

Revista **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 297
2017



PRESIDENTE

Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa

2º Vice-Presidente

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

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

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Central

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Sede Barra

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Sede Lacustre

Cel Int Ricardo José Clemente

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente - Brig Int João Carlos Fernandes Cardoso

DEPARTAMENTOS

SEDE CENTRAL

Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Assessor Especial dos Departamentos Social e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Secretaria Geral

Cel Av João Carlos Gonçalves de Sousa

Centro de Tecnologia e Informação – CTI

Ten Cel Int Franklin José Maribondo da Trindade

Assessor Especial do Presidente e dos Departamentos Financeiro e Administrativo

Ten Cel Int Francisco Barbosa Cordeiro Neto

Patrimonial / Beneficente

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

SEDE BARRA

Desportivo

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Aerodesportivo

Cel Av Romeu Camargo Brasileiro

Operações e Coordenador Técnico

Ten Cel Av José Carlos da Conceição

Assessores

Financeiro - Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Social - Cel Av Verner Menna Barreto Stock

Administrativo e de Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues

Infraestrutura - Ten Cel Av Alfredo José Crivelli Neto

Expediente

Maio a Ago.

2017

ISSN 0486-6274

Sede Central

Praça Marechal Âncora, 15

Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200

• Tel.: (21) 2210-3212

3ª a 6ª feira de 9h às 12h e 13h às 17h

Sede Barra

Rua Raquel de Queiroz, s/nº

Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-710

• Tel.: (21) 3325-2681

Sede Lacustre

Estrada da Figueira, nº 1

Arraial do Cabo - RJ - CEP 28930-000

• Tel.: (22) 2662-1510

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel.: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Conselho Editorial

Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa

Cel Av Manuel Cambeses Júnior

Jornalista João Victorino

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Jornalista Responsável

João Victorino Ferreira

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Ten Cel QFO Dirce Silva Brízida

Administrativo

Isis Ennes Pestana Santos

Gabriela da Hora Rangel

Ricardo Luiz Georgiadis Germano

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



Aeronave de
caça A-1M

Índice

4 NOTÍCIAS DO CAER
Redação

8 REVISTA AERONÁUTICA ENTREVISTA
O COMANDANTE DA AERONÁUTICA
TEN BRIG AR ROSSATO

10 O PAPEL CONSTITUCIONAL
DAS FORÇAS ARMADAS
Ives Gandra da Silva Martins
Jurista

12 DEMOCRACIA E
DIREITOS HUMANOS
Reis Friede
Desembargador Federal

15 MADURO INSPIRA PROJETO
AUTORITÁRIO NO BRASIL

16 ESTADOS
COMPROMETIMENTO DA SOBERANIA
E AUTODETERMINAÇÃO
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

18 QUEM SOMOS NÓS
E QUE NAÇÃO É ESSA?
Araken Hipolito da Costa
Cel Av

22 POR QUEM OS SINOS DOBRAM,
NO TRABALHO E NA FAMÍLIA
Ives Gandra da Silva Martins Filho
Jurista

24 TRANSFORMANDO O MUNDO
Afonso Farias
Cel Int

26 HITLER E OS ALEMÃES
Eric Voegelin

28 EU SEMPRE IMAGINEI QUE
UM DIA ELES VOLTARIAM
Ivan Von Trompowsky Douat Taulois
Cel Av

32 O DIA EM QUE O BRAGA
POUSOU SEM TREM
Maj Brig Ar Othon Chouin Monteiro

34 MISSÃO DE MISERICÓRDIA
Alberto Murad
Cel Av

36 PELAS ASAS DO 14-BIS
Gilvan Charles Cerqueira de Araújo
Geógrafo

39 2º GRUPO DE CAÇA DA FAB
LUTARIA NO PACÍFICO
CONTRA O JAPÃO

40 UM SAPÃO MANCO
Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini

42 CARTA DE HEITOR
A SEU FILHO HILTON
Heitor Pedro de Farias

46 O CORTIÇO
Maria Therezinha de Albuquerque
Professora

48 A LÍNGUA DO BRASIL
Frederico José Bergamo de Andrade
Cel Art Ex

50 SINOPSE DE DOENÇAS E CURAS
O BRASIL NOS PRIMEIROS SÉCULOS
Alcides José de Carvalho Carneiro
Estatístico

NOTÍCIAS do CAER

71 ANOS DO CLUBE DE AERONÁUTICA



Maj Brig Ar Vinicius
acompanhado do Diretor
Social, Cel Av Ajauri,
e do Cel Av José Luís

Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa,
Presidente do Clube de Aeronáutica
e sua esposa Regina Helena



Cobertura
fotográfica
Danielle Medeiros



No dia 5 de agosto de 2017, na Sede Central, o CAer comemorou 71 anos de existência. Celebrado no Salão Marechal-do-Ar Ivo Borges, o evento contou com a participação de aproximadamente 200 pessoas, entre convidados, sócios e autoridades, todos vestidos a rigor.

A Banda Sigilo, já conhecida dos frequentadores dos eventos do Clube, novamente empolgou a todos com sua contagiante alegria e canções para todos os gostos, o que conferiu animação do início ao fim da festividade.

O bufê ficou por conta da Mel Gastronomia, nova concessionária para a parte gastronômica do Clube, que agradou a todos com seu jantar requintado e saboroso.

O decorador, Carlos Lamoglia, teve seu trabalho muito elogiado por todos. O local ficou perfeito para que os presentes pudessem interagir, em ambiente acolhedor para a comemoração.

No decorrer da festividade, o tradicional bolo foi trazido ao centro do salão para que o aniversário pudesse ser comemorado. Foram feitos muitos brindes com champanhe com votos de vida longa ao Clube de Aeronáutica.

Ao fim da noite, o Presidente do CAer, Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa, agradeceu a presença de todos, juntamente com autoridades da FAB, que abrilhantaram o evento, fazendo com que os sócios ficassem com aquele gostinho de *quero mais*.



NOTÍCIAS do CAER

AVIÔNICA DO GRIPEN

Palestra foi ministrada pelo Cel Av R1 Vilela, Gerente de Desenvolvimento de Negócios de Defesa da AEL Sistemas.

ABRA-PC



Da esquerda para a direita: em pé, Cel Av Araken, Brig Ar Quírico, Cel Av Sérgio Ribeiro, Ten Brig Ar Batista, Cel Av Pereira e Cel Av Vilela; agachados, Cap Av Dornelas, Ten Av Bernadochi, Cap Av Fiedler e Cap Av Bastos

Cel Av João Alexandre B. M. Vilela



Foto: Biasus



O Wide Area Display para o Gripen NG

MAJ BRIG INT ALTEVO VOLOTÃO

Em 4 de julho de 2017, deixou o nosso convívio o Maj Brig Int Altevo Volotão. Nascido em 15 de julho de 1937, destacou-se no Quadro de Oficiais Intendentes da Força Aérea Brasileira, tendo sido Diretor de Intendência da Aeronáutica no período de 1998 a 2001.

Além dos cargos de Diretor de Informática da Aeronáutica (DIRINF) e Subdiretor de Abastecimento (SDIP), atualmente o Maj Brig Int Volotão desempenhava a função de 1º Vice-Presidente do Clube de Aeronáutica, tendo participado com sua experiência e brilhantismo da gestão dos recursos financeiros de nosso Clube.



REUNIÃO DE TURMA



TURMA BRASINHA de 1960 (Barbacena) e Aspirante de 65, em um de seus costumeiros encontros no restaurante do Clube de Aeronáutica

MENSAGEM DOS LEITORES

Gen Ex Odilson Sampaio Benzi – *Ministro do STM* – Renova os votos de apreço e consideração pelo envio da Revista Aeronáutica nº 296.

Artur Vidigal de Oliveira – *Ministro do STM* – Elogia as pertinentes e interessantes matérias da edição nº 296 da Revista Aeronáutica.

Ten Brig Ar Francisco Joseli Parente Camelo – *Ministro do STM* – Acusa o recebimento e agradece o envio da Revista Aeronáutica nº 296.

Dias Toffoli – *Ministro do STF* – Agradece o exemplar da Revista Aero-

náutica nº 296, a qual foi gentilmente enviada.

Ten Brig Ar José Magno Resende de Araujo – *Secretário de Economia, Finanças e Administração da Aeronáutica* – Sente-se honrado pela gentileza e distinção do recebimento da Revista Aeronáutica nº 296.

Biblioteca Nacional – Confirma o recebimento da Revista Aeronáutica nº 296, que já se encontra como Depósito Legal na Fundação em cumprimento à legislação vigente. Agradece a importante contribuição para preservação e guarda

da coleção “Memória Nacional”, composta pela produção intelectual do país.

Cel Cav e EM Paulo Dartanham Marques de Amorim – Sensibilizado agradece a oportunidade de proferir uma palestra no Curso do Pensamento Brasileiro, contribuindo com o tema “Fortalezas no Brasil”, e ressalta o alto desempenho da laboriosa equipe do Departamento Cultural.

NOTA DO EDITOR

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

REVISTA AERONÁUTICA ENTREVISTA O COMANDANTE DA AERONÁUTICA TEN BRIG AR ROSSATO

Quais os valores incorporados à sua vida que foram herdados da sua família, bem como da herança cultural, e na sua formação na Academia da Força Aérea?

Acredito que herdei da minha família a persistência e a obstinação em conquistar sempre novos objetivos. Cresci vendo minha família trabalhando intensamente, então incorporei desde cedo o trabalho como uma constante na minha vida. Esses valores foram reforçados durante a minha formação na Academia da Força Aérea que me ensinou a buscar novos horizontes sem me afastar das possibilidades que novos desafios oferecem ou ainda me manter alheio aos cenários que exigem correção de rumos visando sempre a melhoria da Força Aérea.

Na sua visão, quais os ciclos de profissionalização que aconteceram na Força Aérea Brasileira?

O primeiro grande ciclo da Força Aérea Brasileira se deu com a junção de conhecimentos e experiências de militares advindos da Aviação Naval e da Aviação Militar, mas, logo em seguida, com a experiência de combate real sobre o Atlântico e a Itália. Foi um crescimento exponencial em um período bastante curto.

Um segundo ciclo de grande relevância se refere ao desenvolvimento da ciência e da tecnologia, por meio do então CTA, atual DCTA, que ainda no fim da década de 60 resultou no desenvolvimento do C-95 Bandeirante, sucedido por inúmeros projetos de sucesso. Esse ciclo continua a nos trazer resultados muito positivos.

Um terceiro ciclo pode ser identificado na década de 70, com a incorporação de novas aeronaves e a implantação do sistema dual de controle e defesa do espaço aéreo, uma das maiores inovações da Força Aérea Brasileira, que ainda hoje mostra o seu valor.



Um quarto ciclo, iniciado na década passada, foi a incorporação de novas aeronaves com tecnologias inéditas, entre elas eu destacaria os F-5 modernizados, o A-29, o P-3AM e a nossa moderna frota de helicópteros.

Por fim, com a atual reestruturação, vivenciamos um novo ciclo de profissionalização, ainda incipiente, mas que pela primeira vez tem como foco a questão da gestão, algo também fundamental para uma força moderna e operacional. A expectativa é que este novo ciclo também traga legados duradouros.

Qual a educação ideal para um comandante da Força Aérea no século XXI?

É necessária uma ampla visão gerencial. Isso significa ter a capacidade de, no início da carreira, saber lidar com equipamentos tecnológicos cada vez mais avançados, que exigem uma capacidade de gestão de sistemas, e, posteriormente, ao atingir postos mais elevados, saber gerir todos os recursos e efetivos disponíveis, inclusive em ambientes de cooperação nacional e internacional. A capacidade de liderança é uma segunda grande característica. Complementam-

se ainda uma sólida formação militar, compreensão dos valores institucionais, domínio técnico e compreensão das linguagens da tecnologia.

Os pioneiros do Ministério da Aeronáutica pensavam o Brasil, integrando a Nação e ajudando na formação da identidade nacional. Hoje, esses ideais continuam sendo verdadeiros?

A responsabilidade de integração nacional permanece viva, atual e indispensável. Tanto que a Força Aérea Brasileira é ímpar no cenário internacional por ter quase a metade de seus pilotos e meios aéreos operacionais na Aviação de Transporte. Outro fato muito relevante é que a FAB incorporou recentemente à sua missão institucional “integrar o território nacional”. Essa tarefa executada pela FAB desde a sua origem ganha mais destaque quando falamos da região Norte, onde ainda hoje muitos locais dependem prioritariamente da aviação como transporte.

Considerando a importância da proteção da Região Amazônica, qual é a presença da Aeronáutica naquela área?

