

Presenciamos os grandes estadistas aprovarem em seus orçamentos recursos para a construção de arsenais capazes de destruírem 2.000 planetas iguais ao nosso.

Constatamos que muitos empresários, banqueiros, fazendeiros e chefes de estado se comportam sem a responsabilidade correspondente ao poder que detêm e à influência de seus atos.

Percebemos que as instituições, quer privadas ou estatais, perderam o compromisso de servir ao público.

Sabemos que existe um limite para a quantidade de homens/km², mas continuamos proliferando com o ufanismo dos coelhos.

Somos, durante o ano inteiro, espectadores da violência urbana: capitães de areia ou do asfalto, seqüestros, prostituição, mendicância, marginalização da classe média e elitização do crime organizado.

Durante o ano inteiro, assistimos a uma minoria impedir nosso lazer nos campos, nas praias e nos bailes.

Perplexos, assistimos a outra minoria pichar monumentos, prédios e instituições.

Acuados, viajamos e dormimos sob a tensão dos furtos, roubos e das balas perdidas.

Apesar de todas essas evidências, naquele "segundo-transição", quando damos adeus ao ano velho e boas vindas ao ano novo, a lógica da razão dá lugar à fantasia dos fogos, à falsa alegria do álcool e à ilusão da emoção.

Como num corte da história, ignoramos o que passou e acreditamos que o próximo ano será diferente. "*Muito dinheiro no bolso, saúde para dar e vender...*".

Se nos libertássemos das ilusões, chegaríamos à conclusão de que os únicos que podem e carecem de mudanças somos nós mesmos.

Poderíamos começar por pequenas coisas, como não espalhar detritos pela cidade. Fica muito difícil manter a cidade limpa, quando todos sujam para uns poucos limparem.

Por mais incrível que pareça, esta reflexão nos levou à seguinte conclusão: a grande revolução está na mudança dos nossos comportamentos. Nos transformemos, que o mundo se transformará.

Nossa transformação é regida por um princípio muito simples de ser dito e entendido, mas muito difícil de ser vivenciado: "Faça aos outros aquilo que gostariam que fizessem contigo", ou "Ama ao próximo como a ti mesmo".

"Ano Novo" é a nossa tentativa de, em rimas, registrar o processo cultural de manipulação de nossa emoção, para que continuemos na ilusão de mudanças externas, em vez de iniciarmos o trabalho para nossa evolução.

"Ano Novo" é quase a súplica para que tenhamos um Ano Novo de "anti-herói" com menos sexo e violência, mais paz e amor; menos carne e açúcar, mais frutas e cereais; menos fumo, álcool e drogas, mais água e oxigênio; menos escritório e mais montanha e mar.

Adeus, homem-velho.
Feliz homem-novo...

ANO NOVO

Te veste de branco.
No álcool estimula tua alegria.
Transfere ao pai do céu, ou ao de santo,
o pão teu de cada dia.
No segundo-transição,
fogos, ilusão, fantasia.
Te convence que, sem amor no coração,
de novo no ano, só a folhinha.
Assim sendo meu irmão,
espero que: continues empregado;
teu salário perca de menos para a inflação
e te arrependas menos pelo voto dado.
Espero que assistas menos televisão;
discutas menos com a sogra;
sofra menos com a corrupção
e ponhas mais as mãos à obra.
Espero que: encontre menos mendigos
à procura de nossas sobras;
tenhas mais tempo para ficar
com os amigos
e assistas a redução de viciados nas drogas.
Espero que: as nações façam menos a guerra;
os homens controlem a natalidade;
a tecnologia reflorreste um pouco mais a terra e a alquimia redescubra a felicidade.
Para teus olhos, mais alegria,
para teus braços, mais abraços,
para teus ouvidos, mais melodia,
para tuas mãos, mais trabalho,
para tua mente, mais abstração,
para teu corpo, mais harmonia,
e mais amor para teu coração.
Adeus, homem-velho.
Feliz homem-novo.

**O autor é Metroviário e especialista em Organização e Métodos.*

Quando a Monarquia chegou a Maricá

Gerson A. P. Vianna*

A notícia estorou como uma bomba!!!

Foi na hora do almoço, todos estavam reunidos em torno da mesa da cantina, quando o orelhão comunitário tocou e, como sempre acontece, o Denilson correu para atender... ficou branco com o que ouviu e nos transmitiu em seguida, balbuciando nervoso, sons quase inaudíveis... Havia sido proclamada a Monarquia em Maricá...

No início, a turma não sentiu bem a profundidade do drama e até achou graça, pensando que a coisa não passava de uma simples mudança de nome do mandatário da cidade que passaria de Prefeito para Rei. Mas não foi bem assim, a começar pelo fato de que o novo reino era, na realidade, uma pequena área que havia se separado do restante do município de Maricá, com quem passou a fazer fronteira ao norte pelo talvegue do Rio Mumbuco, ao sul pela faixa central da Estrada do Boqueirão, a leste pela cerca limite do aeródromo, na cabeceira da pista 26, seguindo pelo canal das águas da cidade até o cruzamento da estrada e, a oeste, por uma linha imaginária que passava a 100 metros das margens da lagoa de Araçatiba... dentro d'água, é claro.

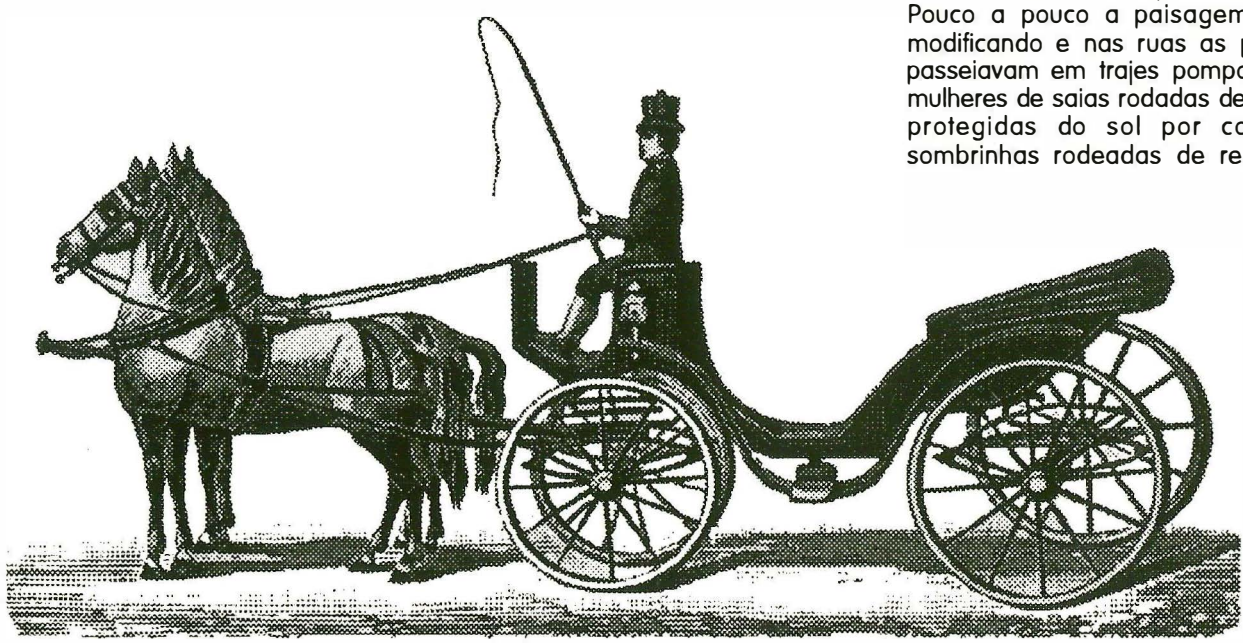
Disse Dona Maria, "que tudo ouve e tudo espia" e sabe de tudo o que acontece, que o autor da proclamação foi um Cabo do DPO que insatisfeito com a monotonia das noites de plantão do Destacamento, resolveu agitar o pedaço e após secar uma garrafa de Fogo Paulista, acendeu uma dúzia de morteiros Caramurú de três tiros, fazendo um tremendo fuzuê que fez tremer até os contrafortes da Serra do Silvado em plena madrugada maricaense.

Na cidade, alguns secretários correram a alertar o Prefeito que após tomar conhecimento da extensão da sedição, ficou até satisfeito ao saber que o movimento separatista não havia ultrapassado a ponte do canal da Rua Alvares de Castro, já próximo ao prédio do Centro Administrativo e, portanto, não afetaria seu mandato, que poderia ficar tranqüilo, apesar do município perder aquela área da Escola de Pilotagem da qual, afinal de contas, a prefeitura nunca tomara conhecimento.

Pela manhã, fato consumado, estava criado o Reino de Araçatiba e o Cabo, agora herói, dormia placidamente curtindo sua carraspana no beliche do plantão. Quando acordou, lá pelo meio dia, por causa do barulho que a plebe rude fazia na rua gritando "Ei, ei, ei, o Cabo é o nosso Rei!", subiu num engradado de *Skol* e fez uma declaração pública em que abdicava de qualquer intenção de poder e entregava à comunidade a tarefa de eleger o monarca.

Apareceram candidatos de todos os lados, inclusive um Deputado da região que, por ter sobrenome de Duque, era apresentado como nobre e com os requisitos para o cargo, mas foi impugnado por ter seu domicílio eleitoral nas vizinhas terras da Ponta Negra. Falou-se no Roberto Carlos, no Pelé e até na Xuxa, por ser a Rainha dos Baixinhos.

Eleições à parte, a vida no Reino foi se adaptando à nova situação e até as pessoas comuns já se orgulhavam de serem chamadas de súditos e aldeões. O sentimento nativista Araçatibano foi se arraigando e, no afã de tornar-se diferente dos habitantes dos rivais municípios vizinhos, o pessoal da terra passou a vestir-se como nos antigos feudos medievais e a alijar do seu dia-a-dia, tudo que pudesse representar vínculos com os tempos modernos. Pouco a pouco a paisagem foi se modificando e nas ruas as pessoas passeiavam em trajes pomposos, as mulheres de saias rodadas de veludo, protegidas do sol por coloridas sombrinhas rodeadas de renda, os



homens de sapatos de saltinho, meias até os joelhos, capote de mangas compridas fechado no pescoço por uma gola sanfona e, na cabeça, um chapéu adornado com uma peninha... O mecânico Ivaldir ficou uma gracinha, parecia um verdadeiro mosqueteiro.

Automóvel nem pensar, o cavalo e a charrete passaram a ser o trasporte padrão do Reino. Rádio não mais existia e era comum ver pelas ruas, nas noites de lua, menestréis a recitar seus versos ao som de banjos e bandolins, para encanto de atenta platéia de aldeões. Passou-se a viverem plena Idade Média.

Finalmente a comunidade decidiu e elejeu seu Rei. Por seu carisma, sua ascendência sobre os demais habitantes da região, seu conhecimento dos problemas da terra e sobretudo por sua autoridade, foi eleito para o cargo de supremo monarca o Duque de Ubatiba, cognominado "O Destemido", que ascendeu ao trono com o nome real de Dom Paulo I.

Como primeiro ato real, o soberano mandou editar um Informativo Técnico em que extinguia a Escola de Pilotagem, já que não mais se usaria aviões no Reino, e mandou criar em suas instalações a Real Escola de Cocheiros de Carruagem que passariam a comandar as parelhas da terra, além de preparar condutores de outros reinos que para ali eram enviados por seus monarcas, conhecedores das qualidades da Escola. O aeródromo foi transformado em uma área nos moldes do Circo Máximo Romano, onde era intenso o movimento diário de treinamento das diversas categorias de alunos cocheiros. Do nascer ao pôr-do-sol, podia-se ver o rodar constante de veículos de todos os tipos, desde pequenos cabriolés até pesados carroções, passando por charretes e carruagens e até ágeis bigas do curso especial de cocheiro de caça.

A estrutura da Escola foi modificada e houve um remanejamento administrativo com vista a atender com mais eficiência às novas atribuições operacionais. O Comandante foi designado Alcaide-mór, Governador do Castelo, e passou a supervisionar as diversas atividades administrativas do reino, além de acumular a coordenação da instrução eqüestre. A chefia das oficinas foi confiada ao veterano Dom Plínio, o Visconde de Bambuí, por sua larga experiência no assunto de tratar das carroças reais.

O hangar, promovido a castelo, abrigava as estrebarias do reino onde ficavam alojados, em confortáveis baias de manutenção, os cavalos usados no treinamento. Normalmente andava por ali um magnifico corcel branco, de propriedade do Rei, sempre com problemas nas patas dianteiras motivados por utilização de ferraduras inadequadas que o monarca insistia em comprar no ferro velho por serem mais baratas. O ex-mecânico, agora tratador Beto, por mais que se esforçasse, não conseguia fazê-lo andar sem mancar, já que o soberano recusava-se a comprar ferros novos. Dizem que já estão chamando o cavalo Del-Rei de "mula manca".

Era grande a motivação dos membros da corte da Escola. Logo apareceu um especialista em heráldica que criou um brasão que simbolizava a nobreza da instituição e que mostrava um círculo coroado, cortado ao meio, onde metade era um sol, mostrando que no reino "era verão o ano todo", a outra metade era uma roda de carruagem, razão de ser da Escola, ladeado pelas armas que significavam o poder e a força da entidade, sendo do lado esquerdo um esguio florete refletindo a dignidade dos membros da corte e, ao lado direito, como não podia deixar de ser, um possante machado. Como base do brasão havia uma faixa em forma de fita com a inscrição "Generalis Satisfatoribus", que em latim significa "satisfatório no geral", frase usualmente empregada no linguajar diário dos instrutores da Escola.

A velha capelinha de São Pedro, localizada ao lado do DPO, foi elevada à categoria de catedral e passou a ser o templo centralizador da inquebrantável fé dos araçatibanos onde, todos os domingos, o Monsenhor Sebastião orava, constrito, pela saúde do monarca e seus súditos, acompanhado por Nando, o príncipe coroinha.

Falou-se em nomear um Bobo da Corte que teria a função de divertir com chalaças e momices os nobres da corte... dizem que apareceram alguns candidatos que não chegaram a agradar por excesso de bobeira e a função foi desativada.

Houve um dia em que a instrução teve de ser interrompida face a uma informação de que, lá no sul, no Reino da Prata, algumas carroças tinham tido problemas de corrosão no pino de suporte das boléias, o que havia causado um acidente grave. Foi chamado, com urgência, um engenheiro especialista da fábrica para opinar e veio Dom Duncan que resolveu o problema com sua eficiência habitual e as carroças voltaram a rodar.

A vida na Escola e no reino transcorria calmamente até que, um dia, o Monsenhor Sebastião, levado por uma rebeldia repentina, resolveu, na missa domingueira, fazer um sermão subversivo conclamando os aldeões a se rebelarem contra o regime real. Quando o Rei soube, submeteu-o à Inquisição e, sumariamente, condenou-o a morte que lhe seria aplicada através do garrote em seu pescoço, o Monsenhor começou a se debater violentamente e gritar que não queria morrer, quando sentiu que uma pessoa segurava-o pelos ombros e o sacudia gritando coisas que ele não conseguia entender. Já sentia suas forças se acabarem quando percebeu melhor as coisas em sua volta. Era como se um nevoeiro que lhe tolhia a visão fosse se desfazendo, e percebeu que a pessoa que o sacudia era o Instrutor Soneca que gritava: "Calma Tião... acorda... calma!!!". Foi quando se levantou de um salto e, abraçando o companheiro de alojamento, disse: "Puxa, foi bom você me acordar, eu estava tendo um terrível pesadelo... sonhava que tinha sido proclamada a monarquia em Maricá".

E, feliz, saiu correndo para abrir o hangar e ajudar a retirar os aviões, porque os alunos já estavam chegando...

** O autor é Maj Av.R1 (turma de 62). Atualmente, é Vice Presidente da Escola de Pilotagem de Maricá.*

TELEFONE PRO JOÃO!
TELEFONE PRO JOÃO!
TELEFONE PRO JOÃO!
TELEFONE PRO JOÃO!
TELEFONE PRO JOÃO!
TELEFONE PRO JOÃO!

PRO JOÃO!
PRO JOÃO!
PRO JOÃO!
PRO JOÃO!
TELEFONE PRO JOÃO!

SE JOÃO NÃO ESTIVER POR PERTO, DIGA PRO JOSÉ LIGAR MAIS TARDE. MARIA TAMBÉM PRECISA DO TELEFONE.

Evite deixar uma pessoa na linha enquanto você procura com quem ela quer falar. Isto é comum em empresas: ocupa-se uma linha sem necessidade, provoca-se congestionamento e joga-se dinheiro fora. Ajude a Telerj a prestar o melhor serviço pra você.

BRASIL UNIÃO DE TODOS

TELERJ

Empresa ~~do Sistema~~ Telebrás

TELEFONE BEM USADO É MAIS TELEFONE PRA TODO MUNDO.

MUSEU NAVAL

UM MERGULHO NA HISTÓRIA

O Museu Naval e Oceanográfico é um dos departamentos do Serviço de Documentação Geral da Marinha (SDGM). Localizado próximo ao Fórum, reúne em seu acervo uma bela pinacoteca, pratarias, mobiliários, modelos de navios, condecorações, peças de antigos navios de guerra, além de achados arqueológicos.

Criado em 1868 pelo Visconde de Ouro Preto, também Ministro da Marinha, e inaugurado em 1884, o Museu funciona em um prédio de fachada imponente e de estilo eclético, construído no final do século passado (entre 1898 e 1900), e, inicialmente, sede do Clube Naval. Posteriormente, entre 1907 e 1914, ali funcionaram diversos órgãos cumulativamente: o Conselho do Almirantado, a Biblioteca e o Museu da Marinha; a Escola de Guerra Naval e as Primeira e Segunda Auditorias e Consultorias Jurídicas da Marinha. O prédio também abrigou instituições de âmbito federal, como o Ministério da Justiça, alocando algumas varas cíveis. Em 1932, o Museu foi extinto e seu acervo transferido para o Museu Histórico Nacional até que, em 1953, com a implantação do SDGM, o Museu foi reativado como um dos seis departamentos daquele serviço, permanecendo assim até os dias atuais.

OBJETIVOS DO MUSEU

O Museu Naval e Oceanográfico tem como objetivo destacar a participação e a importância da Marinha na História do Brasil e, segundo o regimento interno do SDGM, suas propostas são: orientar, dentro das normas de Museologia, todos os museus no âmbito da Marinha do Brasil; exibir seu acervo e renová-lo para atingir seus propósitos; incentivar doações que visem enriquecer suas coleções; promover exibições especiais — técnicas ou científicas, internas ou externas — para divulgar a essência das Marinhas de Guerra e Mercante na segurança e desenvolvimento do país; tentar aperfeiçoar a educação cívica do povo, através de exposições relacionadas a eventos históricos e promover cursos, palestras e conferências que estejam vinculados à dinâmica de um museu.

O Museu tem dois andares de visitação e exposição ao público, onde circulam turistas, estudantes e pessoas interessadas em história naval. Para preservar suas salas de madeira polida e tábua corrida, que transmitem respeito e tranqüilidade, todos os visitantes têm que transitar de pantufas, tal e qual o Museu Imperial de Petrópolis. No térreo, além da recepção e da lojinha que vende souvenirs navais, há diversas salas e áreas de exposição com

Fachada do Museu Naval e Oceanográfico (R. Dom Manoel, no.15, tel. 221. 7626)

Entrada principal do museu

encadeamento cronológico, de acordo com o desenvolvimento da História Naval Brasileira. Por isso, é imprescindível falarmos no rico acervo exposto pois, ao falarmos dele, estamos nos referindo à própria história do museu e à história naval.

O circuito expositivo começa na Sala Pedro Álvares Cabral, dedicada às Grandes Navegações. Passear entre as miniaturas de naus, caravelas e galeões, nos remete à época dos descobrimentos. Pode-se até imaginar os marinheiros de alguns séculos atrás, que se aventuravam mar a dentro dispondo de cartas marítimas e mapas precários e raros instrumentos, como os astrolábios marítimos, que tiravam o ângulo entre algum astro e a linha do horizonte.

As miniaturas de todos os tipos de barcos, em sua grande maioria, foram doadas pelo Desembargador Gastão Menescal Carneiro, um aficcionado da Marinha, que confeccionou, com toda a perfeição e em seus mínimos detalhes, as peças apresentadas. Cada pequena corda, canhão ou lanterna, reproduz, o mais fielmente possível, a caravela, o galeão ou o galeote originais.

Prosseguindo, passamos à Sala Almirante Barroso, totalmente dedicada à Guerra do Paraguai, episódio de nossa história onde o Brasil e seus aliados derrotaram o ditador paraguaio Solano Lopes. Entre as peças expostas, elos e manilha da corrente que fechava a famosa passagem de Humaitá. Num estreitamento de 600 metros, no Rio Paraguai, foram colocadas correntes extremamente grossas, para impedir os barcos brasileiros e aliados de passarem. Três encouraçados: Alagoas, Pará e Bahia, transpuseram a passagem dando o domínio das comunicações fluviais ao Brasil.

Outro episódio marcante de nossa história, a Batalha do Riachuelo, é representada por maquetes. A esquadra brasileira, comandada pelo patrono da Marinha, o Almirante Barroso, infligiu pesadas baixas à esquadra paraguaia. Nossos navios, adaptados para o mar, mas de maior porte, se aproveitaram do tamanho e albaroaram os navios paraguaios, de menor porte.

Nesta caminhada pelo passado, chegamos até as células embrionárias de nossa atual Marinha: o Almirante Cochrane e o Comandante John Taylor. Contratados por D.Pedro I, organizaram nossa armada, fazendo com que o Brasil tivesse um importante instrumento para cuidar de sua soberania nacional, defendendo e patrulhando seu imenso litoral e integrando-o através de facilidades de comunicação. O Museu não poderia deixar de registrar, através de seu acervo, este fato da história naval, e o faz expondo a figura de proa da fragata NICTHEROY, representando seu comandante John Taylor.

História e tradição navais estão entrelaçadas. A arca onde é guardada a Bandeira Nacional existe em todos os navios até hoje. Cada belonave, batizada com o nome de um estado brasileiro, recebe deste estado uma bandeira do Brasil, guardada em arcas. As arcas mais antigas, em madeira-de-lei e finamente trabalhadas, permaneciam nos navios enquanto estivessem servindo à nossa armada. As expostas no Museu são do século passado e dão a dimensão exata do respeito que devemos ter a esse importante símbolo nacional. As bandeiras, por sua vez, também eram ricamente bordadas a fios de ouro e com o tecido da melhor qualidade.

SEGUNDO ANDAR

A Marinha e o Museu homenageiam aqueles que, em diversas épocas, desincumbiram-se de suas funções com total dedicação ao serviço naval. Almirantes e Ministros, que prestaram relevantes serviços à Pátria, são homenageados no Hall dos Ministros e na Sala dos Almirantes; lá estão expostos uniformes, condecorações, escritos e objetos de uso pessoal, doados por seus familiares e que nos dão a dimensão de suas vidas de oficial. Familiarizar estes vultos importantes é uma forma de transmitir educação cívica ao povo e uma maneira de cumprir um dos preceitos de regimento interno do SDGM.

Sempre baseado nestes preceitos, o Museu desperta a curiosidade de seus visitantes com a evolução da sinalização e comunicação entre navios, representados na Sala de Comunicações. Desde os sinais com bandeiras e buzinas, mais primitivos, até o telégrafo, o material exposto conta o avanço tecnológico introduzido, com o passar dos anos,

Salão de Exposição

em nossa armada. A tecnologia de ponta, representada pelos computadores, por serem de uso atual, não estão expostos, mas são citados pelos guias do Museu.

Mas, sem dúvida, de todo o segundo andar, a Sala Alves Câmara merece uma atenção especial. Nela existe uma coleção única no Brasil, de embarcações típicas de todas as regiões brasileiras (fluviais e costeiras). Estas embarcações foram coletadas, à princípio, pelo Almirante Alves Câmara, um estudioso da história naval brasileira. Mais tarde, depois de recebê-la em seu acervo, o Museu Naval e Oceanográfico ampliou-a e a expõe para o deleite do público. São sessenta peças entre canoas, batelões, jangadas, balsas e instrumentos de confecção destes barcos. Muitas dessas embarcações já não são mais fabricadas e, sem dúvida, a peça mais conhecida (inclusive mundialmente) é a famosa "Barca com carranca do Rio São Francisco". As carrancas são figuras de proa antropomórficas e eram esculpidas por artesãos populares. Atribuia-se a elas o poder de afastar maus espíritos e proteger a embarcação. Talhadas em madeira, são pintadas em cores vivas e contrastantes e, quer na função mágica, quer nas ornamentais, sempre fascinaram aos aficcionados.

O Museu Naval e Oceanográfico valoriza a inventividade de nosso povo e, juntamente com os barcos, expõe os instrumentos utilizados para a confecção dos mesmos. Nossos caboclos, com material tosco e rude, mas prático, confeccionam suas embarcações que se modificaram muito pouco dos séculos passados para os dias atuais. Da mesma maneira, os remos que eles utilizam, são apropriados a cada região de modo a tirar o maior proveito possível de seus barcos.

O PESSOAL DO MUSEU

Na direção do Serviço de Documentação Geral da Marinha, ao qual o Museu é subordinado, está o Cap. Mar e Guerra Max Justo Guedes. Na equipe do Museu trabalham técnicos especializados: bibliotecárias, museólogas, arqueólogos, jornalistas, e modelistas navais, entre outros. Sua estrutura administrativa é formada, tanto por civis, quanto por militares. O Museu funciona diariamente das 12 às 16h45min. e, normalmente, o público é atendido pela equipe de serviço diário. Escolas e grupos podem marcar visitas guiadas por museólogos, através de telefone de contato. A entrada é franca.

As atividades do Museu não se limitam, apenas, à mostra de seu acervo: há um calendário de atividades permanentes, promoção de exposições temporárias e concertos musicais. Seu objetivo é divulgar as coleções e aproximar os visitantes da mentalidade marítima, através dos exemplos de nossa história.

Nossa reportagem foi gentilmente atendida pela equipe do Museu que nos ajudou a entender, um pouco melhor, os caminhos históricos da Marinha do Brasil.

Fotos: Cláudio Nonato

A CANDIDATURA (de um) MILITAR

Seus ecos atuais e futuros

L.N. Menezes*

É necessário saber que a candidatura de um militar à Presidência da República, longe de representar a "questão militar" que muitos levantam (e questionam) não nasceu, certamente, com o lançamento de artigos recentemente publicados pela imprensa. Nem mesmo com as noticiadas cerimônias de passagem para a Reserva de alguns nomes respeitáveis da caserna. Ou, até mesmo, de declarações feitas à mídia. O processo remonta ao passado e aflora novamente, hoje, por algumas razões de raízes mais profundas.

Voltando ao passado, na realidade, a participação dos militares brasileiros na arena política é sobejamente conhecida. Mesmo tentando discutí-la ou questioná-la, é um fato histórico e irretorquível. Não caberia, nestas notas rápidas e sintéticas, avaliar o quanto de espaço no cenário político as elites (?) brasileiras, por força de sua decrepitude, falência ou omissão, cederam aos militares. Nem mesmo cabe julgar o quanto a formação castrense, "fechando-se em si mesma", por muito tempo, ficou imune ao processo de esquerdização ostensivamente implantado em toda a nossa universidade e em nossa mídia. Iniciativa essa que permitiu ao processo de formação e desenvolvimento dos componentes das Forças Armadas, cultivar e manter valores e ética no seio da sua comunidade, independentemente do processo externo, por todos visto como "em degenerescência".

Além disso, há um quê de "caldo de cultura" incutido nas mentes dos cidadãos civis e que parte da premissa inquestionável que "organização-metodologia-isenção-disciplina-hierarquia-vocação-desprendimento-etc.etc.", são apanágio permanente dos militares, em detrimento daquilo que possa ocorrer (ou estar em prática) com a sociedade civil. Razão pela qual, em circunstâncias emergenciais do passado, os cidadãos-fardados foram convocados pela sociedade civil para participar na solução do processo.

Sem muito diferenciar-se da postura geral com relação a o que poderia ser titulado "CRISE NACIONAL", a posição castrense, face ao momento brasileiro poderia ser sintetizada como abaixo:

a) tendo como base "uma apatia das lideranças nacionais" (vista como "superfluidade"), há que se buscar o comprometimento das elites para fazer face ao clima de crise;

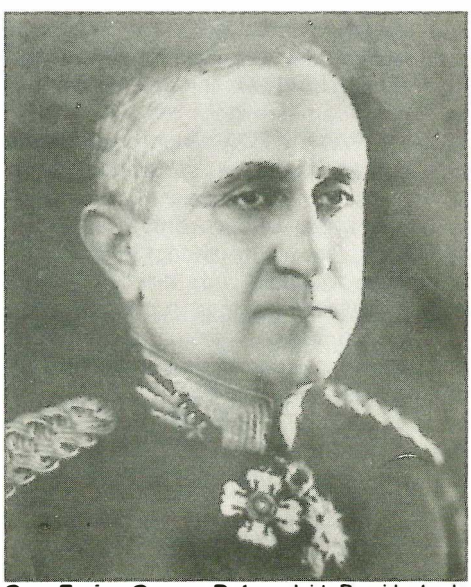
b) vivemos em clima político de "revolução branca", onde se inscrevem o fisiologismo, o descrédito, a auto-outorga de salários de forma indiscriminada, o descomprometimento político com o bem estar social, a justiça, a saúde e a educação;

c) a inflação demolidora é, antes de mais nada, fundamentalmente originada da (omissão) política;

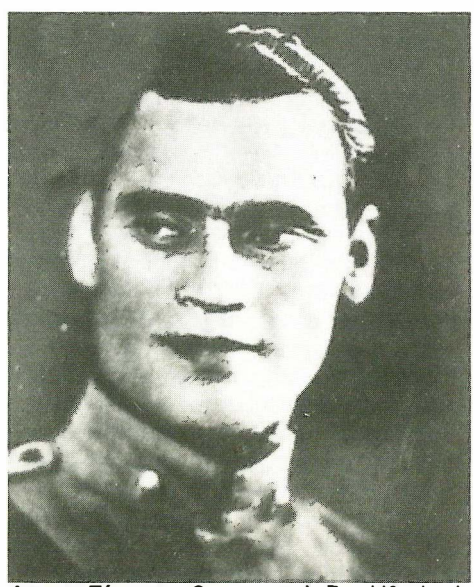
d) o processo judiciário está em estado falimentar;

e) a Constituição é, por si própria, contraditória, não responde aos anseios da Nação e, portanto, deve ser reformada;

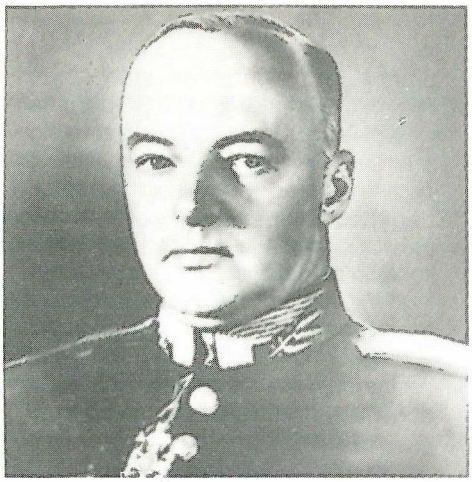
f) o país vem sendo progressivamente "libanizado", praticando a permissividade que conduz ao aparecimento de "Estados dentro do Estado" através da falta de controle do tráfico de drogas, do banditismo e da



Gen. Eurico Gaspar Dutra, elei to Presidente da República com 55% dos votos, exerceu o mandato pelo período de 1946 a 51.



Juarez Távora - Concorreu à Presidência da República nas eleições de 1956 com JK, obtendo 30% dos votos válidos



Mal. Lott - Concorreu à Presidência da República com Jânio Quadros (janeiro / agosto de 1961) e obteve 28% dos votos.

Brig. Eduardo Gomes - Concorreu à Presidência da Repúbica com Eurico Gaspar Dutra (1946/51) e com Getúlio Vargas (1951/54), obtendo respectivamente 35% e 29,7% dos votos válidos.

corrupção, da banalização da violência e do desprezo pelos valores;

g) as lideranças políticas e comunitárias faliram;

h) a "convulsão social", proveniente da fome e da miséria que imperam (caso venha a ocorrer) será um inimigo quase impossível de conter, mesmo pelas Forças Armadas;

i) as Forças Armadas não se despojam, em nenhuma circunstância, da posição de fiadoras máximas da ordem e da lei. E, como tal, não querem estar "cegas e surdas" face a uma reaalidade que poderá vir a lhes impor atuação no cenário, independentemente de sua vontade.

j) um governante militar poderá ir ao encontro dessas teses, para solucioná-las.

Com este pano de fundo, alguns membros das gerações militares passadas (hoje na Reserva), que participaram ativa e decididamente dos Governos anteriores, voltam ao cenário estimulados a participar no equacionamento da grande problemática. E, agora, motivados pelo abrandamento dos Regulamentos (naquilo que se refere à participação de militares no processo político partidário), assim como pela facilidade de acesso à mídia e à opinião pública, somados à expansão do sentimento de "associatividade em torno de interesses comuns", promovem reuniões e declarações à imprensa, tudo com o fim de gerar um "movimento de opinião".

Como decorrência da política passada de "retorno aos quartéis", inaugurada e implementada após o ocaso dos governos militares, as lideranças fardadas naturais foram desaparecendo do cenário, não existindo, na data de hoje, personalidades castrenses desejosas de aglutinar a caserna, mesmo para a defesa de seus mais lícitos direitos. Assim, as Forças Armadas brasileiras se transformaram na figura do "Grand Muef", o grande mudo que, infelizmente, mesmo não falando, sofre e ... pensa!