Hoje, a Amazônia tem quatro Alas do Comando da Aeronáutica, em Porto Velho, Manaus, Boa Vista e Belém. São, no total, dez esquadrões aéreos nessa região, entre unidades de caça, transporte, patrulha e asas rotativas. Além disso, a Força Aérea Brasileira envia costumeiramente meios aéreos de outras regiões do País para a Amazônia, para operar tanto a partir das sedes das Alas quanto por inúmeros aeródromos construídos e mantidos pela COMARA - Comissão Aeródromos da Região Amazônica. Em alguns deles, como São Gabriel da Cachoeira, Vilhena e Eirunepé, há uma estrutura preparada para, em caso de necessidade, se transformar em uma base aérea de desdobramento. Outro aspecto a ser destacado é a questão do controle do espaço aéreo. O Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo atua em uma área de 5,2 milhões de quilômetros quadrados, cerca de

60 % do território nacional. O CINDACTA IV gerencia hoje um Centro de Controle de Área (ACC), oito Controles de Aproximação (APP), dez Torres de Controle de Aeródromo (TWR) e 27 Destacamentos. Há ainda unidades infantaria, defesa antiaérea, saúde, apoio, etc.

Quais as vantagens com a implantação da nova estruturação da Força Aérea?

O objetivo é se tornar uma instituição ágil e adaptável, tanto no planejamento quanto na execução das suas atividades. Um Comando da Aeronáutica com uma organização mais moderna poderá comportar melhor os novos meios, como o Gripen NG e o KC-390, e a implantação de projetos portadores de futuro, como o Projeto Estratégico de Sistemas Espaciais (PESE), já com o precursor Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações (SGDC). As mudanças em curso são semelhantes às adotadas por outras forças aéreas de renome mundial, como a francesa e a inglesa, todas realizadas com foco na formação de uma força aérea do futuro, onde há, por exemplo, uma diminuição dos níveis de decisão, de forma a tornar a estrutura de comando e controle tão dinâmica quanto os meios aéreos disponíveis. A reestruturação permitirá ampliar as capacidades operacionais graças a um aproveitamento constante de características de uma força aérea, como a velocidade e a mobilidade dos seus meios para o cumprimento das suas missões. No contexto atual do País, a reestruturação se enquadra na necessidade de cortes de gastos, mas, de fato, suas origens são anteriores à conjuntura do momento. As mudanças em curso são fruto de vários estudos realizados ao longo dos últimos anos, iniciados com uma análise cuidadosa do cenário brasileiro e das peculiaridades da atuação da força, como o domínio do binômio defesa e controle do espaço aéreo, além de necessidades operacionais de grande relevância para a sociedade, como a integração de pontos distantes do território e o combate aos crimes transnacionais.

Quais as condições fundamentais para que a relação dos militares com a sociedade possa atingir um sentimento mútuo de entendimento e compreensão do real significado da importância da Defesa Nacional?

Por um lado, é necessária uma compreensão afinada das necessidades da sociedade brasileira, sendo a defesa uma delas, para poder atuar de forma a efetivamente trazer resultados condizentes com os desafios do País. Uma instituição, seja ela qual for, deve sempre avaliar suas possibilidades e suas diretrizes, e isso tem sido feito tanto no âmbito interno da Força Aérea quanto de forma conjunta, ao nível do Ministério da Defesa, com a Marinha e o Exército.

É válido destacar que por vezes ouvimos a população brasileira ou as elites pensantes afirmarem que não temos ameaças. Entretanto, embora ocultas, elas existem e na primeira oportunidade poderão se tornar nosso pesadelo. Isto ocorreu ao longo da história da humanidade e não estamos imunes a fazer parte desta história. Portanto, devemos estar sempre preparados e com uma expoente capacidade dissuasória, principalmente nós que constituímos a primeira linha a ser atacada: o poder aéreo.

Por outro lado, a comunicação é fundamental para poder tornar os resultados alcançados algo público, a ser notado. Certamente, as Forças Armadas já desfrutaram de uma ampla aprovação da sociedade brasileira, mas a evolução contínua dos meios de comunicação e a crescente universalização do acesso certamente permitirão proporcionar uma ciência cada vez maior sobre o que as Forças Armadas fazem para o País.

Em resumo, a cada dia que passa o tema “Defesa” se torna cada vez mais consonante a agendas da sociedade civil e passa a ser, igualmente, um assunto de interesse geral, e não apenas para os militares. Ao final, os ganhos serão para todos ■

Ives Gandra da Silva Martins

Jurista, professor e escritor

Professor Emérito das Universidades Mackenzie, UNIP, UNIFIEO, UNIFMU, do CIEE/O ESTADO DE SÃO PAULO, das Escolas de Comando e Estado-Maior do Exército - ECEME, Superior de Guerra - ESG e da Magistratura do Tribunal Regional Federal – 1ª Região.

igm@gandramartins.adv.br

A mera presença simbólica do Exército
serviu para estancar a desordem em Brasília.

O PAPEL CONSTITUCIONAL DAS FORÇAS ARMADAS

Os recentes atos de vandalismo provocados por movimentos que sempre se manifestam promovendo a baderna, destruição de bens públicos e privados – pois são notórios violadores da lei e da ordem, a título de impor o que entendem ser ideal para o país, ou seja, a *república do caos* – deixaram um saldo negativo para a imagem do Brasil, com incêndios e depredações de ministérios, em Brasília.

É de lembrar que o ex-presidente Lula pediu aos autoconfessados delinquentes de colarinho branco da JBS dinheiro para financiar a ida à capital federal de invasores de terras (MST), transportados em 60 ônibus, com outros violadores da ordem. Onde conseguiram dinheiro para tudo isso é questão que deve ser averiguada. Provocaram uma desordem não contida pela Polícia Militar do Distrito Federal e que só foi possível debelar quando o presidente da República chamou as Forças Armadas a intervir, como determina a Constituição.

A imprensa, não versada no Direito Constitucional, e os políticos de esquerda, que chamaram os agressores de bens públicos de *companheiros mascarados*, enxergaram no ato uma violação à ordem democrática. Ora, agiu o presidente da República rigorosamente como deveria, não se omitindo na preservação da ordem e da lei, pois a Constituição permite o uso das Forças Armadas em tais circunstâncias.

O artigo 142 da Carta Magna, *caput*, tem a seguinte redação: *As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.*

São três, portanto, as suas funções, a saber: 1) garantir a defesa da Pátria; 2) garantir os Poderes constituídos; e 3) a pedido de quaisquer deles (Poderes constituídos) assegurar o cumprimento da lei e da ordem.

Em outras palavras, o Título V da Lei Suprema, destinado a assegurar o Estado Democrático de Direito nas crises externas ou internas – que nós, os constitucionalistas, denominamos *Regime Constitucional das crises* – constituído de nove artigos (136 a 144), dá às Forças Armadas (142 a 143) e às forças de segurança pública (144) tais funções, que podem ser exercidas em crises internas invocando o *estado de defesa* (crise localizada) ou de *sítio* (generalizada), para evitar que a ordem seja tisonada.

Ora, os baderneiros – que não entendem que na democracia todas as manifestações populares são válidas desde que sem violência – produziram caos impossível de ser controlado pela Polícia Militar, primeira linha de defesa da ordem pública e da paz social. Sua ineficiência causou a necessária convocação do Exército, cuja mera presença simbólica já serviu para estancar a desordem, a ponto de o decreto presidencial poder ser revogado em menos de 24 horas.

A lição não compreendida pelos que desconhecem a Constituição – além daqueles que fingem não compreendê-la por cinismo, com vista à imposição arbitrária de seus próprios objetivos – é a de que os constituintes de 1988 deram às Forças Armadas o relevante papel de estabilizador das crises políticas e sociais, quando os Poderes se tornarem incapazes de uma solução por vias normais. Assim, agem na defesa da Pátria (fracasso da diplomacia), na defesa das instituições contra agressões físicas (fracasso da população em entender que a violência contra instituições não é própria das manifestações democráticas) ou da lei e da ordem (fracasso da harmonia entre Poderes ou invasão de competência de um na de outro).

O simples fato de se criar esse instrumento supremo e estabilizador, em momentos de crise não solucionada pelo poder civil, foi pensado pelos constituintes de 88, objetivando preservar a mais importante conquista política de um povo, que é a democracia.

John Rawls, em seu livro *Direito e Democracia*, sustenta só ser possível a democracia a partir da convivência de *teorias não abrangentes*, ou seja, não há teoria absoluta, na democracia; do debate entre as várias teorias é que surge, para cada nação, a melhor aplicável. Não sem razão, o regime parlamentar é o melhor sistema de governo (responsabilidade a prazo incerto), pois as mudanças políticas se fazem sem traumas, ao contrário do presidencialismo (irresponsabilidade a prazo certo), em que tais mudanças são sempre traumáticas. Das 20 maiores democracias do mundo, 19 são parlamentaristas e só uma (Estados Unidos) é presidencialista.

Tais considerações eu as faço para esclarecer que têm as Forças Armadas função relevante, para não permitir que a democracia brasileira seja maculada por baderneiros e políticos oportunistas, ou seja, aqueles que causaram o caos econômico, a inflação descontrolada, o desemprego elevado e brutal queda do PIB, além de longos anos de corrupção sem limites.

A democracia só pode ser vivenciada por povos que compreendem que o debate político é necessariamente oposição de ideias e que estas devem ser sempre expostas sem limites, mas também sem violência, para que a razão, e não a emoção gerada pelo populismo, venha a prevalecer. A ignorância, de rigor, é a grande arma de que o populismo se serve para conquistar o poder. Mas o líder populista é um despreparado para exercê-lo, razão por que, quando o conquista, promove retrocesso e corrupção.

Pode-se criticar o texto constitucional por adiposidade excessiva em disposições, muitas delas sem densidade constitucional. Entretanto na essência, Ulysses Guimarães e Bernardo Cabral (presidente e relator) conseguiram de seus pares um texto em que a parte dedicada aos princípios fundamentais é boa, principalmente a que diz respeito aos direitos individuais e ao equilíbrio entre os Poderes, com papel relevante, mas de reserva para crises, das Forças Armadas ■

Democracia e Direitos Humanos

Reis Friede

Desembargador Federal Vice-Presidente do TRF2 e ex-membro do Ministério Público
reisfriede@hotmail.com

O conceito de democracia encontra-se umbilicalmente associado aos Direitos Humanos.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos se constitui em um marco no contexto político e ideológico do tema em epígrafe. Os Direitos Humanos também se encontram inseridos, na atualidade, no contexto do princípio da extraterritorialidade, fazendo com que a democracia também se exteriorize como uma cultura humanística.

Introdução

Com o advento da era contemporânea, a expressão *democracia* passou a admitir, em uma tradução ampla, um significado peculiar e universal, associado aos direitos inerentes ao homem como ser humano, independentemente dos inerentes aspectos (culturais, linguísticos, raciais, de credo etc.) específicos de cada comunidade nacional.

A geratriz de tal fenômeno parece ter explicação no fato de que, embora cada ser vivo seja ímpar, o gênero humano possui também uma infinidade de elementos comuns que permitem deduzir a existência efetiva de uma grande e única comunidade global, transcendente ao simples resultado da soma das diversas sociedades nacionais que a compõem.

O primeiro resultado objetivo dessa constatação (que, ao que tudo indica, ensejou a caracterização de uma específica e peculiar linha histórico-evolutiva) decorre da própria *Declaração Universal dos Direitos do Homem*, em 1948, no contexto histórico da criação da *Organização das Nações Unidas* – ONU (na qualidade de efetiva Confederação Institucional), no imediato período do pós-guerra, em 1945, transnacional e com plena competência, a exemplo dos tribunais nacionais, para interpretar (e aplicar) o que se convencionou denominar por legislação comum internacional.

Direitos Humanos e Ideologia

Nesse sentido – não obstante o indiscutível avanço rumo à caracterização efetiva de uma genuína *Constituição Global* – o advento da *Declaração Universal dos Direitos do Homem* também acabou contribuindo, mesmo que indiretamente, para o acirramento de uma ampla problemática, relativa aos chamados *direitos humanos*, consistente, a exemplo de todos os elementos de natureza normativa, na questão específica da interpretação (e do alcance) de seus dispositivos, posto que – por razões, acima de tudo, ideológicas – subsiste uma natural controvérsia hermenêutica na aplicação prática de seus variados regramentos.

Destarte, muitas das ações em princípio violadoras dos direitos humanos para considerável parcela da comunidade internacional, particularmente no período *bipolar* de confrontação ideológica, não eram entendidas sob a mesma ótica por outras coletividades, criando objetivamente uma espécie de *impasse político*, cuja solução última passa a oscilar entre a simples imposição da ideologia dominante (solução aplicada particularmente no período compreendido entre os cinquenta anos do pós-guerra) até à criação de verdadeiros tribunais internacionais, com jurisdição transnacional e com plena competência,

a exemplo dos tribunais nacionais, para interpretar (e aplicar) o que se conven-
cionou denominar por legislação comum
internacional.