Desencantados com os erros cometidos no passado, as gerações mais antigas optaram pelo abandono da arena política. E, assim, deixaram de participar da formulação da grande estratégia nacional, assim como de marcar sua posição, até mesmo naquilo que tangia aos mais importantes reclamos das Forças: profissionalização, equipamentos e salários. E, nisso, o Governo Collor foi mestre em compelir!...

Mas, as novas gerações, insatisfeitas com a condução e o tratamento dado às suas aspirações, buscam novas saídas. O resultado, como é fácil concluir, é buscar um arauto(?) que, de uma forma ou de outra, faça as vezes de seu interlocutor e porta-voz. É daí que provém uma saída natural para encontrar um representante adequadamente capacitado e respeitado disposto a assumir esse papel de aglutinador da "massa de opinião militar": aí está a origem de uma candidatura que pretende escolher um real interlocutor para os assuntos militares, perante a sociedade.

Embora ainda existam aqueles que, por origem (ou acentuado descontentamento situacional), propugnem pela reversão do processo institucional (golpe), não há condição para que atos de violência desse tipo, venham a ser praticados. E a razão primeira contra essa tese é a posição opiniática da comunidade militar face à obrigatória sustentação do regime democrático, consciente de que lhes cabe a manutenção da lei e dos poderes constituídos, a despeito de tudo.

Dessa forma, os "possíveis golpes" pertencem muito mais às especulações dos escribas da imprensa do que à realidade dos quartéis.

Tentando se contrapor ao "status-quo", o que as Forças Armadas hoje procuram, portanto, é um bom soldado, um indiscutível profissional das armas que encarne, na realidade, a figura do representante de uma comunidade que — na busca e manutenção de seus princípios basilares de sobrevivência — torne público sua filosofia e conceitos, na expectativa de, com esses princípios, sensibilizar a parcela silenciosa da sociedade civil (e militar), com objetivo de se integrar legitimamente na condução do processo eleitoral de 1994, sem abandonar o regime democrático!

Assim, não há porque entender de outra forma a candidatura (de um) militar em 1994, pois tudo estará — como visto — "nos conformes" e não como se um mastodonte fossilizado fosse trazido à vida em um "parque jurássico" qualquer, para adentrar a um cenário que — em princípio — não se lhe fosse permitida a presença: como um estranho no ninho...

Qual a possibilidade de um candidato desse tipo conduzir seu discurso a um final prático e bem sucedido?

Cabe esperar para ver...

** O autor é Maj. Brig. do Ar*

AERO BOERO 180 PSA

Avião de baixo custo de aquisição e manutenção, destinado ao treinamento inicial de pilotagem militar.

A estrutura da fuselagem é dimensionada para suportar maiores acelerações "G ".

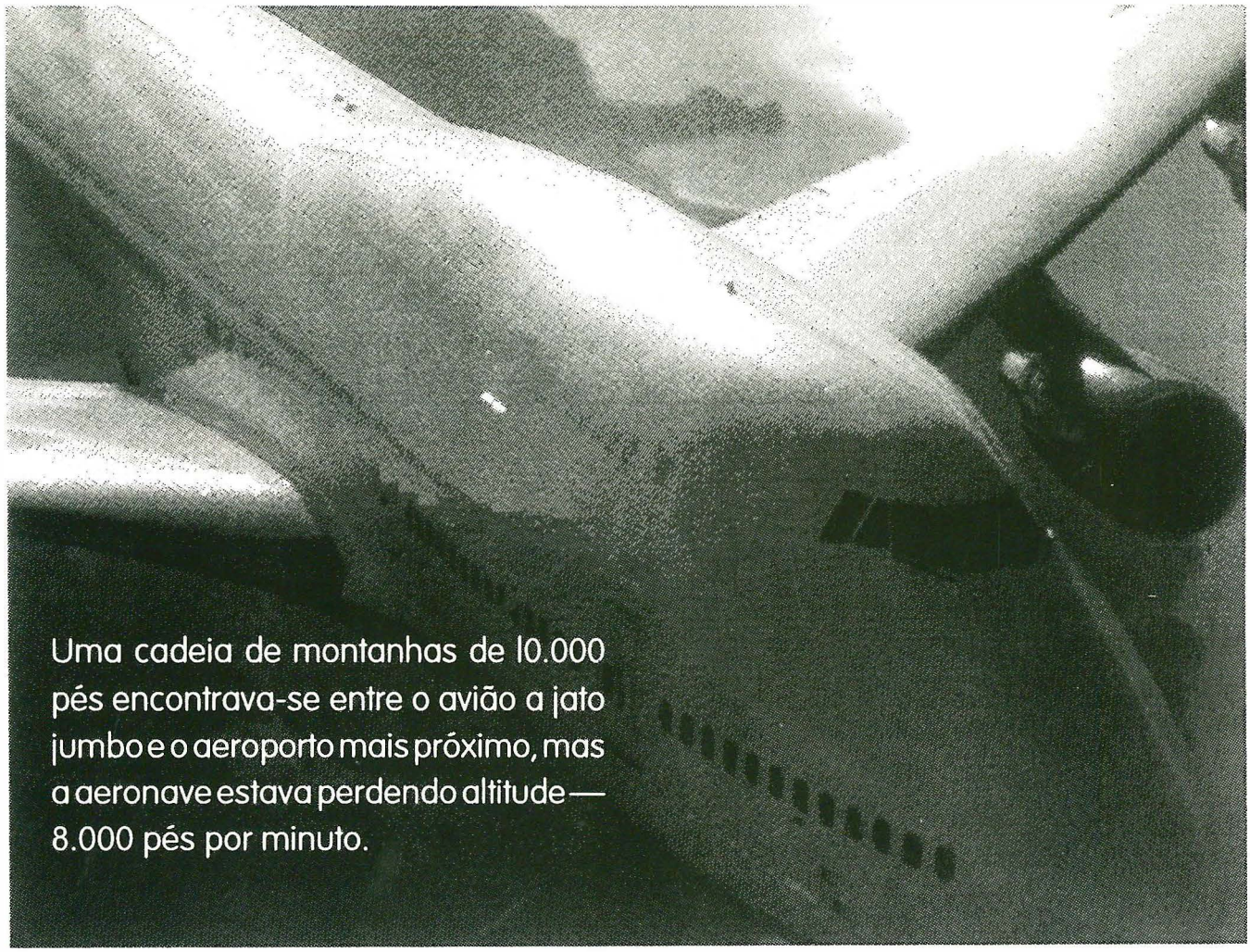
O motor é de 180 HP, os flapes são acionados eletricamente e o trem de pouso principal é do tipo lâmina de aço.

Os comandos de vôo são duplicados para ambos os assentos (Tandem), a seletora de combustível, o interruptor geral do sistema elétrico e o comando dos flapes são acessíveis ao instrutor e ao aluno.

Além do instrumental convencional, são oferecidas várias opções para equipamentos "aviônicos".

AERO BOERO S.A.

Rua André Cavalcanti, 13A
Rio de Janeiro - RJ - Brasil
Tel.: (021) 224-0450
Fax: (021) 224-2933



Uma cadeia de montanhas de 10.000 pés encontrava-se entre o avião a jato jumbo e o aeroporto mais próximo, mas a aeronave estava perdendo altitude — 8.000 pés por minuto.

"PERDEMOS TODOS OS QUATRO MOTORES!"

Peter Browne*

24 de junho de 1982, sete milhas acima de Java, em sua longa viagem de Londres à Nova Zelândia, o enorme Boeing 747 cruzava calmamente a noite.

Em pouco mais de 3 horas, o vôo 009 da British Airways, com 247 passageiros, aterrissaria em Perth, Austrália.

Enquanto o avião se dirigia para o Oceano Índico, o Capitão Eric Moody, em pé, na cabina principal, conversava com o Comissário Chefe Skinner; no convés de vôo, o Co-piloto, o primeiro oficial Roger Greaves e o Engenheiro Barry Townley-Freeman checavam os instrumentos. O avião voava no piloto automático a uma velocidade constante de 550 milhas por hora.

Às 20h40min., Greaves notou que fagulhas esverdeadas de eletricidade estática salpicavam o pára-brisa —"Olhe os motores!", exclamou. Pela janela lateral, Greaves e Freeman viram que um dos motores de estibordo estava iluminado como se chamas de magnésio queimassem em seu interior.

Alertado, o Capitão Moody voltou imediatamente ao convés de vôo e constatou que os motores do seu lado também estavam em chamas.

Em 17 anos de vôo, era a cena mais assustadora que já presenciara.

A fumaça ia ficando cada vez mais espessa. Moody e Greaves estavam intrigados com relação a um forte odor metálico na plataforma da tripulação.

Foi então, que o Boeing balançou levemente e Freeman advertiu: "Falha de motor nº 4!".

Trinta segundos depois, o nº 2 também parava; em seguida, o mesmo acontecia com o nº 3!...

"Não posso acreditar!", disse ele, "perdemos todos os quatro motores!"

Tentando manter a calma, Moody ordenou a Greaves que enviasse um pedido de socorro.

Na esperança de voltar à rota norte para Java e chegar ao aeroporto de Jakarta — distante 120 milhas, Moody começou a manobrar no sentido esquerdo, enquanto Greaves acionava o botão de transmissão: "SOS, SOS, SOS! PERDEMOS TODOS OS QUATRO MOTORES!".

Enquanto o Boeing, sem potência, descia de 37.000 pés, a reação no convés de vôo era: "O QUE FIZEMOS DE ERRADO?".

Até então, os poucos incidentes de falha nos motores já ocorridos em jatos modernos tinham sido provocados pelo mau uso do anticongelante ou dos sistemas de combustível. Mas os anticongelantes estavam agindo e o sistema de combustível era normal. A única opção que restava era reativar o motor a partir do que haviam praticado no treinamento de vôo simulado.

Moody não estava preocupado sem razão. Em teoria, a altitude mais favorável para se colocar de novo em funcionamento o motor Rolls Royce RB 211 do 747 é de 28.000 pés, e em todas as práticas simuladas os motores tinham sido reativados àquela altura.

Sem contar que nos vôos simulados o convés está firmemente ancorado ao solo e ele, agora, estava em pleno ar, com 262 vidas em suas mãos.

Enquanto o Capitão Moody mantinha o comando na direção de Jakarta, procurando desesperadamente conservar a altitude da aeronave, Greaves e Freeman tentavam reiniciar o exercício, pressionando os comutadores para conseguir a ignição do jato de combustível de cada motor. Repetiram essa operação inúmeras vezes, enquanto o combustível, sem entrar em combustão, se espalhava, pegando fogo ao sair pelos motores.

Os passageiros, horrorizados, acompanhavam pelas janelas os rastros de chamas alaranjadas que o avião deixava pelo céu.

Perdendo altura rapidamente, o Boeing logo estava a 28.000 pés, mas os motores ainda não respondiam.

A 26.000 pés, o silêncio tenso na plataforma da tripulação foi cortado por uma buzina de advertência. Sem a potência do motor, o sistema de pressurização tinha falhado, obrigando ao uso de máscaras de oxigênio equipadas com microfone na cabina do piloto.

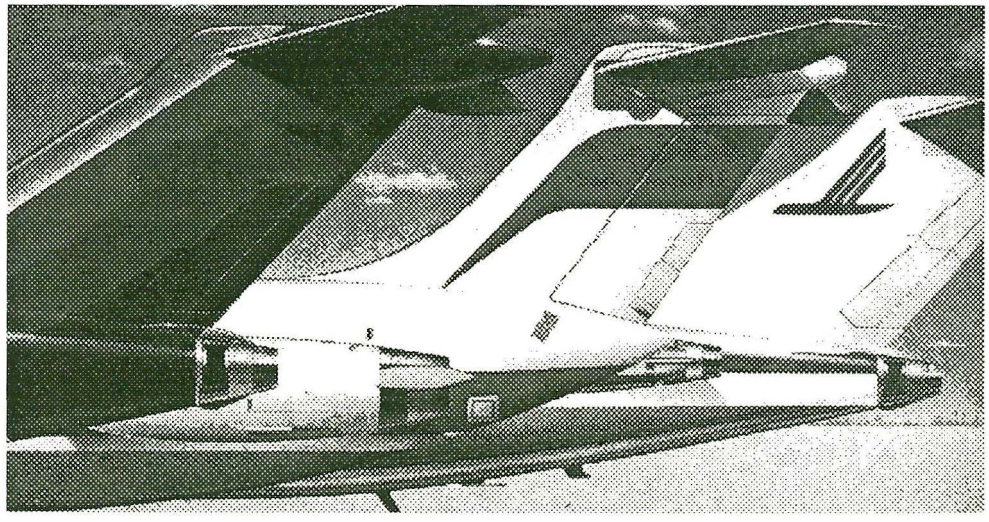
Greaves percebeu que a sua máscara estava defeituosa. Sentado em frente aos controles, o Capitão Moody pensava o mais rapidamente possível. Precisava de cada pé de altitude, mas não podia ficar sem se comunicar com o seu co-piloto ou arriscar que ele desmaiasse, por falta de oxigênio. Decidiu descer a uma altitude mais baixa, onde as máscaras não fossem necessárias.

Agora, o índice de perda de altitude do avião aumentava para 8.000 pés por minuto. A aeronave de 290 toneladas estremecia como se estivesse a ponto de quebrar. As luzes da cabina acendiam e apagavam. Muitos passageiros rezavam.

Finalmente, a 20.000 pés, Greaves conseguia consertar sua máscara de oxigênio e Moody nivelava novamente o Boeing para um vôo planado. A esta altura, contudo, a pressão na cabina inferior tinha caído de modo que os passageiros também precisavam de oxigênio. Assustados com as máscaras amarelas de oxigênio que surgiam repentinamente do teto, alguns gritaram.

O aeroporto de Jakarta estava agora a 80 milhas de distância, do outro lado de uma cadeia de montanhas de 10.000 pés. O avião, planando, não teria condições de sobrevoá-la. Se falhassem as tentativas para reativar os motores, o Capitão Moody seria obrigado a amerissar no Oceano Índico.

Enfrentando um pesadelo nunca antes ocorrido com um piloto de aviação comercial, Moody estava sem tempo para pensar. Quando, a 15.000 pés, conseguiu finalmente a sua primeira oportunidade de falar aos passageiros, não tinha a mínima idéia



do que já sabiam.

Na cabina, os alto-falantes crepitaram e a voz calma do comandante falou: "Srs. passageiros, temos um 'pequeno problema', todos os quatro motores pararam. Estamos nos esforçando ao máximo para fazê-los funcionar novamente. Espero que não estejam angustiados demais. 'CSO' para o convés de vôo, por favor."

A sua última frase era um sinal para que os tripulantes da cabina assumissem as tarefas de emergência. Sua próxima missão seria fazer com que os passageiros colocassem os salva-vidas e se preparassem para amerissar.

Moody viu que os motores, apesar de não terem mais aquela luz perigosa, permaneciam silenciosos. Pela primeira vez, sentiu uma pontada de medo. Em seis minutos, no máximo, a aeronave perderia altura. Ninguém nunca amerissara um jumbo antes, muito menos numa escuridão total. O Boeing estava planando durante 13 minutos e Freeman continuava acionando os motores. De repente, percebeu um leve movimento no painel do motor. Com a espantosa potência de 30.000 cavalos-vapor, a turbina nº 4 começou a funcionar. Oitenta segundos se arrastaram. O motor nº3 começou a operar: em seguida, os motores nº 1 e 2 funcionavam simultaneamente.

Um som profundo, o som mais doce que já ouvira. Mal acreditando, Moody fez a aeronave subir. Logo apareceram, no pára-brisa, as misteriosas fagulhas estáticas. Descendo a uma altitude mais segura, a estática desapareceu, e o motor nº2 começou a mostrar, continuamente, um retorno da chama de explosão.

Moody ordenou que parassem o motor. Parecia uma descida sem fim em direção a Jakarta. Muitos passageiros davam-se as mãos.

Quando o enorme avião ultrapassou as montanhas e o Capitão Moody começou a sua aproximação do aeroporto, a 2.000 pés, os tripulantes do convés de vôo perceberam que haviam perdido virtualmente toda a sua visão dianteira. O pára-brisa estava inexplicavelmente obscurecido—mal podiam ver as luzes da pista.

Para complicar, o radiocanal do sistema de aterrissagem cega do aeroporto estava defeituoso.

Roger Greaves acionou um dispositivo para medir a distância até a baliza na extremidade mais próxima da pista. Calculou que para manter a trajetória de pouso de três graus correta, precisavam perder 300 pés para cada milha. Informou a Moody: "Seis milhas fora, você deverá estar a 1.800 pés... quatro milhas, você deverá estar a 1.200 pés..."