Nesse diapasão analítico — ainda que
não plenamente factível no presente — es-
pera-se, no futuro próximo, que os *direitos*
humanos passem a ser verdadeiramente
assegurados para todos os homens no
planeta, independentemente de suas
respectivas nacionalidades, o que corres-
ponderia, em grande medida, ao sonho de
se construir uma genuína *aldeia global*,
na qual a *democracia*, em sua vertente
ampla, passaria a se constituir em uma
realidade efetiva para todos, encerrando,
em definitivo, a possibilidade da existência
de regimes políticos ilegítimos, de índole,
sobretudo, totalitária.

Direitos Humanos e Princípio da Extraterritorialidade

Todavia, no presente estágio evolutivo
do Direito Internacional, é sensato concluir,
reforçando, em parte, a tese da *imposi-*
ção da ideologia dominante, que muitos
Estados — independentemente da própria
existência de tribunais internacionais
específicos (que, em princípio, teriam sua
jurisdição limitada aos nacionais signatá-
rios de sua criação, muito embora alguns
defendam a simples imposição do poder
jurisdicional internacional mesmo aos pa-
íses não signatários) e, em certo aspecto,
antecipando-se à efetividade dos mesmos
— têm defendido, de forma simplória, a
aplicação do controvertido *princípio da*
extraterritorialidade — com a consequente
supressão do reconhecimento da sobe-
rania nacional — para o julgamento, em
solo nacional, de cidadãos estrangeiros e
residentes em países soberanos, acusados
de praticar, em termos genéricos, crimes
de violação contra os direitos humanos.

Muito embora, no terreno abstrata-
mente intencional, possa parecer louvável a
iniciativa, a verdade é que a mesma camufla
uma efetiva (e perigosa) imposição ideoló-
gica dos Estados dominantes em relação
aos chamados Estados periféricos ou, em

outras palavras, entre Estados detentores
de poder militar, econômico e político
relativamente aos demais *players* globais.

Nessa linha de raciocínio, revela-se cla-
ramente a aplicação prática de dois pesos e
duas medidas, posto que, enquanto Estados
centrais puderem manter, independentemen-
te de passaportes diplomáticos (e de suas
consequentes imunidades), em situação de
verdadeiro cárcere privado, o então general
Pinochet, acusado de ser responsável pelo
desaparecimento de três mil pessoas (entre
chilenos e estrangeiros) durante a imposição
de seu regime no Chile, por outro nada se fez
em relação aos diversos dirigentes chineses,
responsáveis comprovadamente pelo exter-
mínio de um número infinitas vezes superior
de *inimigos do regime*, ou mesmo de tantos
outros ditadores vivos, e ainda na *ativa*,
mas que, por auferirem tal condição, ainda
possuem uma vasta parcela de poder para
defenderem suas posições desrespeitadoras
dos direitos humanos.

A questão *sub examen*, portanto,
oculta uma inegável dose de *covardia* e
hipocrisia, travestida por meio do nobre ob-
jetivo de se defender os direitos humanos.
Covardia porque apenas admite a imposi-
ção do pretenso *princípio da extraterrito-*
rialidade contra cidadãos desprotegidos ou
contra nacionais de Estados com limitado
(ou inexistente) poder de reação, descon-
sideradas, em todos os casos, a maior ou
menor gravidade de suas supostas ações
criminosas. *Hipocrisia* porque não leva em
conta a existência ou não de uma sinérgica
autoridade moral para julgar crimes contra
a Humanidade também praticados, even-
tualmente, pelos Estados-juizes.

Por fim, o malsinado *princípio da ex-*
traterritorialidade, ao atentar diretamente
contra as inerentes *imunidades diplo-*
máticas, construídas sob o baluarte do
respeito à soberania estrangeira, contribui,
sobremaneira, para o crescente problema
de credibilidade dos próprios organismos
internacionais, mormente quando conside-
ramos que a sede de tais entidades situa-se
em solo nacional (como no caso da ONU,
em Nova Iorque, EUA), criando, dessa feita,

um problema global de confiabilidade entre
os diferentes povos representados.

Democracia e Cultura Humanística

Para trazer ainda mais complexidade à dis-
cussão, resta afirmar a existência de outra faceta
da democracia que se revela subjetivamente na
inerente *questão cultural* que a permeia.

Nesse sentido, não há como deixar
de concluir que o *regime democrático*,
em sua acepção ampla, decorre de uma
incontestável *cultura humanística* que, em
última análise, apregoa universalmente a
primazia do próprio ser humano.

Ocorre que, por inerentes questões
ideológicas (e mesmo de simples luta pelo
poder), o *regime democrático* também se
apresenta, nesse contexto, como razoável
instrumento de dominação, ainda que inva-
riavelmente acobertado por determinados
elementos humanísticos.

Sob esse aspecto, vale lembrar que
para os antigos países do chamado *Bloco*
Comunista autodenominados *democracias*
populares, o postulado da *igualdade* era
considerado o ícone do regime democrá-
tico, e todo tipo de crítica ao poder central
(governamental) que sufocava qualquer
pretensão por mais *liberdade*, era contra-a-
tacado pelo argumento de que no Ocidente
imperava uma *falsa liberdade*, consideran-
do que a *ditadura econômica* não só fazia
prevalecer a vontade dos ricos sobre os
pobres, como, também, sufocava o próprio
direito de manifestação das camadas me-
nos favorecidas (a maioria da população).

Sob outro ângulo, os países do de-
nominado *Ocidente Pluralista* (numa clara
alusão ao *multipartidarismo* dominante
nessas Nações em virtual oposição à *di-*
tadura do partido único) sempre apregoaram
o postulado da *liberdade* como o suporte
maior do regime democrático moderno,
fundado, especialmente, no pensamento
de Alexis de Tocqueville, em referência à
Pátria da Liberdade (EUA), segundo o qual
a democracia é como maré alta; recua
apenas para retomar com mais vigor e logo
se torna evidente que, apesar de todas as
flutuações, a maré sempre ganha terreno ■

Maduro inspira projeto autoritário no Brasil

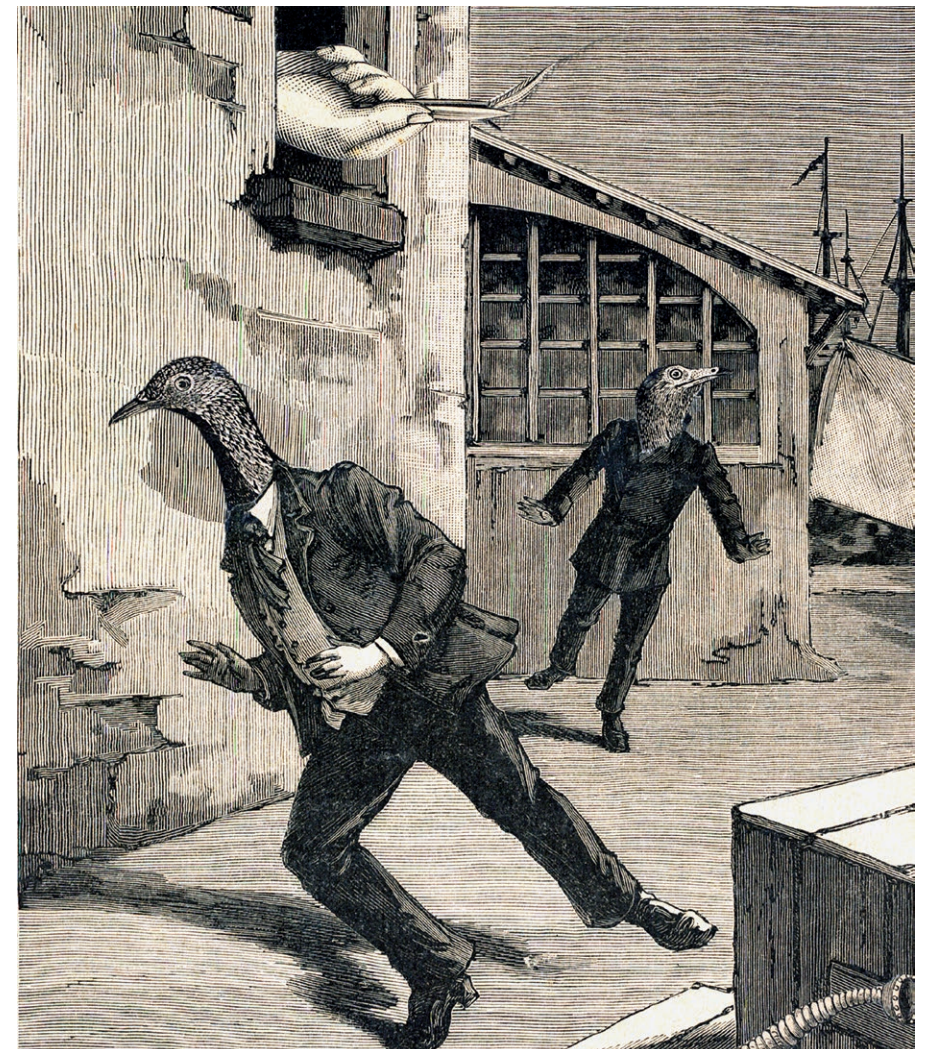
Enquanto morriam pessoas nas ruas
de Caracas e outras cidades vene-
zuelanas, devido à forte repressão das
tropas da Guarda Nacional Bolivariana e a
ação de grupos paramilitares, a presidente
do PT, senadora Gleisi Hoffmann (PR), e a
secretária de Relações Internacionais do
partido, Mônica Valente, assinaram artigo
na “Folha de S.Paulo” em defesa da Cons-
tituinte lançada por Nicolás Maduro, para
converter de vez o regime numa ditadura.

Gleisi e Mônica ressaltam o acerto da
decisão de Maduro de chamar o “povo”
para resolver a grave crise política, des-
conhecendo as maquinações para a con-
vocação desta assembleia, rechaçada em
consulta popular feita pela oposição. Uma
Constituinte eleita com baixa presença nas
zonas eleitorais, em meio a fraudes que
envolveram um milhão de votos, segundo
a Smartmatic, empresa que forneceu a
tecnologia usada na votação. Sequer todos
os chavistas apoiaram a manobra.

Não teria importância se não assi-
nassem o texto duas dirigentes do PT,
uma delas presidente. À primeira vista,
algo despropositado. Nada disso. O artigo
reflete mesmo o que pensa uma corrente
radical que existe desde sempre no PT, e
que parece ganhar mais espaços dentro do
partido à medida que se aproximam as elei-
ções de 2018, tenha Lula ou não condições
legais de disputá-las. Quem acompanha o
PT não se surpreende. Nos 13 anos em que
o partido esteve no poder em Brasília, há
inúmeros exemplos de tentativas de impor
esquemas bolivarianos ao país.

A Constituinte de Maduro já havia
sido feita por Chávez em 1999, em outro
contexto, com o presidente recém-eleito
e sustentado por alta popularidade — ao
contrário de Maduro. Como era o plano, a
assembleia serviu para garrotear o Legisla-
tivo e o Judiciário. Maduro segue a mesma
cartilha, mas a conjuntura lhe é adversa.

No Brasil, a cartilha foi seguida — sem
êxito, devido à solidez das instituições — na
proposta de uma “Constituinte exclusiva”



para tratar da reforma política — ilegal,
porque não pode haver uma assembleia
com poderes constituintes a não ser em
ruptura de regime.

Também é parte desta cartilha uma lei
dos meios de comunicação, para desestru-
turar as empresas privadas que sustentam
o jornalismo profissional. Na Argentina, o
casal Néstor e Cristina Kirchner, aliado de
Chávez, conseguiu aprovar esta lei, para
desestabilizar o grupo “Clarín” e o “La
Nación”. A derrota de Cristina para Macri
barrou este projeto. Este e tantos outros
necessitam de um regime fechado para
serem executados. Daí a importância de
uma “Constituinte”.

Não se deve esquecer, também, que,
ainda no primeiro governo Lula, surgiram
duas iniciativas cujo DNA é conhecido: a da

Agência Nacional do Cinema e do Audiovi-
sual (Ancinav), idealizada no Ministério da
Cultura de Gilberto Gil e Juca Ferreira, para
controlar o conteúdo da produção audiovi-
sual — leia-se, censura — e o do Conselho
Federal de Jornalismo, saído do Ministério
do Trabalho, a fim de supervisionar a pro-
fissão, com objetivos óbvios. Diante da
reação, Lula os engavetou.

No impeachment de Dilma Rousseff, o
Diretório Nacional do PT aprovou resolução
de autocritica em que o partido lamenta
não haver modificado o currículo das
academias militares e intervindo na Polícia
Federal e no Ministério Público. Portanto, o
artigo de Hoffmann e Valente tem coerência
com o PT. Não foi escrito por descuido ou
desinformação. Reflete um projeto autori-
tário para o Brasil ■

ESTADOS

COMPROMETIMENTO DA SOBERANIA E AUTODETERMINAÇÃO

Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

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

O século XIX assistiu ao surgimento dos últimos grandes Estados. Nesse século não somente Alemanha e Itália fizeram seus aparecimentos no cenário mundial, mas, também, os Estados Unidos puderam realizar seu destino manifesto, transformando-se em um portentoso Estado continental.

O século XX, entretanto, conseguiu evidenciar as máximas expressões de estadolatria, com o aparecimento do fascismo e do comunismo, e, também, de importantes Estados surgidos do desmembramento dos impérios coloniais.

Acrescente-se que durante os cinquenta anos que durou a Guerra Fria, o mundo girou em torno de um sistema de relações interestatais centrado em dois grandes Estados. A última década daquele século, entretanto, transformou-se na era do ocaso dos Estados.

Em nenhum momento da evolução histórica da Humanidade os Estados se encontraram em tal condição de desprestígio. O novo Direito Internacional aponta para concepções, tais como: direito de ingerência, tutelas supranacionais, direitos humanitários e soberanias limitadas, todos os quais coincidem no desconhecimento da primazia estatal dentro da ordem internacional.

Por outro lado, o fenômeno da globalização vai carcomendo implacavelmente as funções dos Estados e as identidades sobre as quais estes se assentam ao mesmo tempo em que o fenômeno étnico e os fundamentalismos vão escavando suas bases de sustentação.

Observa-se que o poder que anteriormente os Estados detinham tende atualmente a fluir em três direções distintas: para cima, orientado aos organismos supranacionais e coletivos; para os lados, em direção às organizações não governamentais; e, finalmente, para baixo, dirigido a regiões cada vez mais autônomas.

Particularmente chamativo é o duplo processo de desmontagem que se opera sobre o Estado, desde as instâncias da globalização e do fundamentalismo. Sob o influxo da globalização, os Estados vão se desfazendo de boa parte das funções que os caracterizavam, adentrando em processos de privatização e abandono de serviços públicos. Cada vez menos, os Estados se distinguem das corporações privadas e, cada vez mais, vão se regendo pelas mesmas normas de competitividade.

Os cidadãos, crescentemente desassistidos e ansiosos, observam como ao seu redor tudo passa a reger-se pelas exigências e pela ética do capital privado. A inevitável erosão da lealdade do cidadão para com o Estado vê-se reforçada com o desgaste da identidade nacional que a globalização traz em seu bojo. É o resultado inevitável da homogeneização planetária.

De alguma maneira, o fenômeno globalizador vai pressionando o Estado, de cima para baixo, por meio de uma intensa ação asfixiante. A única resistência capaz de interpor-se a essa ação devastadora e implacável é representada pelos núcleos de identidades subsistentes, ou seja, os fundamentalismos e os etnicismos desatados, que conspiram sistematicamente contra os Estados, destruindo seus alicerces.

Paradoxalmente, a crise vivenciada pelo Estado tem vindo acompanhada do surgimento indiscriminado de novos Estados. Somente do desmembramento

da União Soviética, da Iugoslávia e da Checoslováquia surgiram 22 Estados independentes.

Não foi somente no velho bloco socialista, porém, que se produziu este fenômeno. Países considerados centrais no mundo ocidental, como Canadá e Bélgica, confrontam a mesma ameaça. O porquê deste fenômeno está intimamente ligado à própria crise do Estado. Quatro elementos centrais explicariam o processo em marcha: primeiramente, os núcleos radicais de identidade que buscam conformar Estados que atendam às suas particulares características. Em segundo lugar, a possibilidade de encontrar, em nível planetário, os elementos de complementaridade e integração que davam sentido ao Estado. Em outras palavras, na medida em que os Estados se integraram globalmente, e deixaram de ser unidades de auto-sustentação, torna-se possível que suas regiões componentes possam aspirar a uma existência independente. Em terceiro lugar, o próprio fato de que o êxito na economia global não é determinado pela quantidade de recursos naturais, mas sim pela qualidade de seus recursos humanos. Os segmentos e regiões mais avançados do interior dos Estados começam a ver, como uma carga desnecessária, os territórios e porções sociais mais atrasados, buscando desvencilhar-se deles. Em quarto lugar, sob a proteção dos organismos de segurança coletiva e do novo Direito Internacional, já é possível a subsistência de Estados débeis, tornando-se desnecessário o escudo protetor dos Estados mais fortes.

Em síntese, hodiernamente, a crise que os Estados enfrentam é a própria fonte de sua proliferação, ou seja, os Estados ampliam-se em quantidade, porém significam cada vez menos em termos de soberania e autodeterminação ■



QUEM SOMOS NÓS

E QUE NAÇÃO É ESSA?

Araken Hipolito da Costa

Cel Av

Editor da Revista Aeronáutica

Durante nove anos de estudos sobre o Pensamento Brasileiro no Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica, com o objetivo de analisar quem somos nós e que Nação é esta, constatamos a relevância de nos aprofundarmos sobre a identidade nacional, o marco sensível da nossa brasilidade. Considerando a nossa primeira pergunta *Quem somos nós*, a resposta é inevitável: eu sou brasileiro. Entretanto quais são as bases para esta afirmação? A fim de validar tal questão, citaremos abaixo as etapas necessárias para atingir nossa identidade.

Herança

O conquistador português, ao chegar a estas terras, já encontrou os indígenas incorporados ao território. Logo depois, surgiu o trabalho escravo do negro africano. As peculiaridades de cada uma dessas etnias, somadas, gerou uma verdadeira miscigenação cultural, que hoje perfaz concretamente a cultura do homem brasileiro.

Pessoal

Fruto desta miscigenação cultural, e pelo exercício da linguagem, obviamente determinado pela língua portuguesa, a educação do homem se fez gradualmente. Neste processo, dá-se a absorção dos valores, criando uma visão de mundo e permitindo o nosso ser brasileiro obter sua integridade pessoal e, por consequência, sua integridade social.

Família

O berço familiar é a célula *mater* da formação da sociedade. A história da estruturação da família brasileira é singular, pois agrega modelos diversos, com suas especificidades, sobretudo no início, em que a diferença nas diversas classes sociais era gritante, mas forçosamente obrigando esses indivíduos a viver numa coletividade, provocando um ajustamento para a vida social.

Social

Com a predominância do tipo de família comunitária, marcada pela responsabilidade do chefe do clã em manter os filhos até o início da idade adulta, como diz o pensador Silvio Romero: *Quer conhecer a sociedade, conheça a família*. Em outras palavras, o Estado torna-se um modelo patrimonialista. De outro modo, o tipo de família particularista, a exemplo dos povos do norte da Europa, apresentaria um maior senso de liberdade e, portanto, menos dependência do grupo familiar quando os componentes atingem a juventude e buscam a cidadania, sendo menos dependentes dos governos e, conseqüentemente, do Estado.

Valores Morais (Teologia Moral)

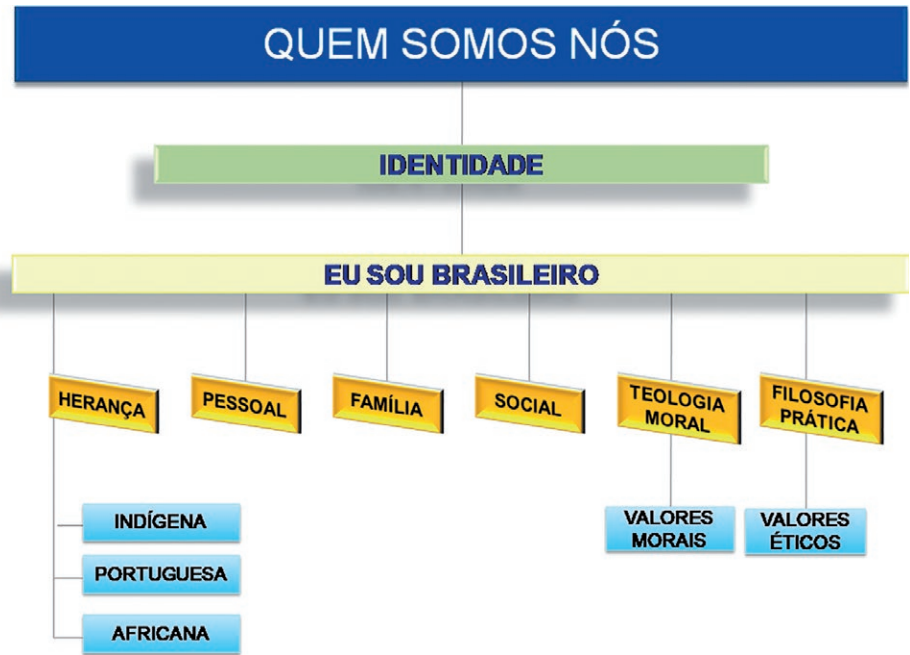
Por meio da Teologia Moral, que tem como fonte principal a revelação sobrenatural, mostrando ao homem o que ele deve fazer para adequar o seu comportamento aos princípios da fé. Em síntese, procura deduzir da Palavra de Deus as normas concretas que levem a pessoa humana à sua plena realização. São exemplos de valores morais: o amor a Deus, o amor ao próximo, a verdade, a felicidade, a liberdade, a fé, a esperança, a caridade, a justiça, a prudência, a coragem, a temperança.

Valores Éticos (Filosofia Prática)

A Ética, como parte da filosofia prática, versa sobre a reta ordenação dos atos humanos a partir da razão. Contribui para a realização do ser humano, indicando tão somente os caminhos que o bom senso e o raciocínio podem descobrir para orientar o seu comportamento. São exemplos de valores éticos: a amizade, a confiança, a coragem, a autoridade, a dignidade, a liberdade, a justiça, a igualdade, o respeito, o patriotismo, a cidadania, a responsabilidade.

Cabe ressaltar que os estudos relacionados ao Pensamento Brasileiro são produção de espírito, portanto dizem respeito à cultura, diferentemente do termo civilização, que significa a produção dos bens materiais. Assim, na vida cultural nacional é que são pensados e elaborados nossos valores, preservando nossa identidade, nossa brasilidade, e ordenando o sentido de Nação.

Com relação à segunda pergunta *Que Nação é essa*, para entender que Nação é esta precisamos definir, primeiramente, a nossa identidade, e, depois, relacioná-la ao seu complemento, que é a cidadania, pois a sua construção depende do grau de participação na vida política, na luta pelos direitos (todos eles), e isso sempre



acontece dentro das fronteiras geográficas e políticas do Estado-Nação. As pessoas se tornam cidadãs à medida que passam a se sentir parte de uma Nação e, como consequência, de um Estado. O ser nacional, com características individualistas, afasta-se da cidadania, pois não se interessa pela participação coletiva, restringindo-se ao seu mundo pessoal.

A cidadania está ligada à pátria, o que significa dizer que o sentimento a respeito da terra de seu pai, onde se fala a língua de sua mãe, materna, e a palavra terra devem ser compreendidas em sentido amplo, como referência ao país. Neste amor à pátria, aflora o patriota, oriundo da língua grega *patriotês*, que significa, também, cidadão, pois não se pode imaginar cidadania sem patriotismo. Desse modo, só é concebida como o espírito do serviço do bem comum e o exercício da ação política sobre o Estado que, ao mesmo tempo, afirma a identidade nacional. A cidadania só é possível em um povo que é soberano no interior, bem como no exterior.

Em decorrência deste sentimento de participação coletiva provocada pela cidadania, tendo como base a justiça, o bem comum e o amor à pátria, a sociedade começa a exigir os seus direitos e também da composição do Estado.

Esta obra da cidadania se manifestou pelos representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembleia Nacional Constituinte, que promulgaram, sob a proteção de Deus, a Constituição da República Federativa do Brasil em 1988. Listamos sinteticamente estas conquistas:

Direitos Políticos (artigo 14)

A soberania popular será exercida pelo sufrágio universal e pelo voto direto e secreto, com valor igual para todos, e, nos termos da lei.

Direitos Civis (artigo 5º)

Todos são iguais perante a lei em distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.

Direitos Sociais (artigo 6º)

São considerados direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados.

Potencial do Território Brasileiro

O território brasileiro possui 8.547.403 quilômetros quadrados, o que o torna o terceiro maior país das Américas e o quinto maior do mundo, atrás apenas de Rússia, Canadá, China e Estados Unidos. É um dos países com maior potencial em recursos minerais do planeta, com 55 tipos de minerais explorados. O ferro é o principal minério extraído no país, onde estão aproximadamente 8% das reservas de ferro do mundo. Dentre os principais minerais encontrados em solo brasileiro estão: a bauxita, o cobre, o cromo, o ouro, o estanho, o níquel, o manganês, o zinco, o potássio e o nióbio.

É o 12º maior produtor de petróleo

do mundo. Atualmente, mais de 50 companhias petrolíferas estão envolvidas na exploração de petróleo no país, com saída de mais de dois milhões de barris (320.000 metros cúbicos) por dia.

O Brasil possui um farto potencial para gerar eletricidade a partir do sol. Segundo o *Atlas Brasileiro de Energia Solar*, diariamente incidem entre 4.500 Wh/m² a 6.300 Wh/m² no país.

A imensa rede hidrográfica é muito importante para a vida econômica e social do Brasil. As principais cidades do Norte estão situadas às margens dos rios pelos quais circulam muitas mercadorias. Além disso, suas águas constituem fonte de alimento para boa parte da população por meio da pesca.