Enquanto isso, alguns passageiros protegiam suas cabeças com os braços e colocavam travesseiros no colo, prontos para um acidente.

Sentando-se inclinado, Moody achou que poderia ter uma melhor visão através das quatro polegadas externas do pára-brisa da aeronave. Uma imagem indefinida das luzes da pista aproximava-se dele a uma velocidade de 160 milhas por hora.

Às 21h20min., exatamente 40 minutos após a parada dos motores, o Boeing fez um pouso perfeito. À medida que o avião rolava pela pista, passando por ambulâncias e carros de bombeiros em alerta, um passageiro começou a bater palmas, logo todos repetiram o gesto, até que os aplausos gerais soaram na cabina.

Depois de umas poucas horas de sono em um hotel de Jakarta, Moody, Greaves e Freeman retornaram ao aeroporto para inspecionar o avião. Encontraram engenheiros retirando depósitos negros das pás da turbina. As bordas dianteiras das asas estavam sem pintura, como se houvessem sido lixadas. O pára-brisa estava opaco.

O representantre local informou que aquele havia sido o Boeing mais severamente danificado que já conseguira voar.

Um pouco mais tarde, naquele mesmo dia, poderiam compreender o que acontecera. O monte Galunggung, um vulcão ativo na área ocidental de Java, entrara em erupção 90 minutos antes de sobrevoarem a região.

Uma densa nuvem cinzenta tomou o céu. Através do sistema de ar-condicionado do Boeing, entrou na cabina de passageiros, e as cinzas pareceram fumaça. Batendo no pára-brisa e nas asas, geraram eletricidade estática. Penetrando nos motores, apagou-os como areia lançada ao fogo. Somente no ar limpo, abaixo da nuvem de cinzas vulcânicas, fora possível reacionar os motores.

À noite, os passageiros do vôo 009 aguardavam no aeroporto de Jakarta o outro avião que os levaria a Perth. O medo de voar novamente era visível em muitos rostos.

Então, quando o Capitão Moody e toda tripulação entraram na sala de espera, todos se ergueram para saudar e pedir autógrafos aos homens e mulheres que, com eles, haviam sobrevivido àquela perigosa situação — única na história da aviação.

Foi uma alegre celebração, que durou até a tripulação embarcar os passageiros em outro Boieng 747.

O Capitão Moody recebeu muitas honrarias, notadamente uma recomendação especial da British Airways e um prêmio da Britain's Guild of Air Pilots and Air Navigators (Associação dos Aviadores e Navegadores Aéreos da Grã-Bretanha), por sua notável habilidade de piloto.

Mas, na casa do Capitão Moody, nos arredores de Londres, há um lugar especial para um bonito prato de estanho que lhe foi oferecido por sua tripulação e no qual se lê: "OBRIGADO NÃO É SUFICIENTE." - BA 009 - 24 de junho de 1982.

** Artigo publicado no* ***READER'S DIGEST*** *- outubro/ 82.*

EVOCAÇÃO A MERMOZ

Gustavo Wetsch*

Acima, o Catalina Z-Cat atracado em frente à rampa, em Natal - 10/6/93

Acima, Comandantes em confraternização: Luiz C. Laffitte, Brian McCock (Z-Cat), Hypérides Lamartine e Cel. Vilomar C. de Oliveira

O Catalina Z-Cat pousado em Parnamirim - 10/6/93

O estuário de Potengi, na capital do Rio Grande do Norte, foi novamente palco de um importante evento aeronáutico. Desta vez coube à iniciativa de uma empresa de turismo holandesa, a Peter Stuyvesant Travel, promover mais uma travessia aérea do Atlântico Sul, trazendo à lembrança uma façanha do pioneiro aviador francês Jean Mermoz.

Foi Mermoz quem realizou, entre os dias 12 e 13 de maio de 1930, a primeira travessia atlântica, transportando uma mala aérea — contendo cento e trinta quilogramas de correspondência. Graças a esse vôo, foi possível receber no Rio, no mesmo dia 13, as cartas postadas em Paris no dia 11. Coisa inacreditável na época.

Usando um monomotor dotado de flutuadores, o Laté 28 de matrícula F-AJNO, Mermoz, logo após receber a mala que chegara de Paris noutro avião da Aéropostale, decolou de São Luiz do Senegal com destino a Natal. Eram seus companheiros o navegador Dabry e o rádio-telegrafista Gimié. Depois de um pouco mais de 19 horas de vôo ininterrupto, pousou nas águas mansas do Potengi. A correspondência, trocada novamente de avião, chegou ao Rio de Janeiro naquele mesmo dia.

Em 1993, sessenta e três anos decorridos, foi um anfíbio Canadian Vickers PBY-5A, de matrícula Z-CAT e originário do Zimbábue (ex-Rodésia), que teve o privilégio de cumprir a nova travessia para a Peter Stuyvesant Travel. Construído no Canadá em 1944 (c/n CV-357), esse Catalina serviu à Marinha norte-americana durante a 2ª. Guerra Mundial, e atualmente pertence ao Comandante Brian McCook, um australiano, que o pilotou durante a viagem.

O Catalina Z-CAT, depois de deslocar-se do Zimbábue para a Holanda com escalas no Quênia e na Grécia, começou seu périplo promocional em Amsterdam. Ali embarcaram o Sr. Hans Wiesman, diretor da já mencionada agência de viagens, além de seis jornalistas holandeses e franceses, com a missão de cobrir o evento. Prosseguiu escalando na França, em Gibraltar e no Marrocos. Nesse último país, iniciou-se no dia 8 de junho, o vôo transatlântico propriamente dito. O primeiro trecho, Agadir-Cabo Verde, foi feito em quatro horas. No dia seguinte, num vôo com duração de 14h30min, foi vencida a etapa Cabo Verde-Natal. O pouso foi no Aeroporto Internacional Augusto Severo, em Parnamirim.

Na tarde de 10 de junho, O Catalina Z-CAT pousou no Potengi, no mesmo local onde Jean Mermoz tocara com o F-AJNO. Depois, o Z-CAT taxiou ao longo do rio; indo atracar em frente à rampa. Poucos sabiam que, ali mesmo, haviam atracado os primeiros Catalinas a chegar a Natal em 11 de dezembro de 1941. Eram do tipo aerobote e pertenciam ao recém-formado esquadrão VP-52 da U.S Navy.

Após um almoço festivo e as homenagens prestadas a Jean Mermoz, foi realizado um vôo para as personalidades locais, do qual participou o Comandante do CATRE, Brigadeiro-do-Ar Lúcio Starling de Carvalho.

A viagem do velho Catalina prosseguiu no dia 11, fazendo escalas em Fernando de Noronha, Belém, Manaus, Estados Unidos e Canadá. O retorno à Europa se deu cruzando o Atlântico Norte.

** O autor é Ten.Cel. Esp. Av. R/R*

AMAZÔNIA

UMA REFLEXÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA

Hernani G. Fortuna*

Após o final da guerra fria e do confronto leste-oeste, que modificou radicalmente o comportamento dos países desenvolvidos do Hemisfério Norte, os brasileiros passaram a se preocupar em maior grau de intensidade com a Amazônia.

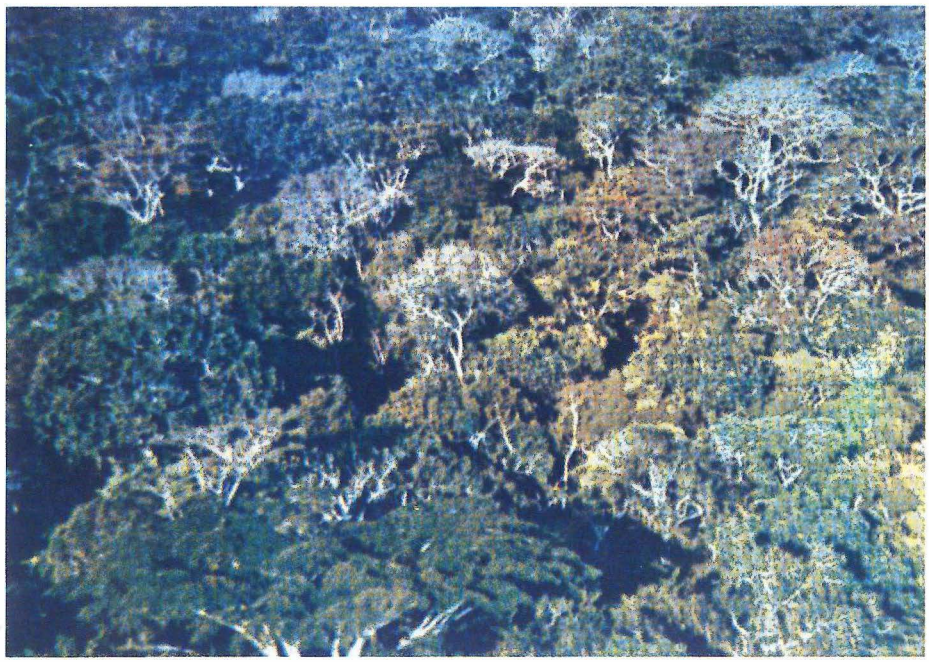
Os conflitos latentes e contidos pela dissuasão nuclear do mundo bipolar afloram em manifestações de caráter étnico, cultural, histórico e religioso, erodindo a densidade das fronteiras nacionais, radicalizando o terrorismo e esgarçando os direitos humanos, constituindo-se em dramas pungentes para grandes faixas do planeta.

As relações internacionais estão sendo concentradas e conduzidas por organismos supranacionais, onde a presença dos países desenvolvidos desse Hemisfério Norte ditam as normas econômicas, financeiras e tecnológicas, exigindo o reconhecimento da propriedade intelectual e de patentes industriais. As ações de organismos como o FMI, o Banco Interamericano de Desenvolvimento, o Clube de Paris e o Banco Mundial pressionam as economias dos países do Terceiro Mundo para que se ajustem a determinados padrões de comportamento, sob pena de se verem colhidas por "apartheids" econômicos, científicos e tecnológicos. As regras do GATT são aqui substituídas por outras modalidades para o comércio internacional que aprofundam divergências com os países do Hemisfério Sul e definem, de forma clara e insofismável, aquilo que se convencionou chamar de conflito Norte-Sul.

A complexidade e delicadeza das fronteiras amazônicas, interagindo com quatro países latino-americanos e três países que ainda trazem a marca da colonização européia, exigem a presença constante e, se possível, com efeito dissuasor das Forças Armadas brasileiras em todo o perímetro externo amazônico. A iniciativa do Projeto Calha Norte foi um instrumento extremamente importante para assegurar os interesses nacionais, mormente, no arco norte, desde Tabatinga até a foz do Oiapoque, na fronteira com o Amapá.

Houve uma distorção que se apresentou, a posteriori, na concretização desse projeto. Os órgãos federais que deveriam acompanhar a presença militar nos pontos estabelecidos do Projeto Calha Norte não tomaram nenhuma iniciativa para atender a essa previsão. Assim, o estigma de militarização do Projeto foi falsamente transmitido à sociedade brasileira, trazendo como conseqüência um atraso considerável nas metas pré-fixadas desde a sua concepção.

Esse atraso é, ainda, mais preocupante se levarmos em conta a instabilidade política e econômica reinante em países como a Colômbia, Venezuela e o Peru, onde o terrorismo e o narcotráfico impedem o progresso e a paz social. Organizações como o



Aspecto da tipicidade da floresta amazônica

M-16 e a FARC na Colômbia, o Sendero Luminoso e Tupamaro no Peru, além de outras organizações terroristas na Venezuela e na Bolívia, exigem uma presença dissuasória mais consistente das Forças Armadas Brasileiras nas fronteiras terrestres do território nacional, ao Norte e a Noroeste.

A Amazônia ainda é uma região praticamente virgem, pois somente cerca de 8% de sua superfície foi fruto de ação antrópica, ou seja, alteração devido à ação do homem.

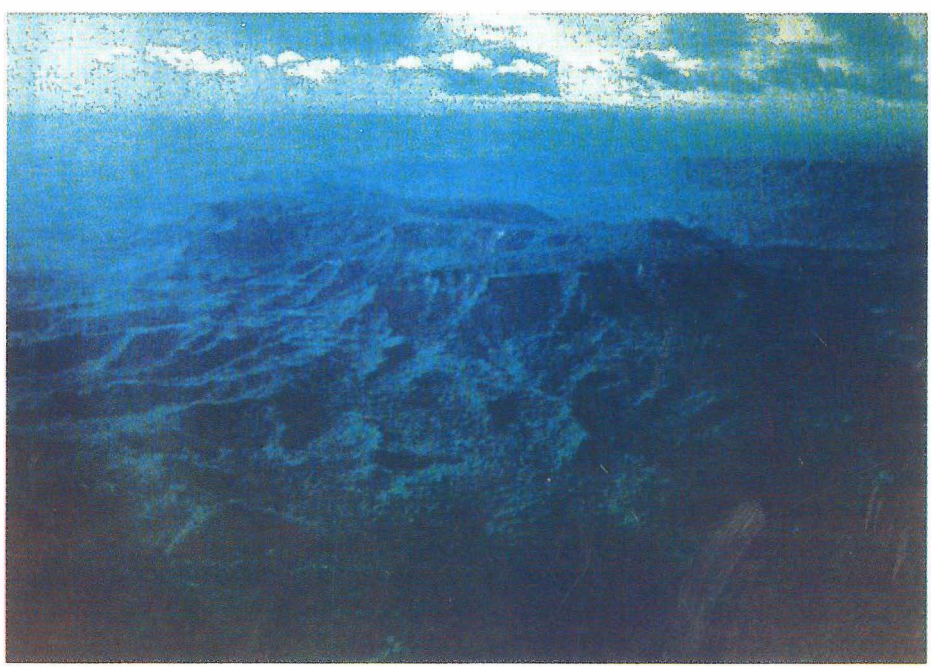
O desenvolvimento ordenado e sustentado da Amazônia deverá considerar suas vocações inerentes como a energética, a florestal, a minero-industrial, a agroindústria, incluída aqui, a criação intensiva de fauna especializada, como a piscicultura.

A adequada localização dos empreendimentos, em qualquer das áreas vocacionais discriminadas, deve ser fruto de interações entre empresas, governos, comunidades, revertendo a tendência à urbanização concentrada e interiorizando o desenvolvimento por pólos adequadamente selecionados.

A decisão de promover esse desenvolvimento terá que ser responsabilidade da Nação Brasileira, livre de angústias ou incertezas de riscos ecológicos, indevidamente atribuídos por aqueles que se julgam com o direito de policiar nossas atividades de utilização de recursos naturais.

A proclamação dos países do hemisfério Norte de que o desenvolvimento da Amazônia, pelos brasileiros, implica em riscos reais como compactação, erosão, desmatamento, assoreamento fluvial, modificação de ciclo hidrológico e extinção de espécies, não podem impedir uma estratégia de desenvolvimento com objetivos e finalidades que o cenário presente permite distinguir, preocupado com uma visão de futuro realista e empreendedora.

Figuras de retórica ou palavras mágicas como "pulmão do mundo", "efeito estufa" e "laterização dos solos", são tentativas de frear o desenvolvimento da região, invocando ações predatórias e difundindo o alarmismo.



Região Amazônica, elevações da Serra da Neblina (fronteira com a Venezuela)

Contingente da tribo dos Cororixitaris que ainda permanecem praticamente isolados do contato com a civilização

Algumas considerações a respeito dessas afirmações são aqui apresentadas em um rápido esboço. O efeito estufa, devido ao aumento de dióxido de carbono na atmosfera, é, basicamente, o resultado da queima de combustíveis fósseis nos meios de transporte e indústrias, fenômenos típicos dos países do Primeiro Mundo, e, em menor grau, das florestas tropicais, longe, pois, da escala que costumam alardear. Quanto à laterização dos solos, apenas quatro por cento contém plintita, capaz de se solidificar, irreversivelmente, produzindo a laterização dos solos após a remoção da cobertura vegetal. Considerar a floresta amazônica como pulmão do mundo, ou seja, haver falta de oxigênio, caso a floresta fosse destruída, é uma falácia, pois a floresta-climax consome todo o oxigênio que produz.

É interessante frisar, no que diz respeito ao revestimento florístico, que a EMBRAPA classifica, como floresta densa, cinqüenta por cento do território; como floresta aberta, trinta por cento; como mata de várzea, quatro por cento; havendo, ainda, dezesseis por cento de áreas não florestadas, constituídas por campos de várzeas ou campos de terra firme.

O governo brasileiro dispõe, portanto, de uma base científica, nada desprezível, para enfrentar o debate ecológico e promover o desenvolvimento da região. Por outro lado, há que haver coragem para não permitir que a questão indígena e a demarcação de terras atentem contra os legítimos interesses nacionais.

Questionamos, severamente, o direito que alguns possam ter em decidir que o índio deva ficar permanentemente marginalizado e isolado da verdadeira civilização como se fosse criatura sem direito ao conhecimento e ao progresso, apenas transformado em vítima do passado para a satisfação exótica de uns poucos que, não raro, usufruem dessa situação para projetos de pura ambição pessoal.