A energia hidroelétrica é a principal fonte de produção elétrica no país. Atualmente 90% da energia elétrica consumida no país advém de usinas hidrelétricas.

As florestas brasileiras, distribuídas por seis biomas (Amazônia, Cerrado, Mata Atlântica, Caatinga, Pampa e Pantanal) com características particulares, ocupam cerca de 61% do território brasileiro e desempenham importantes funções sociais, econômicas e ambientais.

O Brasil é um país privilegiado, pois cerca de 12% da água doce superficial do planeta correm em nossos rios. Na Amazônia está um quinto de toda a reserva de água potável do planeta, sendo que 45% de toda a água subterrânea do Brasil estão nesta região. Com seus 7,9 milhões de quilômetros quadrados, a Amazônia continental representa 5% da superfície terrestre do globo; ela apresenta mais de 60% do que sobra das florestas tropicais do planeta Terra, e, por último, a Bacia Amazônica cobre 3,89 milhões de quilômetros quadrados no território brasileiro, ou seja, 45% do país. O Aquífero Guarani, que ocupa 840.000 quilômetros quadrados, está no subsolo do Centro Oeste do Brasil e é capaz de abastecer a população brasileira durante 2.500 anos ■

POR QUEM OS SINOS DOBRAM, NO TRABALHO E NA FAMÍLIA

Ives Gandra da Silva Martins Filho

Ministro Presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e do Conselho Superior da Justiça do Trabalho (CSJT)

igm@gandramartins.adv.br

A mulher do século XXI é aquela que busca compaginar em sua vida a vocação familiar com a vocação profissional, equação nem sempre fácil de equilibrar. A dificuldade advém da forma como se encaram os termos da equação, como se a fórmula fosse de equilíbrio isonômico entre as duas vocações, pelo tempo de dedicação e pela importância das missões.

Ao lembrar o título da clássica obra de Ernest Hemingway, podemos nos perguntar por quem os sinos dobram no trabalho, e o natural é responder que batem pelos nossos amores. O trabalho, além de um serviço à sociedade, é a fonte de sustento da família e, portanto, motivo de realização pessoal e familiar de quem trabalha. O pensamento voa para aqueles a quem amamos quando trabalhamos, como o sentido e fim de nossos esforços. Daí que, na equação, a prioridade parece pender naturalmente para o lado familiar.

Que significa isso? Que o segredo da realização pessoal da mulher do século XXI, como também do próprio homem, na vida profissional, está em reconhecer e priorizar a família, nos casos de conflito de exigências. Não há sucesso profissional que compense um fracasso familiar, por se priorizar o trabalho em detrimento da família.

O modelo familiar do século XXI supõe o compartilhamento de responsabilidades,

em que marido e mulher decidem o que é melhor para a família. Já não existe a vontade do homem prevalecendo sobre a da mulher ou vice-versa, mas uma terceira vontade, a da família, o que mais convém a ela. Daí decidirem os cônjuges que trabalho um ou outro assumem e em que condições.

Se, por um lado, o trabalho da mulher no próprio lar é tão relevante que a Alemanha contabiliza no seu PIS esse trabalho, por outro, a realização profissional da mulher só é possível pelo compartilhamento de responsabilidades, com marido e mulher assumindo de forma isonômica as tarefas de manutenção do lar e atenção aos filhos.

Mas se fossemos mais a fundo, perguntando por quem os sinos dobram na família, descobriremos que eles dobram pela mulher e mãe, centro e coração da família. Nisso o século XXI não se diferencia de qualquer período da história humana: a mulher sempre foi e será a rainha e o eixo da família. E o homem que não tem isso claro implode de plano qualquer esperança de felicidade conjugal e até de sucesso profissional. Daí também que se cerque a mulher, especialmente pela sua condição de mãe e trabalhadora, de todas as garantias e proteções que a maternidade exige.

Se o excesso de protecionismo pode eventualmente comprometer o mercado de trabalho da mulher, o equilíbrio nas garantias, tratando desigualmente os desiguais na medida das suas desigualdades, promove uma sociedade mais próspera, uma vez que seus novos membros serão gerados em famílias em que imperaram o amor e a atenção aos filhos.



Ao se comemorar o dia das mães, essas reflexões são oportunas, para não se esquecer do valor da maternidade para uma sociedade sadia e que todos os cuidados que se têm para com a mulher, em sua dimensão de mãe e trabalhadora, representam um ganho para a sociedade. A igualdade intelectual entre homens e mulheres não afasta a desigualdade fisiológica, a exigir tratamento diferenciado em termos laborais e previdenciários,

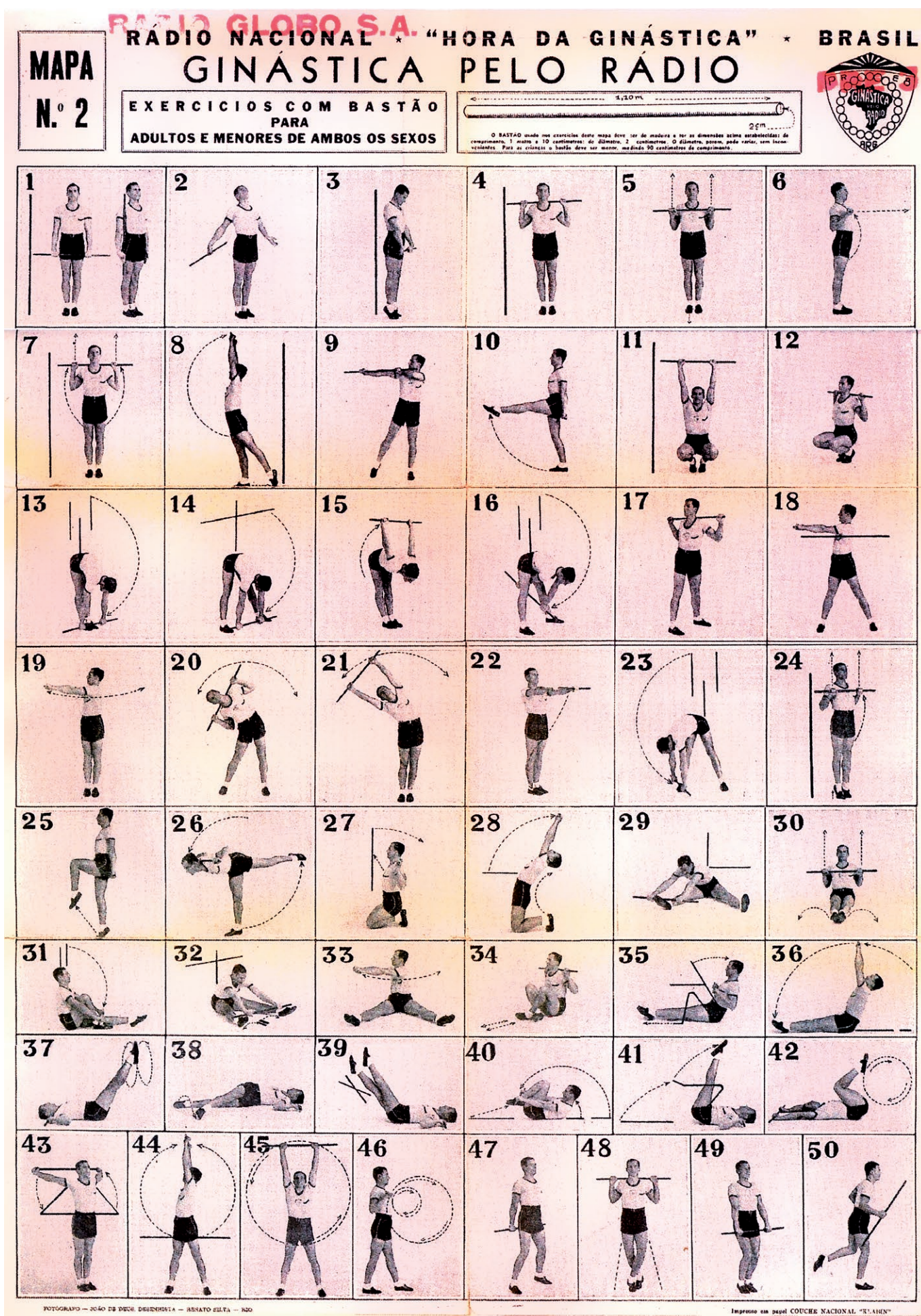
dado o maior desgaste da mulher gestante e mãe de família, por mais que o homem colabore na divisão de tarefas.

Em suma, numa hierarquia de valores, a família precede ao trabalho, ao tempo em que a mãe, como centro em torno do qual gira a família, merece o tratamento diferenciado próprio da correspondência do amor, pela dedicação generosa da mulher à família.

Para encerrar estas reflexões e re-

tirá-las da abstração, não posso deixar de evocar o exemplo de minha própria família. Emociona-me ligar para meus pais, hoje com mais de 80 anos, e ouvir de meu pai a pergunta: – Quer falar com sua mãe, que está aqui do meu lado, cada dia mais linda? – Esse amor, que foi sempre o sentido do trabalho de meu pai, junto com o serviço a Deus e ao próximo, materializou-se também na opção profissional que seguiu. Sendo

presidente de diretório local de partido político antes da Revolução de 1964, abandonou a política depois dessa data, não só ou principalmente pela decepção, mas por um apelo da esposa. E não se arrependeu ao se tornar apenas advogado, além de professor. Percebeu que a família valia mais do que o trabalho. E que a mulher – colega de faculdade e sócia de escritório – valia mais do que qualquer cargo ■



TRANSFORMANDO O MUNDO

Afonso Farias

Cel Int

Professor Doutor, Especialista em Política & Estratégia, Mestre em Administração Pública e Doutor em Desenvolvimento Sustentável
afonsofariasjunior@gmail.com

Em 2000, os **Objetivos do Milênio** foram assumidos por 191 países dispostos a atingir 50% das populações vulneráveis em relação a oito áreas: redução da pobreza; universalização do ensino básico; igualdade entre os sexos e autonomia das mulheres; redução da mortalidade na infância; melhoria da saúde humana; combate à AIDS, malária e outras doenças; garantia da sustentabilidade ambiental; e estabelecimento de uma parceria mundial para o desenvolvimento.

O Brasil superou sete dos oito objetivos, faltando apenas atingir os objetivos envolvendo a mortalidade materna. Entretanto **o principal objetivo era o combate à pobreza extrema e à fome**, que foi exemplarmente conduzido e conseguiu reduzir a pobreza bem antes de 2015, restando ainda mitigar mais fortemente a pobreza nas regiões Norte e Nordeste, assim como nas áreas rurais.

O governo brasileiro, desde 2015, é um dos países signatários dos **17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)** que a ONU propõe para serem atingidos até 2030. Entretanto, diferentemente dos objetivos anteriores, focados em atender um bilhão de pessoas em situação de risco social em países em desenvolvimento – até dezembro de 2015, a nova proposta visa atingir sete bilhões de pessoas que ocupam o globo terrestre, inclusive contando com os países desenvolvidos.

O documento **Transformando Nosso Mundo: Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável** contém cinco eixos: Pessoas, Planeta, Prosperidade, Paz e

Parcerias. Esses eixos estão contemplados nos 17 ODS, que são formados por 169 metas. Assim, impõem-se um desafio maior, mais complexo.

Os Objetivos e metas estimularão a ação até 2030 em áreas essenciais para a Humanidade e para o planeta. Especificamente, cada eixo está assim delineado:

– **Pessoas:** acabar com a pobreza e a fome, em todas as suas formas e dimensões, e garantir que todos os seres humanos possam realizar o seu potencial em dignidade e igualdade, em um ambiente saudável;

– **Planeta:** proteger o planeta da degradação, sobretudo por meio do consumo e da produção sustentáveis, da gestão sustentável dos seus recursos naturais e tomando medidas urgentes sobre a mudança climática, para que ele possa suportar as necessidades das gerações presentes e futuras;

– **Prosperidade:** assegurar que todos os seres humanos possam desfrutar de uma vida próspera e de plena realização pessoal, e que o progresso econômico, social e tecnológico ocorra em harmonia com a natureza;

– **Paz:** promover sociedades pacíficas, justas e inclusivas que estão livres do medo e da violência. Não pode haver desenvolvimento sustentável sem paz e não há paz sem desenvolvimento sustentável;

– **Parceria:** mobilizar os meios necessários para implementar esta **Agenda** por meio de uma Parceria Global para o Desenvolvimento Sustentável revitalizada, com base num espírito de solidariedade global reforçada, concentrada em especial nas necessidades dos mais pobres e mais vulneráveis e com a participação de todos os países, todas as partes interessadas e todas as pessoas.

Os vínculos e a natureza integrada dos Objetivos de Desenvolvimento Sus-

tentável são de importância crucial para assegurar que o propósito da nova **Agenda** seja realizado. Se realizarmos as nossas ambições em toda a extensão da **Agenda**, a vida de todos será profundamente melhorada e nosso mundo será transformado para melhor.