O estado brasileiro não pode permitir que se estabeleçam medidas, aparentemente visando ao interesse das comunidades indígenas, muitas vezes sob pressão externa, para que, mais tarde, essas resoluções gerem hipóteses de conflito por agredirem objetivos nacionais permanentes, como soberania e integridade do patrimônio nacional.

É importante, ainda, o reconhecimento de que existem áreas a ser preservadas na Amazônia, porém, esse comportamento deverá ser o resultado de um correto monitoramento de informações que nos permitam decidir com independência e segurança.

O Projeto RADAM da década de 70 cede, hoje, lugar ao SIPAM (Sistema de Proteção da Amazônia) e ao SIVAM (Sistema de Vigilância da Amazônia), ambos em vias de implementação na fronteira norte e noroeste da região.

A moldura político-estratégica terá que ser mantida atualizada, em face daquilo que se convencionou chamar de *Conflito Norte-Sul*, onde os países do Hemisfério Norte, empregando fatores de ordem tecnológica, alteram as regras ortodoxas de competição e congelam os níveis de poder atualmente existentes, com desvantagens sensíveis para o Terceiro Mundo.

É tempo de reconhecer que a Amazônia é a maior floresta tropical do mundo, representa metade do território brasileiro, é indispensável à matriz energética do país e é a maior província mineral do planeta. O seu desenvolvimento e sua definitiva integração ao restante do território nacional são tarefas urgentes e irreversíveis que terão de considerar em todas as suas etapas a preocupação constante de uma projeção dessa Amazônia no Atlântico e no Caribe.

** O autor é Alte. Esq. (RRm)*

Bônus Vasp Você Voa Você Ganha

Veja aqui o que a Vasp Criou Para Você

Quilometragem gratuita
Toda vez que você completar 10 viagens de ida e volta (duas viagens de ida equivalem a uma de ida e volta) pela Vasp, no período de 12 meses consecutivos, ganhará um Bônus de Viagem para ir aonde quiser no Brasil, de acordo com a seguinte tabela progressiva.
4.000 Km. grátis para o 1º grupo de 10 viagens;
5.000 Km. grátis para o 2º grupo de 10 viagens;
6.000 Km. grátis para o 3º grupo de 10 viagens;
7.000 Km. grátis para o 4º grupo de 10 viagens.

No fim, o dôbro do prêmio
Se você utiliza a Vasp com freqüência poderá ganhar um prêmio adicional. Ao completar o 4º grupo de 10 viagens de ida e volta no período de 12 meses consecutivos, além dos quatro Bônus que já ganhou, você ganhará tudo de novo: mais 22 mil quilômetros que você ou sua família poderão utilizar parceladamente para viajar pelo Brasil.
É a Vasp criando novidades para tornar suas viagens cada vez mais econômicas e a sua preferência muito mais vantajosa.

Outras vantagens
Além do Bônus, a Vasp poderá, a qualquer momento, oferecer aos sócios do BV-Bônus de Viagem Vasp outros benefícios, como descontos em hotéis, locadoras, restaurantes, casas de espetáculos e até tarifas especiais em vôos domésticos e internacionais.

Para maiores esclarecimentos, procure o seu Agente de Viagens ou telefone ao Serviço de Reservas da Vasp de sua cidade.

BV

Bônus de Viagem Vasp

VASP

FRONTEIRAS E LIMITES

Wilson Ruy Mozzato Krukoski*.

Aprendemos que são os seguintes os elementos básicos formadores de uma nação: **Povo, Governo e Território.**

As presentes considerações enfocarão mais especificamente este último elemento. **Território** é a superfície delimitada por divisa, onde uma nação exerce a sua soberania.

"A primeira divisa foi riscada no terreno pelo primeiro ser que compreendeu sua posição em face do semelhante mais próximo. Da propriedade individual passou à soberania coletiva, isto é, à casa, à cidade, da cidade à província e desta ao país. Tudo tem limites, raias, lindes, cercas, muros ou designação outra que vise as características das posses materiais de alguém, homem ou entidade social" (*Castilhos Goycochea*).

Fazendo uma análise retrospectiva ao longo da História, podemos verificar que o conceito ligado a Território, tal como entendemos hoje, só veio a ser usado há pouco mais de trezentos anos. Até então, as nações tinham seus territórios definidos até onde os respectivos governos tinham capacidade de exercer sua soberania.

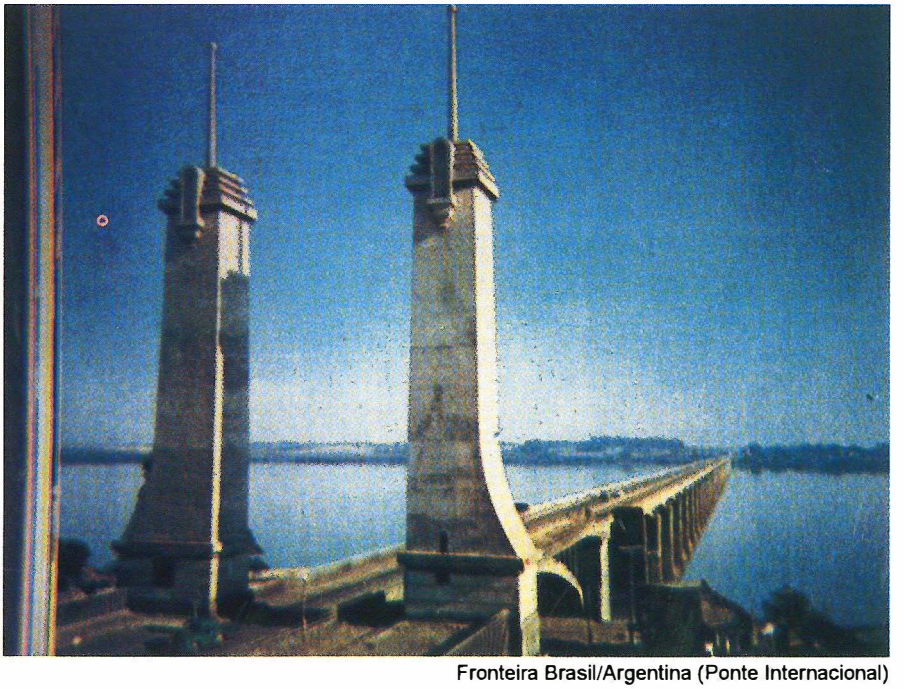
A concepção de nação era então ligada a um centro comunitário, uma cidade com seu governo, seu povo e sua cultura, influenciando as regiões circunvizinhas. Assim é que estudamos, com escassa definição geográfica, a localização e os contornos do Império Romano, os domínios de Carlos Magno, o Império Otomano etc.

A materialização no terreno, com monumentos definidores dos limites de um território, passou normalmente a ser feita a partir do século XVIII. Assim, encontramos as primeiras tentativas de demarcação do continente Sul-americano, a partir dos tratados de Madrid (1750) e Santo Ildefonso (1777), que visavam separar a terra dos espanhóis da dos portugueses.

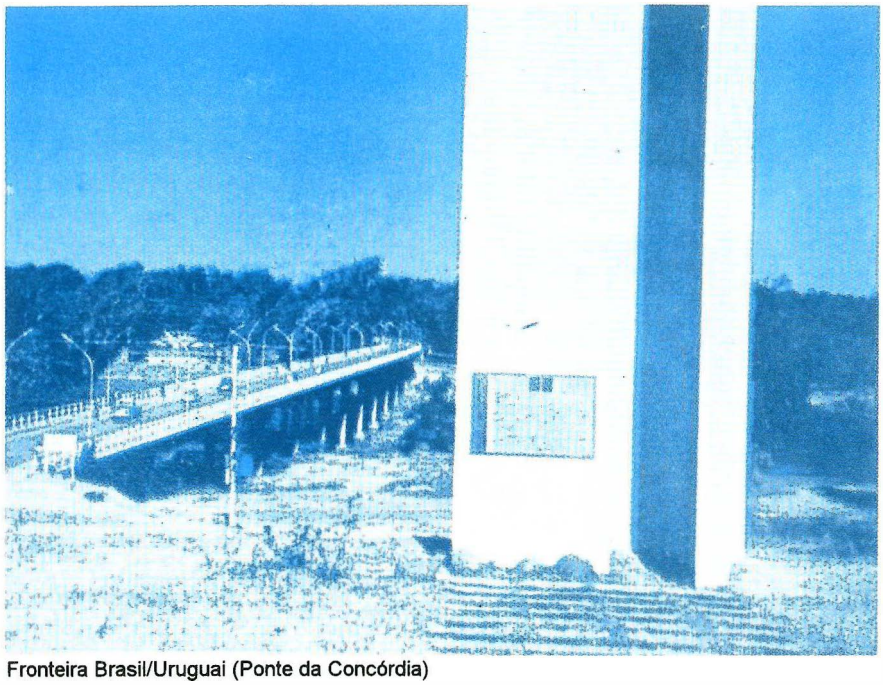
Buscou-se inicialmente ter por fronteira uma região inóspita ou um obstáculo difícil de ser transposto. Ou, dito de outra maneira: era o lugar mais longe onde podiam chegar as influências de um povo. Geralmente se constituía de um rio, uma montanha, um deserto, que serviam de parapeito, ou separação. A intenção era realmente separar as nações. Nos tempos modernos, a conceituação de "separar" mudou inteiramente.

Uma fronteira não é um parágrafo de um tratado, nem uma linha num mapa, mas uma estrutura complexa e funcional na face da terra.

Devemos desde logo distinguir dois termos, muitas vezes impropriamente usados como



Fronteira Brasil/Argentina (Ponte Internacional)



Fronteira Brasil/Uruguai (Ponte da Concórdia)

sinônimos: **Fronteira e Limite.**

O termo **Fronteira** é mais abrangente e se refere a uma região, enquanto que o termo **Limite** está ligado a uma concepção precisa, linear e perfeitamente definida no terreno.

Ao enfocar, com objetividade, a implantação dos limites, os estudiosos assim dividiram as fases em que a mesma se processa: **Precedentes Históricos, Delimitação, Demarcação e Caracterização.**

Na fase de precedentes históricos, são estudadas as características culturais dos povos ocupantes das diversas regiões, assim como eventuais tentativas anteriores (fracassadas ou anuladas) para o estabelecimento da fronteira.

É flagrante o conceito de que grande parte dos problemas africanos é decorrente da inobservância desses precedentes por ocasião da sua divisão política.

Considera-se como fase de delimitação o estabelecimento e ratificação dos tratados que versam sobre o assunto.

Nesta fase, os negociadores de um e outro país decidem, à vista da documentação disponível, como deve ser traçada a linha delimitadora dos territórios que estão sendo definidos. É um processo essencialmente político.

Em seguida, passa-se à fase da demarcação, quando os demarcadores procuram interpretar no terreno as intenções dos delimitadores. Esta é uma fase técnica, que, no entanto, pode oferecer dificuldades de interpretação para achar no terreno o rio, a lagoa, a montanha ou outro acidente geográfico que tenha servido de base para a delimitação.

Nesta fase são implantados os "marcos demarcadores" ou "marcos principais", definidores das grandes linhas do contorno do território do país em foco.

Finalmente, temos a caracterização, fase estritamente técnica, na qual se procura, a medida que aumentam as necessidades conseqüentes das ocupações populacionais ao longo da fronteiras, colocar novos marcos definidores da linha de limite, estritamente dentro do espírito estabelecido pelos demarcadores

Tanto a demarcação, como a caracterização, são realizadas através de Comissões Mistas, formadas por técnicos dos países limítrofes.

Obedecendo a uma hierarquia lógica, cada fase não pode alterar a fase precedente. Assim, os técnicos que estão providenciando a melhoria da caracterização em uma fronteira, têm que levar em conta anteriormente estabelecida pelos demarcadores, da mesma maneira que os demarcadores procuraram se ater ao espírito do tratado que estabeleceu a delimitação.

Existem ainda nações com suas fronteiras nas diversas fases anteriormente citadas. Na grande maioria, já passaram da delimitação e demarcação, estando no processo de caracterização, que é um processo contínuo, praticamente interminável, sempre sujeito a melhores definições.

Temos também nações que estão surgindo. A ONU, quando foi criada, contava com meia centena de nações. Hoje, a ONU é composta de quase duas centenas de estados independentes.

Em diversos problemas internacionais da atualidade, poderemos identificar casos em que uma revisão, desde os precedentes históricos, é uma necessidade para que sejam atingidas com sucesso as fases de delimitação e demarcação.

Nos processos de secessão do Leste Europeu, o surgimento de novas nações é um fato presumível. As providências para o estabelecimento de seus territórios decorrerão, naturalmente, dentro do escalonamento das fases anteriormente citadas.

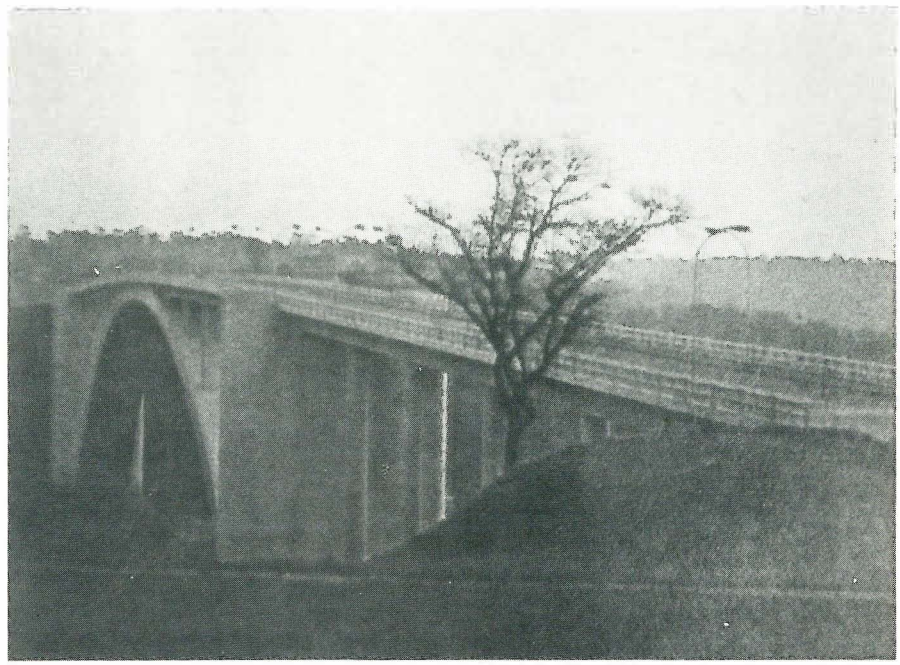
Focalizaremos a seguir os diversos tipos de limites. Uma maneira usada para distinguir os limites é dividí-los em dois tipos: **Limites Naturais e Limites Geométricos ou Artificiais.**

Entre os primeiros, estão os

limites hídricos ou cursos d'águas e os orográficos ou secos, que são feitos pelos divisores de águas, montanhas e demais acidentes geográficos.

Entre os limites geométricos, temos as linhas geodésicas (algumas vezes equivocadamente tratadas como "retas") e as linhas geográficas (meridianos e paralelos).

Dissemos antes que as fronteiras e limites foram inicialmente estabelecidas para separar os povos. Hoje, são nas faixas de fronteiras que se dão os melhores intercâmbios das nações modernas. São as chamadas "fronteiras vivas", visto que as fronteiras-obstáculos receberam os benefícios da civilização e se uniram.



Fronteira Brasil/Paraguai (Ponte da Amizade)

Com a moderna aproximação dos países e o aparecimento das Comunidades de Nações, poder-se-ia achar que as fronteiras estariam condenadas, no futuro, a desaparecer. Acreditamos que não. Mudou a maneira de serem tratadas, mas jamais poderão ser dispensadas. Poderíamos comparar com o caso da divisa entre moradores, no campo, onde uma cerca velha ou um banhado é suficiente para separar as propriedades; em contraste com a delimitação de terrenos numa cidade, onde os lotes altamente valorizados são definidos dentro do milímetro e há necessidade de um perfeito cadastramento e uma precisa documentação.

É sempre oportuna a lembrança de que "boas cercas fazem bons vizinhos".

Vamos olhar agora para o Brasil. Entendemos que toda a fase de delimitação foi já realizada, e, praticamente, toda a fase de demarcação está completada. Estamos, em todas as nossas fronteiras, levando a cabo a fase de caracterização.

No Ministério das Relações Exteriores do Brasil os assuntos de fronteiras e limites já foram fundamentais. Veja-se a era Rio Branco, que soube tão bem tratar de nossas lindes fronteiriças, mediante uma excepcional estratégia político-diplomática. Acreditar, entretanto, que não persistem ainda problemas e trabalhos de fronteira e limites, seria um grave erro. Os referidos trabalhos nunca terminam, porque estes assuntos, tipicamente de âmbito binacional, só podem ser tratados por comissões mistas, em um trabalho continuado, e devidamente especializado.

Além das atividades consulares de fronteira, sempre persistem detalhes específicos, próprios da fase de caracterização, que são feitos no Brasil através do trabalho contínuo de duas Comissões Técnicas do Ministério das Relações Exteriores, uma sediada no Rio de Janeiro, encarregada dos limites brasileiros com a Bolívia até o Uruguai e a outra sediada em Belém, que se atém aos problemas de limites do Peru para o norte. Estas atividades são coordenadas pela Divisão de Fronteiras do Ministério das Relações Exteriores, em Brasília.

Finalizando, vale observar que o assunto aqui tratado, ainda que visando o aspecto de limites internacionais, é aplicável, também, dentro do país, com vistas às divisas Estaduais e Municipais.

A posse e a propriedade de uma terra é lastreada basicamente no conceito fundamental de soberania.

Definindo-se "Posse" como a capacidade de dispor, e "Propriedade" como o direito de dispor da coisa, temos a "Soberania" como o direito e a capacidade de decidir sobre a propriedade e a posse. A soberania, entretanto, em uma região, somente é perfeitamente estabelecida pela precisa definição deste território, o que somente é possível através do estabelecimento de seus limites.

** O autor é Coronel Aviador, Engenheiro e Ex-Professor do IME, "Master of Science" pela Ohio State University. Atualmente é Assessor da SCDL do Min. Relações Exteriores.*

conserve sua juventude e maximize a sua vida útil

Dr. George Soares de Moraes

Saúde e longevidade se equilibram em um tripé de fatores: genéticos, de risco (externos e internos) e psico-sociais.

I- Fatores genéticos:

Se você tiver pais e avós longevos, isto é, que viveram mais de 90 anos, você provavelmente chegará também a esta idade, desde que tenha uma vida limpa e isenta de vícios. Os gens que você herdou se encarregarão de lhe prover de enzimas e anti-corpos que lhe protegerão das agressões do meio exterior: assim, você apresentará um baixo nível de colesterol sangüíneo, qualquer que seja sua idade; seu sistema imunológico lhe dará uma proteção adequada para enfrentar as moléstias infecto-contagiosas; seu temperamento será tranqüilo por natureza, e você não será sensível às tensões e ansiedades geradas pelo modo de vida atual.

Se além disto, você tiver uma vida simples, em um ambiente saudável, isento de poluição, de clima fresco e o local for montanhoso, que lhe obrigue a alguns exercícios diários, tal como descer ao córrego para buscar água ou subir as encostas para colher os vegetais necessários a sua alimentação, você provavelmente passará dos cem anos de idade.

Há anos cientistas vêm estudando os habitantes de Vilcabamba, no Equador, Hunza, no Himalaya, Paquistão Ocidental e de Abkhazia, na República da Georgia. Em todos esses locais existe grande porcentagem de pessoas centenárias. As conclusões dos cientistas que as estudaram e as discutiram em vários Congressos Gerontológicos, ainda são bastante insatisfatórias.

Por estas e outras razões, resolveu o governo dos Estados Unidos criar um Instituto Nacional para o Estudo do Envelhecimento ("National Institute On Aging"), em Bethesda, MA., perto de Washington, D.C.. Este instituto objetiva estudar sistematicamente os problemas relativos ao envelhecimento humano.

II- Fatores de risco

Nós, que não pertencemos a uma ascendência de longevos, o máximo que podemos almejar, como primeira solução básica viável, é atingir o limite máximo já alcançado pelo mais idoso de nossos antepassados co-sangüíneos. Para isto, temos que nos prevenir para não adquirir as doenças infecto-contagiosas e conhecer, para evitar, as doenças degenerativas prevalecentes em nossas famílias. Como fazer isto? Praticando a "higiene 1" e a "higiene 2" para nos proteger dos fatores de risco.

Higiene 1

A primeira metade do século 20 mostrou uma grande diminuição das mortes prematuras, aumentando consideravelmente a vida média da população. Isto foi conseqüência do desenvolvimento e da **higiene** que se processou a partir da segunda metade do século passado.

Foram descobertas as causas e tratamentos para as moléstias chamadas infecto-contagiosas causadas por bactérias, vírus, fungos, parasitas e protozoários. Além disto, medidas preventivas passaram a controlar as pandemias. A vacinação em massa permitiu que várias das chamadas pragas e epidemias que limitavam o crescimento populacional até o século passado, fossem praticamente eliminadas da face da terra. Por outro lado, o desenvolvimento dos cuidados de assepsia (Lister) diminuiu o risco de infecções pós-operatorias e viabilizou a evolução e popularização da cirurgia moderna. Com tudo isto, a vida média que era pouco mais de 30 anos nos tempos de César, no Império Romano, chegou atualmente a 80 anos nos países mais adiantados. Isto quer dizer que num país adiantado, que não é o caso do Brasil, quem nascer hoje terá grande possibilidade de atingir o máximo para sua tribo e provavelmente viver tanto quanto ou mais que o mais longevo de seus antepassados.

Para que isto aconteça, temos que obedecer não só as normas da higiene 1 que foi a desenvolvida por Pasteur e cia., mas também as normas da higiene 2 que agora estão sendo estabelecidas e objetivam adiar a instalação e moderar a evolução das moléstias chamadas degenerativas.

Higiene 2

As normas para a higiene 2 ainda estão em evolução, mas poderíamos aconselhar o seguinte:

Quanto mais cedo se iniciar as medidas preventivas, melhor. Quem iniciar aos 60 conservará apenas as degenerações acumuladas nesses 60 anos. Mas, se iniciar aos 40, manterá a saúde que desfruta nessa idade, e assim por diante até os 27 anos que é, para a maioria de nós, quando se iniciam as doenças degenerativas.

As doenças degenerativas são as doenças que se resultam no processo de envelhecimento. São principalmente a arterioesclerose (derrames, infartes, doenças renais etc.), as tumorações (benignas e malignas), as doenças reumáticas (articulares, ósseas e musculares), as neuro-psiquiátricas (demências senis e outras). As causas destas doenças degenerativas parecem ser múltiplas. Existem, para muitas delas, pelo menos um componente genético (herdado) e um exógeno ou de origem externa (adquirido).

Quanto aos efeitos do primeiro componente, o genético, pouco podemos fazer para evitar, como por exemplo, ficar com o cabelo branco a partir dos quarenta anos; mas algo podemos fazer para moderar sua evolução, como por exemplo: controlar a diabete para evitar doenças dela decorrentes, ou monitorar o colesterol para evitar a arteriosclerose.

É no que diz respeito aos componentes de origem externa que muito podemos fazer. Por exemplo:

2- É sabido que a exposição aos raios ultra-violetas do sol provoca o desenvolvimento do câncer de pele em pessoas predispostas (geralmente de pele clara). Podemos evitar ou pelo menos diminuir o risco.

2- É sabido que o excesso de consumo de carnes gordas, associadas à pouca ingestão de fibras vegetais tem uma correlação positiva com o câncer de intestino grosso e reto. Podemos evitar ou pelo menos diminuir o risco

Teoria do envelhecimento pelos radicais livres

Existem várias teorias do envelhecimento orgânico do ser humano. A mais em voga atualmente é a dos "radicais livres= FR", proposta há mais de vinte anos pelo Professor Dr. Denhan Harman da Universidade de Nebraska nos Estados Unidos. Por esta teoria, o envelhecimento do indivíduo é uma decorrência do envelhecimento de suas células. O que acontece em conseqüência do acúmulo de "FR" no interior das células. A célula, como todo sistema orgânico, absorve alimento e oxigênio e o transforma em matéria útil, energia e naturalmente excreta as sobras. Acontece que algumas dessas sobras são moléculas incompletas ou pedaços de moléculas portadoras de cargas elétricas que aderem às paredes celulares ou a outras moléculas incompletas e se tornam de difícil secreção. Com o acúmulo, estes "FR" vão causando danos ao próprio funcionamento das células, levando-as, eventualmente, à morte ou pior, interferindo no código genético e gerando células degeneradas.

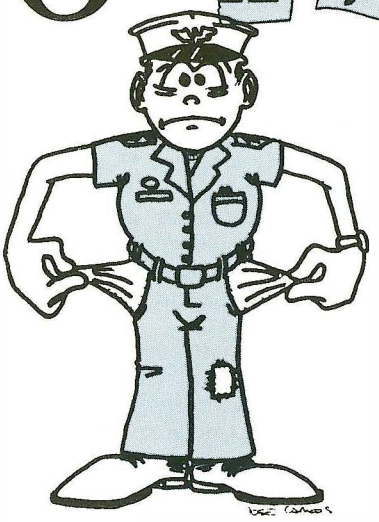
Programa de higiene 2

1. Alimente-se de uma dieta bem balanceada, mas hipocalorica, como por exemplo a "Lacto-Vegetariana" ou a "Lacto-Psico-Vegetariana" etc. (Parece que um jejum semanal conforme a tradição cristã, tem certo valor na depuração do organismo). Evite carnes vermelhas, gorduras, maioneses, sal, açúcar e gemas de ovos.
2. Tome um suplemento nutricional para completar as vitaminas e sais minerais que deixam de ser ingeridos em razão da dieta hipocalórica ou de deficiências de absorção intestinal. Coma cereais, verduras e frutas.
3. Tome uma quantidade de anti-oxidantes suficiente para evitar o seu envelhecimento acelerado tendo em vista sua história familiar e seu modo de vida atual. Evite fumo, bebidas e tóxicos.
4. Faça pelo menos 10 minutos de ginástica diária para manter em forma as articulações, seus músculos e seu sistema cardio-respiratório. Além disto, ande pelo menos duas horas por dia, mesmo que seja descontinuamente e dentro de casa. Isto ajudará a queimar calorias e toxinas, trazendo bom relaxamento mental, com a oxigenação cerebral. A prática sexual é um bom e agradável exercício que pode substituir os 5 minutos de aeróbica diária.
5. Procure manter sua excreção regular, seja intestinal, urinária ou sudorífica. Tome banho de imersão ou sauna, ao menos uma vez por semana. Se você tiver tendência a prisão de ventre, coma três colheres de fibras vegetais por dia e bastante verdura e legumes (principalmente o feijão). Durma um mínimo de 6 e um máximo de 10 horas por dia.
6. Faça, pelo menos uma vez por ano, uma visita ao geriatra. Ele lhe examinará clinicamente, medirá sua idade fisiológica, suas funções vitais e indicará as correções necessárias.
7. Procure freqüentar uma igreja, clube social ou similar, onde você encontre com vários amigos para trocar idéias e aliviar as tensões com rezas, jogos e divertimentos. Evite morar em cidade grande, onde a vida é cheia de ruídos, tensões, atritos e ansiedades. Descubra o que lhe faz feliz e **faça,** e o que lhe faz infeliz: **evite**.
8. Desenvolva uma atividade qualquer, um *"hobby"*, um projeto, uma obra, um estudo, ou mesmo crie uma família que lhe traga intensa motivação para continuar vivendo. A prática da caridade e o interesse pelos outros é o melhor alívio de tensão e fonte de satisfação que pode existir.
9. Evite os vícios capitais: avareza, ira, gula, inveja, luxúria, soberba e preguiça são geradores de radicais livres que lhe causarão doenças degenerativas psico-somáticas.
10. Seja otimista e não leve preocupações para a cama. Para isto viva em paz com todos e, principalmente, com sua consciência. "A cada dia basta o seu cuidado". "Faça a tua parte e deixe o que não pode fazer aos cuidados da Providência Divina".

E tenha uma vida longa e útil!

O AVILTAMENTO DOS VENCIMENTOS MILITARES

Aldo Alvim*



Os presidentes dos Clubes Naval, Militar e da Aeronáutica vêm lutando contra o achatamento dos soldos e o sucateamento das Forças Armadas. Este achatamento pode ser demonstrado de modo muito simples, em dólar.

Um ano após o término da Segunda Guerra, os vencimentos de um tenente eram de 2 mil cruzeiros, ou seja, 100 dólares, ao câmbio de 20,00 cada dólar. Parece pouco, mas na época um carro Ford novinho custava menos de 500 dólares. Atualmente este carro custa 15.000 dólares, o que significa dizer que a moeda americana desvalorizou 30 vezes. Com esta correção, um tenente brasileiro deveria ganhar 3.000 dólares mensais e não ganha nem mil.

Os militares lutam pela isonomia, querem que o almirante de esquadra tenha os mesmos vencimentos que os de seu par no Superior Tribunal Militar, que recebe três vezes mais. Isto porque todos os demais soldos são referenciados porcentualmente ao do almirante de esquadra. O Governo procura esvaziar esta reivindicação, retirando o quadro dos oficiais generais do escalonamento. Assim poderá fazer isonomia dos generais, deixando o restante da tropa com os soldos achatados. Os reflexos desta política se constituirão em verdadeiros buracos negros entre os generais e o restante da tropa, de coronel a aprendiz de marinheiro.

O Governo faz esta opção limitadora pois é impossível resolver o problema do achatamento dos soldos e do sucateamento das Forças Armadas, universidades, estradas, hospitais etc., com a atual equação financeira. Gastamos em dívidas 65% do orçamento. Qualquer pessoa percebe que isto é uma loucura e que nenhuma família, nação, empresa ou sociedade consegue viver ou conviver com este tipo de ônus. O resultado é a desorganização social, inflação e violência.

A dívida externa, cujo detalhamento fizemos no nº 182 da REVISTA AERONÁUTICA , E CRITICAMOS SEU PRETENSO ACORDO NA REVISTA DO CLUBE NAVAL de março de 1993, é responsável por este caos. Para comprar os dólares dos exportadores e colocá-los à disposição dos banqueiros internacionais, o Governo emite títulos da dívida interna. Isto causa a inflação de 20 a 30% ao mês e a mordida em 65% do orçamento fiscal.

A dívida externa é um compromisso espúrio, já que foi feita por irresponsabilidade e corrupção de políticos e banqueiros internacionais. É inadmissível que se tome dinheiro no exterior a juros de até 27% a.a., quando o Governo os tem a 6% a.a. nas cadernetas de poupança (o resto que pagam é correção monetária).

Em virtude deste caos financeiro, só 35% do nosso orçamento é destinado ao pagamento do funcionalismo civil e militar, manutenção da máquina administrativa e investimentos.

Em 1992, foram gastos 16 bilhões de dólares com o pagamento de pessoal, de um orçamento global de 76 bilhões de dólares. Mas, seguindo a receita do FMI, enxugamos o orçamento para 69 bilhões de dólares. A despesa do funcionalismo civil e militar ficou reduzida a 11 bilhões de dólares, com um enxugamento de 33%. As despesas com investimentos, como estradas, obras civis ou militares, hospitais etc., caíram de 11 bilhões de dólares em 92 para 7 bilhões em 1993.

O Governo alega que não pode pagar a isonomia, nem sequer os reajustes da inflação, nos vencimentos do funcionalismo civil e militar, pois não foram previstos no orçamento. Isto acontece porque o orçamento da despesa é feito sem correções monetárias, enquanto a Receita é corrigida como qualquer multa ou imposto, inclusive o imposto de renda. Isto significa um superávit em caixa governamental não previsto no orçamento.

Os brasileiros vivem um arrocho financeiro receitado por organizações internacionais, que além de não sanearem a moeda e diminuirem a inflação, estrangulam a nossa economia Enquanto os países do Primeiro Mundo trabalham com uma base monetária de até 10% do seu PIB, nos dão a receita de uma base monetária que não atinge 2% do nosso Produto Interno Bruto, e recomendam mais arrocho e compressão salarial.

O Brasil está entre as 10 grandes economias mundiais e é o terceiro exportador mundial de grãos. Somos um povo que quer trabalhar e ocupamos um dos territórios mais dadivosos do mundo. O que é necessário é uma nova diretriz econômica. Basta confrontar os conselhos de Milton Freedman, o ganhador do prêmio Nobel de Economia para verificar que as receitas do FMI e do Banco Mundial são completamente opostas às que devem ser tomadas.

Os políticos vêm fracassando no leme da nossa economia. É necessário que a Sociedade Civil se organize num poder e o faça de modo continuado. Um poder institucionalizado como havia no Império, o Poder Moderador.

*O autor é Ten. Cel. Int. R/R

A PRESENÇA AMERICANA EM NATAL

Fernando Hippólyto da Costa*

Na apreciação da Segunda Guerra Mundial, não se pode esquecer o papel desempenhado por Natal, como entroncamento de uma famosa ponte aérea criada pelos norte-americanos, em benefício das Forças Aliadas, que partindo dos Estados Unidos, alcançava o território africano através da capital do Rio Grande do Norte, formando esta uma encruzilhada estratégica essencial ao desenrolar das campanhas do Norte da África e Sul da Europa.

O Embaixador dos Estados Unidos no Brasil, Jefferson Caffery, em entrevista concedida à imprensa natalense, em 1944, declarou que "Natal, pela sua posição geográfica, é um dos pontos vitais das Nações Unidas, é o 'Corredor da Vitória'."