Os objetivos e metas estabelecem uma visão extremamente ambiciosa e transformadora. Projetando um mundo livre da pobreza, fome, doença e penúria, onde toda a vida pode prosperar. Onde se possa construir um mundo livre do medo e da violência e com alfabetização universal. Um mundo com o acesso equitativo e universal à educação de qualidade em todos os níveis, aos cuidados de saúde e proteção social, onde o bem-estar físico, mental e social seja assegurado. Um mundo em que reafirmamos os nossos compromissos relativos ao direito humano, à água potável e ao saneamento. Um planeta onde a Humanidade tenha alimento suficiente, seguro, acessível e nutritivo, e que seus *habitats* sejam resilientes, seguros e sustentáveis. Essa projeção ainda deseja desenvolver acesso universal à energia acessível, confiável e sustentável.

Dessa forma, assim como o Brasil esforçou-se e conseguiu atingir sete dos oito objetivos do milênio com eficácia, cada esfera pública deste país deve disciplinar-se e persuadir os 17 novos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, fazendo com que suas 169 metas sejam plenamente atingidas. Toda a *concertação* interna e interpaíses contribuirá para uma Humanidade mais próspera, pacífica e solidária.

Que a fome seja banida, que o planeta seja protegido da devastação ambiental e que reinem parcerias nesse sentido. Quando governo e sociedade querem, juntos e integradamente podem alcançar os mais difíceis desafios ■



HITLER E OS ALEMÃES

Eric Voegelin

Traduzido para o português por Elpídio Mário Dantas Fonseca. Introdução e edição de texto por Detlev Clemens e Brendan Purcell, São Paulo: É Realizações, 2008. (367 páginas)

O livro *Hitler e os Alemães*, do filósofo Eric Voegelin (1901-1985), que reúne onze preleções proferidas no verão de 1964 na Universidade Ludwig Maximilian de Munique, é um belo exemplo da inquietude intelectual que o levou, contemplando *ex-post*, ou seja, quase vinte anos depois do final da Segunda Guerra Mundial, a onda de comentários que na época circulavam na mídia, e que apontavam para algo como uma *culpa coletiva* quanto às atrocidades cometidas pelo nacional-socialismo, a formular uma questão básica e a responder a ela contrariando a opinião então prevalecente. As conclusões do filósofo servem, também, como uma inquietante indagação quanto à possibilidade de fatos semelhantes se

repetirem e, mais do que qualquer outra advertência, a explicarem a angústia em que parece estar mergulhada a Humanidade em termos do conflito de realidades que tão bem desenvolve no conjunto de sua obra e, em especial, em *Hitler e os Alemães*.

A pergunta fundamental do livro é: que fatores – filosóficos, políticos, psicológicos, históricos, culturais, econômicos e teológicos – permitiram que um regime tão cruel pudesse ascender ao poder pelo sufrágio dos eleitores e, a partir daí, perpetrasse tantas barbaridades contra a Humanidade? A resposta de Voegelin a essa questão descarta enfaticamente o conceito de *culpa coletiva*, que, para ele, não passava de um lugar comum ao lado de outras concepções como as do *passado indomado* e as do *Estado democrático*.

Para tanto, faz uso frequente das expressões *Primeira Realidade* e *Segunda Realidade*, criadas por Robert von Musil (1880-1942) e desenvolvidas por Heimito

von Doderer (1896-1966). Com argumentação sólida e extraordinário ecletismo cultural, mostra que existe uma realidade – a primeira – imanente ao homem, mesmo quando este perde a razão, tanto no campo fenomenológico da noética como no domínio pneumático do espírito, como componentes da realidade que o auxiliam a ordenar a própria existência. Quando o homem, motivado por ideologias que tentam negar tal axioma, nem por isso deixa de ser homem, pois, embora sua imagem da realidade seja equivocada, ela não perde a forma de realidade, o que significa que ele ainda é um homem, com todo o direito a fazer declarações a respeito das ordens do mundo, mesmo quando a força que o orienta para o divino se perde. Entretanto ao substituir a ordem real por uma pseudo-ordem, o homem já não vive na realidade, mas em uma falsa imagem da realidade, ou Segunda Realidade que, no entanto, ele crê – e, em

geral, tanto mais quanto menor for o seu nível intelectual – ser a realidade genuína.

Quando essa postura pneumopática, de distorção do *pneuma*, da essência espiritual, acontece, ocorre um choque inevitável entre as duas realidades: a Primeira, em que vive o homem ordenado com a transcendência de sua vida e, a Segunda, habitada pelo homem doente pneumaticamente e que, necessariamente, entra em choque permanente com a outra, conflito que se manifesta na construção de sistemas, já que, como a realidade não tem o caráter de um sistema, então, um sistema é necessariamente sempre falso e, quando pretende retratar a realidade, só consegue manter-se pulsando mediante trapaças intelectuais, como em Karl Marx (1818-1883) e Friedrich Nietzsche (1844-1900), por exemplo.

Na verdade, como observa Voegelin, *o homem está pneumopático, está doente do espírito*, e o caso agora se complica ainda mais pelo fato de ele estar ciente dessa trapaça, como é muito claro, por exemplo, em Nietzsche, que fala explicitamente desse problema. Se Marx e Nietzsche sabiam, no entanto, que estavam trapaceando, Nietzsche, que conhecia perfeitamente a realidade verdadeira de Pascal e sabia que a sua era uma imagem falsa, vivia frequentemente a tensão entre a realidade trapaceada que ele buscava e a que ele admirava em Blaise Pascal (1623-1662). O mesmo não se pode afirmar das trapaças pequeno-burguesas daquele logro cego em que vive o homem médio dos nossos tempos.

O homem-massa, com quem esbarramos diariamente no prédio, na TV, no emprego, na universidade, em passeatas e em todos os lugares, apenas mente e, muitas vezes, com uma boa-fé tão grande que gera o fenômeno que o filósofo espanhol José Ortega y Gasset (1883-1955) denominara, em sua *A Rebelião das Massas*, publicada pela primeira vez em 1930, de *honestidade compacta*, que resulta dos conflitos entre a Primeira e a Segunda realidades, em níveis intelectuais relativamente mais

baixos. Com efeito, honestidade, tal como pontualidade, frugalidade e outros atributos, são virtudes secundárias, ou seja, em poucas palavras, alguém pode ser honesto para com o seu chefe, que é um político corrupto, ou frequentar pontualmente a missa dominical e, durante o resto da semana, envolver-se em atos de corrupção, ou, ainda, poupar com vistas a aplicar um grande golpe no futuro. Um exemplo de honestidade compacta é a *crença* generalizada de que, se João é pobre, é porque Pedro é *rico* e, portanto, de que o Estado deve tirar do segundo para *distribuir* para o primeiro.

Em outras palavras, para Voegelin, a partir da segunda metade do século XIX e, em especial, no século passado, ocorreu uma enorme alteração da ênfase na representação do que é a realidade. No dizer do filósofo, *a realidade da razão e do espírito, que se revela nas experiências noéticas (ou seja, que buscam apreender a percepção) e pneumática, desaparece, e em seu lugar a ênfase é transferida para a experiência do mundo das coisas na existência espaço-temporal*. Mesmo que os símbolos de transcendência sejam, porém, seriamente deformados e desacreditados, a ordem verdadeira, autêntica, genuína do ser, permanece inalterada. Mesmo que G. W. F. Hegel (1770-1831), Marx e Nietzsche *matem* Deus e proporcionem mil explicações sobre a sua morte, o Criador permanecerá eterno, e o homem, com toda a sua arrogância e com toda a parafernália técnica moderna, terá que continuar lidando com a sua vida marcada pela *criaturalidade* e pela morte. Quando a fantasia, seja da concupiscência, seja do poder, seja do dinheiro pelo dinheiro, muda a ênfase da realidade, ela cria uma falsa imagem da realidade, da Primeira realidade. E, quando o homem busca viver na Segunda realidade tentando inutilmente transformar-se de *imago Dei* em *imago hominis*, explodem os conflitos e dilemas com a Primeira realidade que, por ser a autêntica, é uma ordem cuja existência é contínua e inescapável.

Surgem, então, quatro consequências entre as quais se debate o homem atual, num processo de diátese que se origina de sua tentativa de ser autossuficiente. A primeira é que o vácuo que necessariamente aparece entre as duas realidades precisa ser preenchido com o simbolismo da segunda realidade, dado que a primeira não pode ser abolida. Isto explica os apocalipses e as visões revolucionárias da História do mundo imanente de Immanuel Kant (1724-1804), do marquês de Condorcet (1743-1794), de Auguste Comte (1798-1854) e de Karl Marx, entre outros.

A segunda é uma enorme desilusão, já que o homem, ao tentar exterminar algo que não pode ser eliminado – a Primeira Realidade – e ao imputar-lhe o caráter de falsa realidade, vê-se na obrigação de viver a vida sem qualquer obrigação de transcendência e a buscar a negação do espírito. O resultado é o terrível sentimento do abandono por Deus.

A terceira é a própria destruição da *imago Dei*, ou seja, a *desumanização* do homem, com a consequente fantasia do *homem novo* de Marx e do *super-homem* de Nietzsche.

E a quarta é que, ao negar as experiências noéticas e pneumáticas do ser, o homem degenera o próprio sentido de sua vida, passando a preencher com realidades inexistentes fenômenos como os do poder, do dinheiro, da fama, dos conflitos, do instinto, da classe, do interesse, da religião, da nação e da raça.

Da leitura de *Hitler e os Alemães* emergem diversas lições. A principal é que o homem, ao se dissociar voluntariamente de Deus e abandonar ou relegar a plano secundário o fato inelutável da transcendência, mergulha no abismo da angústia e da inquietude ■

Ubiratan Iorio – Professor de Economia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Presidente Executivo do Centro Interdisciplinar de Ética e Economia Personalista (CIEEP) e Membro do Conselho Editorial de COMMUNIO. Texto extraído da COMMUNIO – Revista Internacional de Teologia e Cultura, v. XXVII, n. 2 (abr./jun. 2008), p. 596-599.

EU SEMPRE IMAGINEI QUE UM DIA ELES VOLTARIAM

Ivan Von Trompowsky Douat Taulois

Cel Av

In memoriam

Eu resolvi. Vou me levantar. Sentei na cama. Estava escuro. Consegui, naquele breu, achar o interruptor. *Fiat Lux*. Olhei o relógio: cinco horas. Ótimo!

Caminhei até a janela. Abri-a. Frio, muito frio. E nevoeiro. Uma nuvem branca,

espessa. Cinco metros e você não via mais nada.

Eu estava pernoitando no cassino dos oficiais. Por quê? Porque meu Esquadrão estava sediando o Torneio da Aviação de Caça, naquele ano. *TAC!* Leitor, um

detalhe importante. *Torneio da Aviação de Caça*, naquele tempo, significava dezenas e dezenas de aviões, pilotos, mecânicos, aeronaves de apoio etc.

Lembram-se, quando me levantei e olhei o relógio – cinco horas – e achei ótimo? – porque o meu dia seria longo, cansativo e cheio de surpresas, mas com um detalhe muito importante. Muito gostoso!

Resolvi correr. Era o que eu fazia todas as manhãs. Naquela época, eu corria muito... seis, oito, dez quilômetros. Inicialmente um pouco de frio. Logo me aqueci. Nevoeiro. Ainda no primeiro quilômetro, deixei as ruas asfaltadas da Base Aérea. Eu gostava de correr no campo. A relva molhada, as imperfeições do terreno, eram desafios a vencer. Os suecos desenvolveram esse tipo de treinamento, no início dos anos cinquenta. Eles chamavam de *Flartec*.

A corrida longa tem uma característica especial. Você sempre descobre que sua mente é muito mais veloz do que seu desempenho medíocre, naquele treinamento. E aconteceu mais uma vez. Do nada me veio um alerta de que aquele campo em que eu estava correndo tinha história. E tinha. Muita história!

Era o campo da *Air France*, que depois, virou *Gravataí*, e hoje, é Canoas. Ali aterrissaram nos anos 1920 até 1931, Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry, Henri Guillaumet, Paul Vachet e dezenas de outros pilotos. Dezenas. Esses pilotos tornaram realidade o sonho de Pierre George Latécoère, que nos anos vinte do século passado criou uma *Linha de Correios*, que depois se tornou *L'Aéropostale* e, por fim, *Air France*, a partir de *sobras da guerra*, a Primeira Guerra Mundial (1914-1918).

(Leitor, você não é obrigado a conhecer todos os detalhes dessa longa caminhada.)

O Nascimento da Aviação

Um desafio. Tentarei resumir o início dessa saga, com enfoques nos pilotos, os pioneiros. Uma carta postada em Paris seria recebida na *acolhedora* capital do Chile, Santiago! O pioneiro tem uma regra: quebrar regras. Obstáculos importantes foram vencidos. Vou citar dois exemplos: Oceano Atlântico, na etapa África-Brasil; e a Cordilheira dos Andes, na etapa Argentina-Chile. O que chamava a atenção naqueles pilotos era a determinação, vontade, e por que não, a coragem, na busca da concretização de um sonho, tornado realidade por Santos-Dumont.

A Aviação

A pergunta que até hoje todos fazem é lógica e evidente. Quem eram esses pilotos?

Essa pergunta tem milhares de respostas. Os jornais de todo o mundo os chamavam de *jovens idealistas*, *sean peur*, *diabos com asas* etc. Eu prefiro defini-los com os fatos. Eram bonitos (Jean Mermoz)! Eram escritores (Saint-Exupéry)!

Um jornal de grande circulação em Paris, na década de 20, publica uma nota curiosa. *Saint-Exupéry, além de escritor conhecido em todo o mundo, é também um dos pilotos da Latécoère*. A nota é curiosa, mas o jornal estava certo. Durante toda a sua vida, Saint-Exupéry dividiu os aplausos, a notoriedade, com suas duas grandes paixões: a de escritor e piloto!

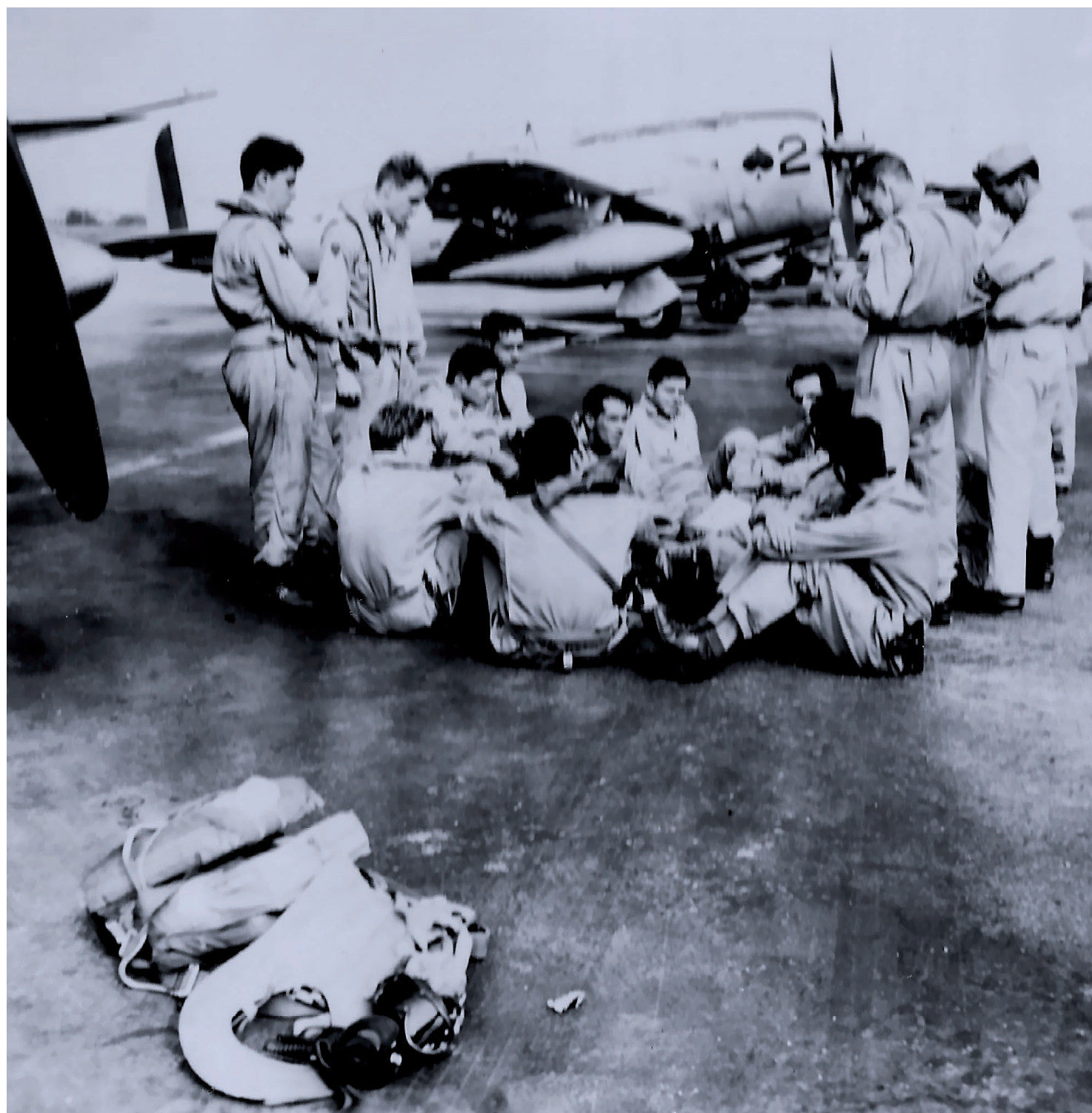
Eram homens (Henri Guillaumet). Guillaumet, em uma de suas travessias da Cordilheira dos Andes, teve problemas no motor. Realizou um pouso com o motor parado, em um platô de gelo, a 16, 17 mil pés (aproximadamente 500 metros) e temperatura 20, 25 graus abaixo de

zero. Conseguiu encontrar uma pequena caverna de gelo para abrigá-lo dos ventos noturnos (punhais, ele conta). Aguardou um, dois dias; e o socorro que não chegava. Resolveu caminhar, descendo, para tentar encontrar os pequeninos lugarejos que ele sobrevoara tantas vezes. Caminhou durante dias. Neve. Muita neve. Encontrou. Conseguiu sobreviver. A companhia Latécoère foi avisada. Saint-Exupéry vai ao seu encontro com um avião. Abraçam-se, finalmente. Ele diz uma frase que ecoa até hoje neste mundo complicado: – *Saint, somente um homem faria o que eu fiz. Um animal teria morrido!* Saint-Exupéry eterniza essa frase em um dos seus mais brilhantes contos, *Terra dos Homens*.

Eu terminei minha corrida. Corri cinquenta minutos em uma hora. É gostoso! Eu agora enfrentaria o mundo. Não repare, leitor. É assim que você se sente, vencedor. O nevoeiro era espesso. Você não tinha horizonte, nuvens. Eu identifiquei onde estava. Em um *taxi way* que dava acesso à pista principal. Dezenas de caças estacionados, lado a lado. O pátio do Esquadrão era pequeno. A solução fora espalhar as aeronaves por todo o *redor!*

Eu resolvi caminhar. Foi a melhor coisa que eu fiz. Eram dezenas de caças. Poderosos, bonitos. Hemingway, em um dos seus contos diz: *Os pilotos de caça amam seus aviões, como amam suas mulheres! Sabia das coisas, Hemingway!*

E eu o vi, engraçado. A primeira coisa que eu pensei me parecia lógica. O que esse rapaz está fazendo aqui? Caminhei em sua direção. Nessa pequena caminhada deu para observar alguns detalhes. Eu não errara. Era jovem, estatura mediana, corpo enxuto. Vestia uma calça clara, uma camisa de mangas compridas, me pareceu de linho. Muito elegante. Ele estava



rodeando uma aeronave (F-5). Lógico que ele *acariciava* com as mãos o alumínio frio e molhado pela umidade da noite. Está para nascer o piloto de caça que na sua primeira vez frente a frente com uma nova aeronave de caça não acompanha com as mãos, suas curvas, seu *shape*. É assim, não estranhe, *amor à primeira vista*.

Essa lição eu aprendi em fevereiro de 1959, em Fortaleza, no primeiro voo de caça que fiz. Meu instrutor era comandante do Esquadrão – Maj Av Berthier. O mito! Eram cinco e trinta quando nos encontramos, no rancho da Base. Estávamos escalados para o voo do *picolé*, às sete horas. Tive o melhor *briefing* de toda a minha carreira, nos equipamos e caminhamos para a linha das aeronaves T33/F80. No percurso, me recordo da preocupação em evitar as poças d’água. Havia chovido na madrugada.

Em um dado momento, Berthier segura meu braço. Paramos. E ele me diz, apontando para a grande linha das aeronaves: trinta F80/T33: – São lindas, não são? (as aeronaves, as garças etc.). Berthier as definia como moças bonitas! E eram.

E eu tive minha primeira lição. Ele me viu chegando e me recebeu com um sorriso sincero. Ele me cumprimentou. Eu retribuí.

– *Tu não me conheces?*

– *Não, não me recordo.*

– *Eu voei aqui nesse Esquadrão. O Gloster Meteor.*

– *Eu também voei o Gloster. Umas 800 horas.*

– *Mas olha, voaste bem!*

Houve um pequeno intervalo. E ele perguntou:

– *Me perdoe, mas vou tirar uma dúvida. Tu és o comandante do Esquadrão, é isso?*

– *Sou.*

– *Então, vou me apresentar. Sou o 1º Ten Av Ayrton da Silva Passos.*

Leitor, um pequenino diálogo, e a ficha caiu. A primeira vez em que servi aqui – 1963, essa história era contada repetidas vezes. Um tenente aviador, piloto de caça, bonito, rico, (sua família era do interior do

estado de São Paulo, miliardários). Essa história era contada quase como uma lenda. Os carros importados, que ele trocava no início de cada ano (pouquíssimos tenentes tinham carro naqueles tempos), namorador (*comeu* metade de Porto Alegre). Simpático, companheiro, muito bom piloto. Mas o 1º Ten Av Passos, que morreu após decolar do Aeródromo de Uruguaiana (pista de grama) com um North American T6G, retorna e sobre a pista inicia um *touneaux* a baixa altura. Após o dorso, a trajetória da aeronave, que era linear horizontal, se altera para uma descida sem controle em direção ao solo. Sua voz me trouxe para o presente.

– *Comandante, vou dar uma caminha-da e conhecer outras aeronaves.*

– *Boa ideia, Passos. Aproveite bastante.*

Apertamos as mãos com força. Ele caminhou uns dez passos. Voltou-se e deu um adeus. Ele era realmente um jovem bonito!

Leitor, eu tenho uma confissão a fazer. E tenho absoluta certeza de que o momento é esse. Naqueles cinco, dez minutos, em que conversei com o Tenente Passos, em nenhum momento eu me questionei se eu estava falando com o presente, ou com o passado. É mágico. Eu não sei explicar. Quem quiser que explique. Eu imagino que você, leitor, deva estar curioso, em saber o porquê dessa confissão. A explicação é simples. Enquanto eu conversava com o Passos, vi outras pessoas caminhando entre as aeronaves. Alguns sozinhos, duplas, pequenos grupos. E uma certeza. Estavam alegres. Conversavam. *Trocavam figurinhas!* Um deles, eu reconheci. Ele não me viu. E surgiram as perguntas. Era inevitável.

– *Meu Deus, será que eles voltaram? Seria bom demais! Será que eles são os caras que estou imaginando que sejam?*

Foi muito rápido. Os questionamentos foram varridos para o lixo... Eles voltaram. Com absoluta certeza. Era uma festa, eles não perderiam essa festa de jeito nenhum. A mente humana é danada. Uma fábrica de sonhos. Eu já imaginava uma banda de música tocando bem alto, alegrando a festa

(tocavam um *Domingo no Parque*, se não me engano é do Gil e Caetano).

E alguém gritou:

– *Novinho imbecilóide, o que que você está fazendo aqui?*

Virei-me rapidamente. E eu o vi! Coronel Carvalho. *Macaco de cheiro* (era seu apelido). Voamos juntos quatro anos na Unidade formadora de pilotos de caça. Voei bastante – 800 horas de F-80. Foi o melhor *puxador* de quatro aviões em diamante, a baixa altura com que eu voei. Seu *touneaux barril*, de *chão a chão*, era redondinho, gostoso, fácil.

– *Eu sou o comandante* – respondi.

– *Eu sei, o Anacreonte!*

Ele sorriu, sempre fomos amigos. Eu o respeitava e ele a mim. Era um baita piloto.

– *Trompowsky, você já leu a primeira Carta de São Paulo aos Tessalonicenses?*

– *Não, não li.*

– *Grande novidade! A primeira parte se refere a nós.* – e ele apontava para o seu peito.

– *Deus trará de volta com Cristo os que através dele entraram no reino da morte. A segunda parte é com vocês.* – e apontava para mim.

Deu um sorriso matreiro.

– *Eu trouxe pra você divulgar. Divulgar, Anacreonte!* – e leu o rascunho que trouxera.

– *Em seguida, nós que fomos deixados com vida, seremos arrebatados com eles nas nuvens, para o encontro com o Senhor, nos ares!*

Ele repetiu com ênfase, a frase final da carta:

– *O encontro com o Senhor, nos ares! Trompowsky, o encontro, o rendez-vous, será a 40.000 pés, 12 mil metros. Fique esperto, para não espirrar na reunião!* – e deu uma baita risada!

Carvalho, macaco de cheiro, arataka, cearense, inteligente. Quando se despediu, perguntou pelo Frota. Eram muito amigos.