Assim, Natal sendo uma ponta de lança no rumo da África (distando 2.900 km de Dakar), exerceu a sua missão com relevância sem limites, ficando conhecida como o "Trampolim da Vitória".

A presença americana em Natal iniciou-se, naturalmente, com a construção de "Parnamirim Field", fruto de um acordo estabelecido entre os Governos do Brasil e Estados Unidos. A construção dessa Base foi uma "conseqüência direta, e até certo ponto, fator determinante da participação brasileira na Segunda Guerra Mundial".

Não há como negar que a presença de uma base norte-americana, de grandes proporções (considerada como a maior base dos Estados Unidos em operação na Segunda Guerra Mundial, localizada fora do território norte-americano), iria exercer uma importância destacada na vida urbana de Natal.

Estatísticas procedidas naquela época, referem-se a um efetivo oscilando entre 5.000 a 10.000 americanos, incluindo residentes e em trânsito (nos períodos de maior movimentação), ou seja, aproximadamente 20% da população natalense.

Pode-se afirmar, sem hesitação, que Natal foi a única cidade brasileira a viver a experiência de um clima de guerra simulada, com permanentes exercícios de blecautes, com a população refugiando-se nas residências ou abrigos antiaéreos previamente construídos e o emprego de aviões T-6 da FAB para orientação dos holofotes.

Num desses treinamentos noturnos, a 25 de outubro de 1943, os tripulantes do T-6 nº 89, 2º. Ten. Av. Francisco Ernesto de Bulhões Carvalho e Asp. Av. John Robert Van der Put, foram ofuscados pelo facho intenso dos holofotes e, desorientados, não conseguiram evitar que o avião entrasse em parafuso e se chocasse com a margem esquerda do Rio Potengi, provocando a morte dos referidos tripulantes.

Natal tornou-se um nome universal, estreitamente ligada aos destinos da guerra, uma porta aberta às regiões do grande conflito.

O FALSO PROGRESSO

Com tal efetivo, acrescido ainda das unidades militares brasileiras do Exército e Marinha, ativadas em Natal, a Capital do Estado passou a ser uma "cidade fardada", advindo um falso progresso, transitório e efêmero.

O comércio, antes discreto e provinciano, desenvolveu-se: foram abertas inúmeras lojas, aumentou a oferta de empregos, os estoques foram renovados e ampliados.

As lojas, sorveterias, restaurantes e cafés permaneciam sempre com grande movimentação, principalmente com a presença dos militares americanos. Até os taxistas (cerca de 30), ganharam muito dinheiro, transformando-se em ricos comerciantes.

Em contrapartida, a população sofreu as desvantagens com esse falso progresso: as bebidas duplicaram de preço, os gêneros alimentícios de primeira necessidade (carne, feijão, ovos, manteiga, farinha de trigo, banha etc.) tiveram substancial aumento, impedindo que as pessoas de baixa renda tivessem acesso à aquisição dos citados alimentos.

Os comerciantes que viam a oportunidade do enriquecimento rápido, preferiam vender as suas mercadorias aos americanos que pagavam em dólar, muito acima dos mil-réis que os brasileiros ofereciam. Em verdade, a vida encareceu em todos os setores.

Com o racionamento dos combustíveis, dificuldades maiores surgiram para a aquisição de víveres, transportes urbanos, atendimento em hospitais, comparecimento dos alunos às escolas etc., ocorrendo também um acréscimo exagerado nos aluguéis de

Tropas americanas, sediadas em Natal, participam do desfile militar de 7 de setembro de 1943. *(Arquivo de João Alves de Melo)*

O irreverente "Zé Areia", em trajes femininos, em pleno carnaval de Natal, acompanhado de marinheiros americanos baseados na capital potiguar. *(Arquivo de João Alves de Melo)*

casas, pensões e hotéis.

De forma conclusiva, com vistas à presença americana em Natal, a reação dos seus habitantes foi favorável no sentido sócio-cultural, porém desfavorável em razão da elevação local da inflação e conseqüente aumento do custo de vida.

AS NOVIDADES PARA OS BRASILEIROS

Nesse turbilhão de influências e modismos, os natalenses passaram a conviver com diversificadas novidades, até então desconhecidas: a cerveja em lata, a coca-cola, óculos Ray-ban, o chiclete em tabletes, a brilhantina no cabelo, o cigarro importado, as canetas Parker - 51 etc.

No vestuário, os homens abandonaram os ternos com gravatas, por roupas leves e práticas, próprias ao clima quente: bermudas, "slacks " e gorros. Imitando os americanos, passaram a usar, em festas, as botas de meio-cano.

Procurando vencer a barreira da língua, incorporando bom humor e improvisação, os brasileiros criaram suas expressões, mesclando palavras em inglês e em português, ou criando corruptelas linguísticas: "A que hora sai o BUS? ", "Alô, BOY! ", "Ei, MY FRIEND, graxa nos SHOES? ".

Em lugar de perguntar "UNDERSTAND?", era mais fácil: "Compreendestande? ".

Os casamentos de americanos com moças brasileiras, celebrados em grande número, também apresentaram duas inovações ditadas pelos visitantes: as noivas usavam traje cor de rosa (em lugar do tradicional branco) e, ao término da cerimônia, através de uma fila sempre organizada, todos os homens presentes beijavam a noiva, procedimento que escandalizava a sociedade local.

Na parte de lazer, os americanos criaram dois clubes USO (United Social Organization), sendo um localizado à Avenida Getúlio Vargas, no bairro de Petrópolis (para os oficiais), e outro, à praça Augusto Severo, bairro da Ribeira (para os subalternos), onde promoviam festas vesperais. No período noturno, não havia qualquer tipo de comemoração, devido ao Estado de Guerra e blecautes.

Os americanos costumavam convidar pessoas da sociedade local para participarem das festas; nessas ocasiões, as moças brasileiras aprenderam a dançar jazz, swing, boogie-woogie e, como não podia faltar, o conhecido fox-trot.

Conta-se que as festas quando programadas com a participação do público, que os dirigentes do USO diziam ser "FOR ALL" (para todos), essa expressão acabou derivando para "FORRÓ ", que é a festa tipicamente popular, originária do norte/ nordeste e conhecida no sul como "arrasta-pé ".

AS GALHOFAS

Mas os americanos, que se mostravam como espertos, foram também muito iludidos pelos brasileiros. Como apreciavam bastante papagaios e sagüis, era comum a venda desses animais nas esquinas do bairro da Ribeira.

Os sagüis eram previamente embriagados para que se apresentassem mansos aos seus compradores. O mesmo artifício era empregado com os papagaios ainda selvagens, os quais eram vendidos como "animais domesticados ".

Havia, na cidade, um tipo bastante conhecido e que muito participou do anedotário de Natal. Tratava-se de José Antonio Areia Filho (1901- 1972), barbeiro de profissão, mais conhecido como "Zé Areia ".

Chegou a trabalhar em "Parnamirim Field", mas como embebedava-se constantemente, acabou sendo demitido pelos americanos. Não se sentindo incomodado por isso, retornou à sua barbearia na Ribeira e sempre descomedido, prosseguiu na sua trajetória de "gozar" os amigos e sobretudo, os ianques.

No dizer do Mestre Luís da Câmara Cascudo, "Zé Areia era o representante da verve recalcitrante, do espírito da réplica, imediato e feliz. Grande e autêntica inteligência, apenas alfabetizada."

Certa ocasião, "Zé Areia " vendeu a um americano um papagaio com a cabeça coberta de selos, para disfarçar um ferimento. Ao comprador, que procurava entender a razão da selagem, o astuto vendedor esclareceu que "era uma exigência da Alfândega ..."

Em outra oportunidade, "Zé Areia" conseguiu vender um papagaio cego a um soldado americano, sem que este percebesse a deficiência visual da ave. Dias após, o militar certificando-se dessa anomalia, procurou o Cônsul americano, Harold Sims, denunciando "Zé Areia ". O mesmo foi localizado pelos dois (o diplomata e o queixoso) e interpelado quanto a essa transação desonesta.

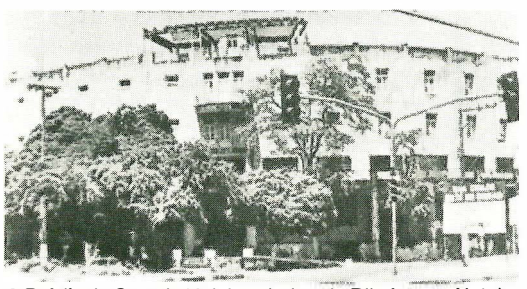
Mas ele, impertubável, apresentou essa desculpa: "Afinal, o Mister quer um papagaio para falar ou para levar ao cinema?"

No dia seguinte, ele foi visto carregando uma sela nova, procurando vendê-la. Encontrando um comerciante conhecido, insistiu na oferta, porém o primeiro, já impaciente, foi dizendo: "Eu não sou cavalo, para quê sela?". E "Zé Areia" completou: "Masserve também para burro!"

Em outra ocasião, vendeu uma galinha a um soldado ianque, por 10 dólares (quantia elevada, à época). Foi procurado por um funcionário do Consulado, que o advertiu da irregularidade; mas "Zé Areia ", como sempre, rápido no raciocínio, justificou-se: "Eu não vendi por dez dólares. Eu perguntei ao soldado, TEM DÓLARES? , Então, ele me deu uma nota de dez dólares...".

Também foi registrado o artifício utilizado para a venda de urubus depenados como se fossem perus...

Em breves linhas, assim foi Natal na Segunda Guerra Mundial. Alegrias e apreensões. Amarguras e esperanças. Seriedade e pitoresco. O conflito acabou e a cidade retornou à calma. Como bem expressou-se o historiador Protásio Pinheiro de Melo, "Natal foi menina que se tornou moça e tomou seu destino no tempo".



O Prédio do Grande Hotel, no bairro da Ribeira, em Natal, que foi colocado à disposição dos americanos durante a 2ª Guerra Mundial. *(Arquivo de Clyde Smith Junior)*

** O autor é Cel. Av. RR e sócio efetivo do Instituto Histórico e Geográfico do RN.*

fatos & gente

ENVOLVIMENTO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA COM O ADOLESCENTE MENOS FAVORECIDO

Em adendo ao artigo publicado na Revista Aeronáutica nº 191- março/abril 93, de autoria da Psicóloga Manon Macedo da Costa, a mesma nos informa que: 1) A Base Aérea de Florianópolis está ministrando o curso de auxiliar de mecânica de aeronaves, beneficiando um grupo de meninos carentes. O curso é inédito no sul do país e deverá ocorrer semestralmente, com aulas teóricas e práticas sobre mecânica de aviação.

Os meninos ainda terão lições de higiene, segurança do trabalho, educação física e civismo, recebendo, ao final do curso, diplomas de auxiliares de mecânica.

A Base Aérea de Florianópolis, a Prefeitura de Florianópolis e a Associação Florianopolitana de Voluntários tentarão colocar os menores no mercado de trabalho. A atividade de mecânico de aviões é bastante especializada e são poucos os cursos existentes no Brasil.

2) A Escola de Especialistas de Aeronáutica - Guaratinguetá - iniciou este ano um convênio com o SENAI/SP, com o objetivo de formar instrutores credenciados, dentre os militares da EEAR, ministrando cursos técnicos, inclusive informática, nos galpões de ensino, oficinas, hangares, hospital, rancho, carpintaria e gráfica da Escola, aos recrutas semestralmente lá incorporados.

Esta iniciativa propiciará ao soldado, enquanto na ativa, uma ascenção funcional na carreira militar, sempre voltado para a mesma especialidade e quando licenciado, será o reservista brindado com um certificado profissionalizante do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial.

AFA COMEMORA 10 ANOS DE SERVIÇO DO T-27 - 1303

Há 10 anos, no dia 29 de setembro de 1983, pousava no ninho das Águias, o FAB 1303, primeiro T-27 da FAB, pilotado pelo então Ministro da Aeronáutica, Ten-Brig-do-Ar Délio Jardim de Mattos, acompanhado pelo então Diretor do CTA, Maj-Brig-do-Ar Lauro Ney Menezes.

A comemoração dos 10 anos de serviço ativo do FAB 1303 aconteceu no dia 29 de setembro de 1993, no pátio do 1º EIA, com um vôo de grupo liderado pela aeronave aniversariante, acompanhado pelo EMB 312H, o Super-Tucano e pela Esquadrilha da Fumaça, que uma década antes escoltara o próprio 1303 de São José dos Campos, sede da EMBRAER, até a AFA.

O FAB 1303 foi homenageado, recebendo, em sua fuselagem, a pintura de uma barreta de bronze, representando 10 anos de bons serviços prestados, ininterruptamente, na AFA, local onde o avião sempre foi dotado.

A AFA homenageou também todos os integrantes da Divisão de Suprimento e Manutenção da Academia, que distintamente trabalham para que a missão da AFA seja cumprida.

Esta importante solenidade entra para a história da FAB e da EMBRAER, comprovando a capacidade da empresa na construção de um avião soberbo, de alta tecnologia e, sobretudo, barato, dando condições a EMBRAER de disputar mercados tradicionalmente difíceis de receberem produtos de países em desenvolvimento.

Hoje, o T-27 voa na Inglaterra, França, Argentina, Peru, Colômbia, Paraguai, Venezuela, Honduras, Iraque, Egito e Brasil, o que comprova as qualidades deste, que é considerado, no mundo aeronáutico, como um dos projetos mais bem sucedidos de todos os tempos.

MOTORTEC CHEGA AOS 40

Em 15 de dezembro, a MOTORTEC INDÚSTRIA AERONÁUTICA S.A, empresa 100% nacional, completa 40 anos de atividades dedicadas à aviação brasileira, civil e militar.

Fundada em 1953, como MOTORTEC SERVIÇOS GERAIS DE REVISÃO LTDA., a partir da incorporação da Oficina de Manutenção de Motores Aeronáuticos da antiga F.N.M, localizada em Xerém (RJ), a empresa rapidamente diversificou suas atividades, passando a revisar aviões e helicópteros, fabricando componentes para a indústria aeronáutica brasileira e comercializando acessórios e equipamentos de rádio-navegação.

Em 73, após a incorporação das empresas COMTEC - Comércio Técnico e Aeronáutico S.A. e Avitec Indústria Aeronáutica S.A., assumiu sua denominação definitiva .

Ao longo de 40 anos de existência, a MOTORTEC revisou cerca de 1.000 turbinas fabricadas pela empresa "Pratt & Whitney of Canada, General Eletric e Detroit Diesel Allison", com padrão de qualidade internacionalmente reconhecida e atestada pela homologação F.A.A.

Contando com 300 funcionários, entre engenheiros e

técnicos, a MOTORTEC controla o capital acionário da VOTEC TÁXI AÉREO S.A., a principal empresa de transporte aéreo a serviço da PETROBRÁS, transportando passageiros e cargas para as plataformas da Bacia de Campos (RJ), em modernos helicópteros fabricados pela SIKORSKY.

Em 1994, a MOTORTEC inaugura o Centro Autorizado de Serviços Arriel, para apoio às turbinas fabricadas pela TURBOMECA - França, consolidando sua posição no mercado de revisão de turbinas leves, para aviões e helicópteros.

OS FATOS SEM RETOQUES

Foi lançada pela EVANGRAF de Porto Alegre-RS, a coleção "OS FATOS SEM RETOQUES" de autoria do Bacharel em Jornalismo, Relações Públicas e Publicidade e Propaganda pela PUC do Rio grande do Sul, Administrador de Empresas e Major inativo da Aeronáutica, JOÃO BARCELOS DE SOUZA.

Relatando os verdadeiros fatos formadores da nossa história recente, e firmada em apuradas pesquisas feitas em fontes da mais alta confiabilidade, a Coleção se apresenta em quatro volumes, assim distribuídos:

1° Volume: Governos Jânio Quadros e João Goulart
2° Volume: Governos Castelo Branco e Costa e Silva
3° Volume: Governos Médici e Geisel
4° Volume: Governo Figueiredo e eleição e morte de Tancredo Neves

Os pedidos de remessa podem ser feitos pelo tel: (051) 472-2113, diretamente com o autor.

NAS ASAS DE UMA MULHER

No dia 13 de dezembro de 1992, Marta Lúcia Bognar foi a primeira mulher brasileira a realizar vôo com "WING WALKER", efetuando acrobacias.

A proeza aconteceu na cidade de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, sendo um vôo no período da manhã, com o piloto João Carlos Stocco, e outro à tarde, com o piloto Renato May.

Foram realizadas, entre as manobras, vários "tounneaux", "loopings", oito cubano, meio oito reverso, "tounneaux" a quatro tempos, rasantes, reversão e "hammer head", sendo esta última manobra inédita, mesmo entre outros pára-quedistas que efetuaram anteriormente vôos com "Wing Walker" aqui no Brasil, todos do sexo masculino.

A aeronave utilizada foi um biplano Stearman PT 17, modelo 1936, trazido da Califórnia até a cidade de Curitiba (Paraná), pelo piloto brasileiro João Carlos Stocco, em 1988.

Desde esta data, enquanto o avião ficou parado, para ser inteiramente desmontado e reconstruído com peças novas, iguais às originais, onde apenas a estrutura básica foi mantida, Marta se preparava, mantendo o peso adequado, fazendo exercícios de alongamento e freqüentando o curso de pára-quedismo, com a equipe Azul do Vento, em Campinas-SP.

Com o seu feito, Marta colocou seu nome, definitivamente, na história da aviação.

SEMANA DA ASA

As comemorações da SEMANA DA ASA no Rio de Janeiro tiveram como ponto alto a cerimônia de entrega de COMENDAS da ORDEM DO MÉRITO AERONÁUTICO. À solenidade, realizada na BASE AÉREA DO GALEÃO, estiveram presentes o Cmt. do COMANDO MILITAR DO LESTE, Gen. de Ex. Rubem Bayma Diniz, o Cmt. do 1° DISTRITO NAVAL, Vice-Almirante Waldemar Nicolau Canellas Júnior e o Cmt. do III° COMANDO AÉREO REGIONAL, Maj. Brig. do Ar Antônio Joaquim da Silva Gomes Júnior.

TBM-700 e TRINIDAD - TB 20

No último dia 21 de setembro, a Candiota Air Trading, concessionária Aerospatiale General Aviation para o Rio Grande do Sul, apresentou, para convidados e imprensa no Aeroporto Salgado Filho de Porto Alegre, as aeronaves TBM-700 e Trinidad TB 20.

Esses modelos, assim como os aviões Tampico Club, Tobago e Tobago XL, constituem a linha de aviões monomotores, concebidos e projetados pela Aerospatiale, fabricante de modernos jatos comerciais Airbus, e foram apresentados pela primeira vez no Brasil.

O TBM-700, que recentemente realizou uma volta ao mundo em 79 horas, é avião turbohélice monomotor, pressurizado, equipado com a consagrada turbina PT6, cujas características de alta performance, conforto e baixo custo operacional o qualificam como um projeto revolucionário no exigente mercado de transporte executivo.

Essas aeronaves, de sucesso no mercado internacional, são os destaques da linha de comercialização da Candiota Air Trading, a primeira concessionária de aviões importados do Rio Grande do Sul.

Embraer fabrica primeira peça do jato EMB-145

A Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. - acaba de produzir a primeira peça do jato regional EMB-145: a ferragem de fixação do trem de pouso dianteiro. A peça é usinada a partir de um bloco sólido de alumínio de 100kg e em sua forma acabada pesa apenas 5,8kg. Essa técnica de fabricação permite uma maior resistência estrutural da peça, que estará sujeita a grandes tensões, principalmente nas operações de pouso e decolagem.

O novo aparelho, com capacidade para 50 passageiros, tem seu vôo inaugural previsto para o início de 1995, sua entrada em serviço devendo ocorrer no primeiro trimestre do ano seguinte. A Embraer conta hoje com 126 cartas de intenção de compra para o EMB-145, colocadas por 12 companhias aéreas de oito países.

Uma versão com alcance aumentado, conhecida como Extended Range (ER), está sendo desenvolvida simultaneamente para atender os requisitos de vários clientes potenciais. Comparativamente ao modelo padrão, a versão ER terá alcance com carga plena de 2.185km e peso máximo de decolagem de 20.600kg.

O EMB-145 custará 13 milhões de dólares e seu preço, desempenho e custo operacional serão extremamente competitivos com os dos novos turbohélices e jatos regionais atualmente existentes ou prestes a entrarem no mercado de aviação regional.

Swissair terá vôo direto da Suíça para São Paulo

A Swissair estreou novo horário no dia 31 de outubro. A partir dessa data, um dos três vôos operados semanalmente pela empresa no Brasil, passaram a fazer a rota Zurique-São Paulo direto, sem a escala no Rio de Janeiro.

O tráfego de homens de negócios entre São Paulo e a Europa cresceu bastante nos últimos anos, o que levou a empresa a tomar essa decisão de operar uma de suas três freqüências semanais com a nova rota, para maior conforto de seus inúmeros clientes na capital paulista e cidades adjacentes.

Mais um 747-400 pronto para entrega

As cores azul, vermelho e amarelo cintilam no primeiro jumbo 747-400 da Philippine Airlines - PAL que está sendo finalizado no hangar da Boeing em Everett, estado de Washington, nos EUA.

A companhia filipina encomendou 2 desses famosos superjatos, em 1992. O primeiro já foi entregue e o segundo será em dezembro.

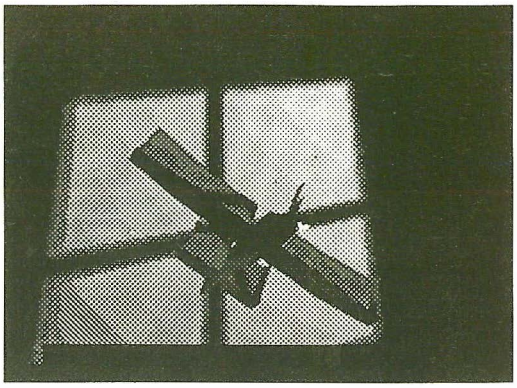
A PAL possui 20 jatos Boeing, incluindo 737-300 e 747-200.

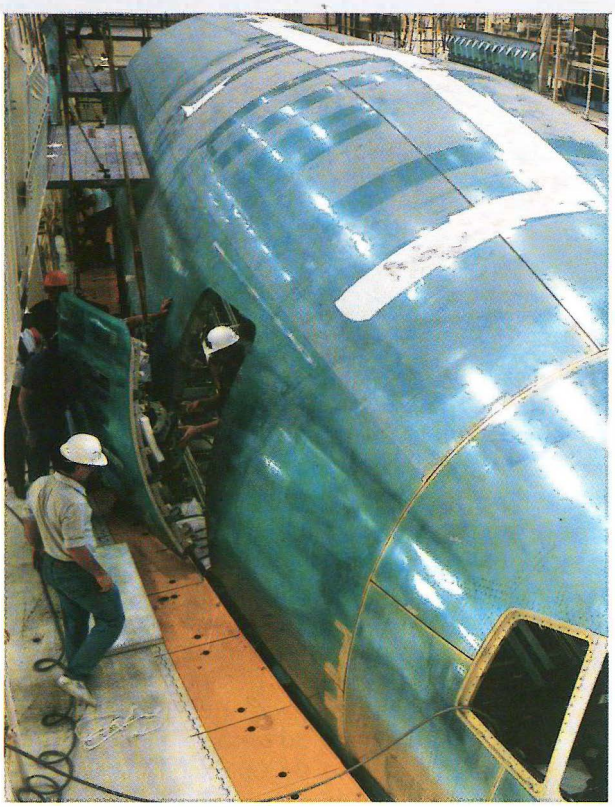
O Brilho do Boeing 777

O primeiro Boeing 777 ilumina com seu brilho os técnicos da Boeing durante instalação da porta dianteira de entrada de passageiros.

O mais novo Boeing sairá da fábrica em maio de 1994, e seu primeiro vôo ocorrerá em junho desse mesmo ano.

Após 12 meses de rigorosos testes de vôo, a United Airlines receberá o seu primeiro 777 em 15 de maio de 1995.





Boeing e Tarom realizam mais um vôo humanitário. Destino: Romênia

A companhia nacional da Romênia, Tarom, recebeu, este mês, seus 2 primeiros Boeing 737. As aeronaves são do modelo-300. No vôo de entrega, de Seattle à Bucareste, os 737 partiram com grande quantidade de medicamentos, atualmente muito difíceis de serem obtidos na Romênia.

Esse carregamento faz parte de um esforço desenvolvido pela Boeing e seus clientes que, como a Tarom, atuam no sentido de realizar conexões fundamentais entre organizações de auxílio e os que necessitam de ajuda.

Já foram realizados mais de 20 desses vôos, transportando aproximadamente 77,1t de produtos.

Boeing entrega o 1000º Jato 747

Singapore Airlines, companhia nacional de Cingapura, recebeu o 1000º jumbo 747 fabricado pela Boeing Commercial Airplane Group.

Representantes da imprensa de 12 países e funcionários da Boeing estiveram presentes à cerimônia de entrega em 12 de outubro.

O presidente dos Estados Unidos, Bill Clinton, enviou a seguinte mensagem à Boeing:

"Eu gostaria de congratular a todos pela produção do 1000º Boeing 747. É uma grande prova de engenhosidade e de força de trabalho do povo americano. Vocês podem se orgulhar de sua capacidade de crescer e prosperar."

Calcula-se que a frota mundial de 747 já tenha voado mais de 1.4 bilhão de passageiros, cerca de 1/4 da população da terra, por uma distância equivalente a 80.000 viagens à lua.

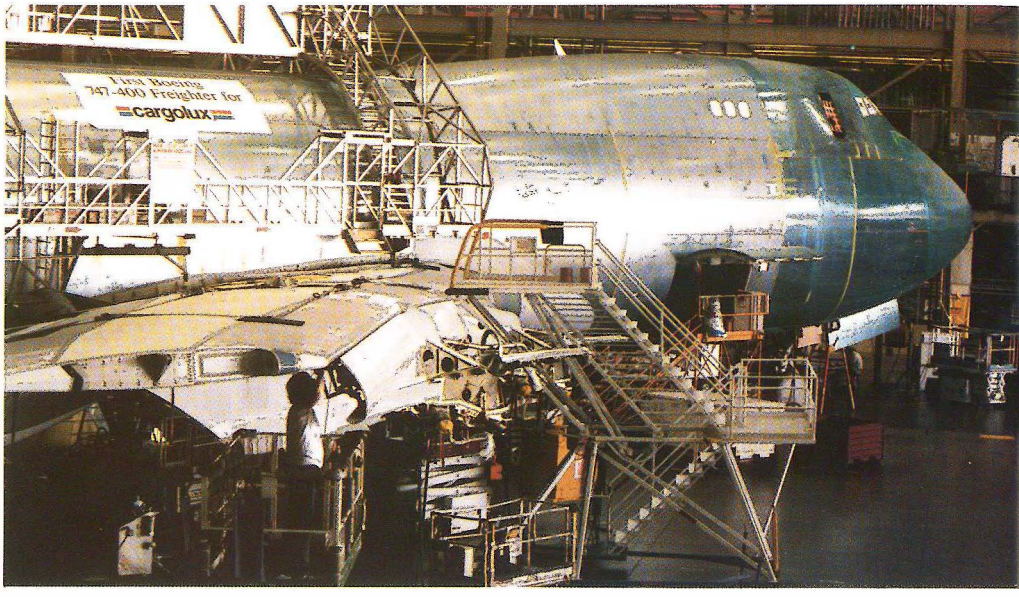
O modelo mais moderno, o -400 pode voar 13.340km, sem escalas. Seu nível de ruídos é equivalente a metade do produzido pelas aeronaves da década de 70 e apresenta notável eficiência em termos de custos assento/quilômetro.

Mais um 747-400 Cargueiro

Os ajustes finais estão sendo realizados no primeiro Boeing 747-400 cargueiro para o Cargolux International Airlines. A aeronave será entregue em novembro.

O 747-400 cargueiro é o mais novo membro da família 747. Ele pode transportar mais carga que todos os outros jatos de sua categoria e é o que apresenta o menor custo operacional por tonelada/quilômetro.

As outras companhias que já escolheram o 747-400 cargueiro para suas frotas são: Air France da França, Asiana da Coréia, Cathay Pacific de Hong Kong, KLM da Holanda e Singapore Airlines de Cingapura.



O "Jumbo Marinho" voa ao Japão

Na foto, o novo Boeing 747-400 da All Nippon Airways-ANA, batizado de "Jumbo Marinho", em seu vôo de entrega partindo de Seattle com destino ao Japão.

O bonito e alegre desenho que originou a pintura da aeronave foi feito por uma menina de apenas 12 anos, vencedora de um concurso comemorativo dos 500.000.000 passageiros transportados pela ANA.

O primeiro vôo comercial dessa aeronave foi feito na rota Haneda-Sapporo, a maior do mundo em termos de transportes de passageiros.

Os 747 realizam 24 dos 35 vôos diários feitos entre o aeroporto de Haneda, em Tóquio, e o de Sapporo nas ilhas japonesas de Hokkaido.

As companhias privadas e o Governo do Japão operam atualmente com 132 jatos Boeing 747.

Pilotos do Boeing 747 fazem contatos imediatos

Imagine que você está pilotando um gigantesco 747-400 sobre o oceano Pacífico, em algum ponto entre Anchorage e Tóquio. Mas, as condições meteorológicas que se apresentam a sua frente não são as melhores possíveis.

Vem pela frente um período de turbulência que vai consumir uma grande quantidade de combustível e incomodar os passageiros. Porém, para que se consiga permissão para mudar o curso da aeronave via rádio (alta-freqüência), talvez leve cerca de meia-hora. Não seria mais adequado se ter um telefone "ar-terra" que contactasse imediatamente o controle de tráfego aéreo?

Em 5 de outubro, o Boeing Commercial Airplane Group entregou a primeira aeronave certificada com "cockpit voice capability": um superjato 747-400 para Malaysian Airline Systems que pode fazer contatos imediatos.

A Boeing entregou a primeira aeronave capacitada para receber informações por satélite, em 1990. Desde então, mais de 100 jatos 747 e 767 possuem essa operacionalidade.

Contudo, essa tecnologia está limitada a utilização nas comunicações internas das companhias. As tripulações devem usar o rádio de alta-freqüência para todos os contatos com o controle de tráfego aéreo.

Em julho de 1992, a Boeing iniciou um trabalho de grupo para estudar profundamente as comunicações de voz via satélite e suas aplicações na aviação comercial.

Hoje, os engenheiros da Boeing estão implementando um sistema multi-canal de comunicação via satélite no cockpit da aeronave e na cabine de passageiros.

O Jato Comercial que faz de sua viagem de negócios um prazer.

O Boeing 737 - 500 é um avião de passageiros para vôos domésticos com poltronas largas e amplos compartimentos para bagagem de mão. Os usuários habituais apreciam seu desempenho — o 737 é o jato mais confiável em toda a história da aviação comercial, com um índice de confiabilidade da partida superior a 99%. E mesmo as pessoas que nunca voam — mas que vivem por perto dos aeroportos — gostam deste avião, pois ele é mais silencioso, podendo voar entre os aeroportos sem perturbar os vizinhos. O confortável, confiável, mais silencioso Boeing 737. Tenha um vôo maravilhoso.

BOEING

EQUIPE EFICIENTE, PRECISA SER FORTE EM TODAS AS POSIÇÕES

Para se alcançar a vitória no jogo da eficiência é preciso ter uma equipe completa, entrosada e bem treinada, que atue em qualquer tipo de campo, com soluções rápidas para todo tipo de situação.

É por isso que a torcida da I.T.A. é tão grande. Nossa equipe sempre adotou o jogo rápido e criativo. Afinal, temos as condições ideais para conquistar os melhores resultados. A I.T.A. conta com uma frota de aeronaves perfeitamente adequadas as condições encontradas em nosso país, os versáteis boeing's 727-100, além de equipamentos aeroportuários próprios e um controle do fluxo das cargas totalmente informatizado. A I.T.A. utiliza alta tecnologia em todas as suas operações, e o sistema multimodal de transportes, atuando com uma frota de veículos que cobrem mais de 2.000 municípios do Brasil.

Não fique de fora deste jogo, escale os profissionais e a moderna tecnologia da I.T.A., a sua empresa vai vencer o jogo da rapidez e eficiência.

I·T·A

ITAPEMIRIM TRANSPORTES AÉREOS

ARACAJÚ - (078) 231-4414 ° BELO HORIZONTE - (031) 424-1666 ° BRASÍLIA - (061) 233-6079 ° CAMPO GRANDE - (067) 787-3611 ° CUIABÁ - (065) 323-1644 ° CURITIBA - (041) 356-2323 ° FLORIANÓPOLIS - (0482) 46-1422 ° FORTALEZA - (085) 272-1466 ° GOIÂNIA - (062) 283-6310 ° JOÃO PESSOA - (083) 232-1010 ° MACEIÓ - (082) 241-6040 ° MANAUS - (092) 651-1035 ° NATAL - (084) 217-5432 ° PORTO ALEGRE - (051) 343-9899 ° PORTO VELHO - (069) 221-7299 ° RECIFE - (081) 476-2275 ° RIO BRANCO - (068) 224-7674 ° RIO DE JANEIRO - (021) 595-4466 ° SALVADOR - (071) 392-3944 ° SÃO PAULO - (011) 912-2244 ° TERESINA - (086) 229-2220 ° VITÓRIA - (027) 226-0544 ° DDGSÃO PAULO E REGIÃO METROPOLITANA - (0800) 14-2244