– *Como é que está o Frota?*

– *Está bem, brigando com todo mundo.*

Ele riu. O nevoeiro logo o encobriu.

No momento em que o Cel Carvalho se despedia, me veio a lembrança daquele jovem que eu reconheci, conversando, *trocando figurinhas* com o seu grupo. Eu me recordo muito bem dele. E vocês, ao final desse conto, entenderão o porquê!

Vinte e três de outubro de 1963. Dia do Aviador. Solenidade militar e demonstração aérea. Dia escolhido a *dedo*. Céu azul, temperatura 25º C, doze Gloster Meteor, três esquadrilhas (quatro aviões): primeira esquadrilha – Bombas incendiárias (NAPALM); segunda esquadrilha – Acrobacias em Diamante, a baixa altura; e a terceira esquadrilha – Foguetes SBAT-70 ingleses. Cabeça de concreto!

O cenário da demonstração nem os deuses gregos escolheriam melhor: o antigo *stand* de emprego das aeronaves P-40, ao lado da cabeceira da pista. O público? Com uma visão privilegiada no morro do 2º ECA (Esquadrão de Controle e Alarme), a cerca de um, dois, cinco quilômetros dos alvos. Um anfiteatro grego. Duas casas de madeira (cenário cenográfico), com tambores cheios de combustível lá dentro. Próximas. Muito próximas! (separação lateral dez metros).

Decolagem, esquadrilhas nos seus Pl's, e tem início a demonstração. A esquadrilha em diamante inicia sua série, *looping*, *tauneouse* barril *chão a chão* sobre os alvos e abandona. Na sequência, a esquadrilha com bombas incendiárias, em voo rasante, formatura básica (quatro aviões), se aproxima para o lançamento a comando do líder, das oito bombas Napalm. Binzinho coloca as oito dentro da casa! E abandona. Logo imediatamente nós já entramos em voo rasante no sentido oposto ao eixo de lançamento, em formatura básica. No través do alvo, o líder inicia o *balling*, uma cabrada forte, em curva à esquerda, até à altura prevista para o enquadramento e posterior lançamento dos foguetes. Na sequência, com intervalo de três segundos, as aeronaves 2, 3 e 4 fariam o mesmo. Eu era o número três. O número quatro era o jovem, o muito jovem 2º Ten Av de nome Pedro. Vou chamá-lo assim. Era seu

primeiro nome, muito bom piloto. Tanto é verdade, que estava em uma Esquadrilha de demonstração!

O relato que farei, a partir de agora, tem um único objetivo. Eu desejo levar o leitor ao cenário que o jovem 2º Ten Av teve à sua frente, quando atingiu a altura prevista para o enquadramento. Quando eu atingi a altura prevista para iniciar o enquadramento, tive uma surpresa. À minha frente, tinha uma enorme coluna de fumaça alta, muito alta. Você não via os alvos. Parti para o plano B que criei na hora. Abri 10, 15 graus, livrando a fumaça. E mergulhei (60 graus) e tive sorte visual com o alvo. Lancei os foguetes e recuperei puxando um quilo de G. Pedro, como previsto, chegou a esse cenário e o encontrou, em piores condições. As três aeronaves anteriores haviam acertado o alvo. A sua opção foi fazer o lançamento dos foguetes, com ângulo menor, sempre mantendo o visual com o alvo.

Uma TV local acompanhava o lançamento de Pedro. O filme impressiona, a aeronave lança os foguetes e sobrevoa a nuvem do impacto. O repórter cinematográfico era muito bom. Ele continua acompanhando a aeronave e mostra, claramente, pequenos movimentos da asa (*aileron*s), e a aeronave girando à direita em direção ao solo... Aconteceu. Mil ensinamentos foram adquiridos, nós aprendemos.

No dia seguinte, o médico do Esquadrão fez um comentário que me impressionou:

– *Quando uma aeronave atinge o solo, a 700 quilômetros por hora, o corpo do piloto explode.*

E continuou seu depoimento, com a frieza profissional que sua profissão exige:

– *Foi difícil encontrar alguma coisa do tenente. Na realidade, o que nós enteramos, estavam dentro das botas de voo.*

Mas nós estávamos no ar. O controlador (Barrica) da área da demonstração informa: – *O nº 4 bateu!*

O líder comandou, via rádio, a reunião, e nós viemos para o pouso. Os procedimentos previstos para três esquadrilhas pousarem, e nós taxiamos para o pátio do

estacionamento. Onze aviões, uma a uma as aeronaves tomam seus lugares. Eu fui a última aeronave a entrar no estacionamento, cortei os motores, abri o *canopy* e soltei a máscara. E tive uma surpresa. A jovem esposa de Pedro, grávida, sozinha, estava ao lado da minha aeronave (lado esquerdo). Ela havia assistido toda a cena. Estava no morro do ECA e insistiu para que as amigas a levassem até o pátio do Esquadrão, a fim de aguardar a chegada das aeronaves. E me fez uma pergunta:

– *Trompowsky, onde está o Pedro?*

Respondi o que me veio à cabeça:

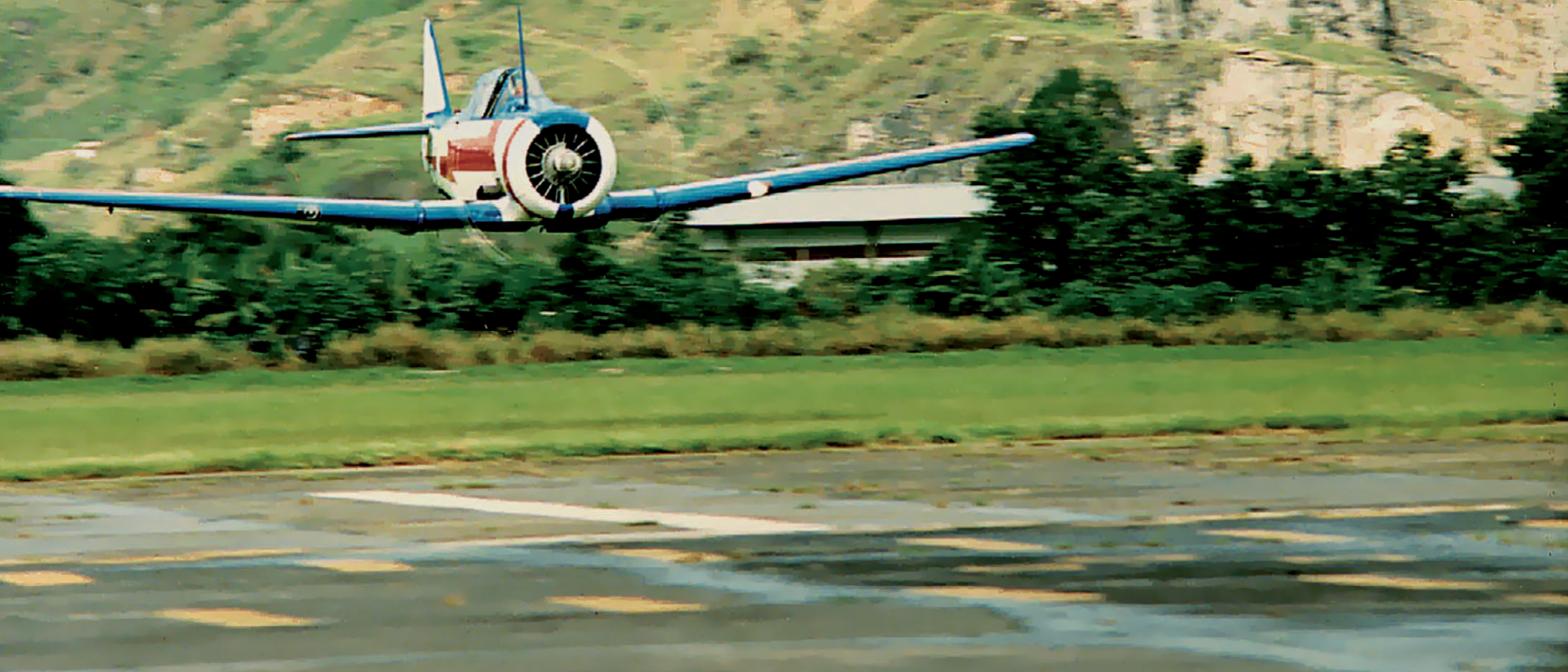
– *Uma aeronave teve problemas e pousou no Aeroporto Salgado Filho (próximo de nossa Base Aérea); a realidade é muito dura.*

Quando ela me identificou (a máscara de oxigênio solta), teve certeza de que perdera Pedro. É simples assim!

Eu vou revelar um fato que eu acho importante. Tinha muita gente. Eles vieram para a festa. Anote aí. Eles são festeiros! Querem um exemplo? Eu vi Magalhães Mota e Berthier caminhando em passo acelerado para ver alguma coisa. O Comandante e o Operações do Esquadrão, em 1954. O último ano dos P-40. Os dois tinham acabado de chegar da Inglaterra. Foram voar os Gloster Meteor (1953). Existe uma fotografia única, a mais bonita, a melhor, disparada, de todos os milhares de fotos que foram batidas, nestes 75 anos de nossa Força Aérea Brasileira. Um P-40, Magalhães Mota e Berthier no centro, em pé, com todos os instrutores, os chefes da manutenção e o médico da Unidade Aérea. A *aspirantada* sentada nas asas (Carvalho, *macaco de cheiro*, montado no nariz do P-40). O eterno atavismo do lombo de um jegue.

Eu vi essa foto, a primeira vez, há 50 anos. Nessa porcaria de tempo, que nós não podemos vencer, eu tenho o mesmo pensamento de quando a vi pela primeira vez. Um Esquadrão com Magalhães Mota (Comandante) e Berthier (Operações), com absoluta certeza, foi o melhor Esquadrão de Caça de nossa Força Aérea ■

O DIA EM QUE O BRAGA POUSOU SEM TREM



Maj Brig Ar Othon Chouin Monteiro

Na ocasião, Fumaça 2
chouin_1@hotmail.com

A Esquadrilha da Fumaça viajava praticamente em todos os finais de semana, fazendo demonstrações por todo o Brasil. As solicitações para nossas exibições eram, em sua maioria, para Minas e para o Sul: São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

O Rio Grande, em especial, tinha uma magia que nos atraía e nos fazia esperar, com ansiedade, as missões que lá fazíamos. E eram muitas.

Suas coxilhas suaves, campinas verdejantes a perder de vista, com bonitas fazendas de plantações e de gado, criavam

uma atmosfera muito agradável para todos nós que não cansávamos de admirá-las.

Em uma de nossas viagens, cujo destino final era Bagé, desviamos o itinerário e fizemos uma demonstração em Franca, onde passamos a noite. Era costume aproveitarmos nossos deslocamentos para atender a outras solicitações que pudessem ser encaixadas na mesma missão.

Após o pernoite, no dia seguinte, prosseguimos a viagem, fazendo escalas em Marte, Florianópolis e Gravataí, de onde iríamos direto a Bagé.

Cerca de uma hora de voo após a decolagem de Gravataí, em um dia de mau tempo, encontramos uma parede negra, que nos perturbou, pois era sinal de encrenca grossa pela frente: nuvens

carregadas, um vento forte que fazia as árvores se dobrarem rente ao solo e muitos raios riscando o horizonte.

Já preocupados, mantivemos nossa proa, voando em direção à tempestade e tentando achar alguma passagem que nos permitisse ultrapassar o mau tempo.

Ao chegarmos perto daquela parede, ficamos ainda mais apreensivos, pois o temporal estava realmente ameaçador. Não conseguíamos enxergar qualquer passagem e, ao insistirmos tentando encontrar uma brecha naquele paredão, fizemos muitos desvios sem uma orientação definida, o que acabou nos deixando completamente envolvidos pelo mau tempo. A essa altura, à nossa volta só havia chuva, com nuvens escuras e ameaçadoras que desciam até o solo.

semelhante, em Paranaguá. A Esquadrilha havia sido envolvida pelo mau tempo e eu, Othon, fui forçado a saltar de paraquedas. Perda total de um avião.

No dia seguinte, reiniciamos a viagem, agora com o céu claro e límpido, sem vestígio da tempestade da véspera.

Pousamos em Livramento e decolamos em seguida para Bagé, nosso destino final. Nessa etapa, um de nossos aviões não conseguiu recolher o trem de pouso. O trem iniciava a subida e depois descia: não travava recolhido. O piloto comandou o recolhimento, acionando o *push* diversas vezes, sem resultado; o trem não travava em cima.

Após o pouso, combinamos que faríamos a demonstração no dia seguinte com um avião a menos. O Isolado faria sua exibição antes do nosso *show*, usando um dos aviões da Esquadrilha. A Esquadrilha faria sua exibição com seus quatro aviões, normalmente após o término do voo do Isolado.

Enquanto reabastecíamos os aviões, um dos mecânicos comentou que essa pane já havia ocorrido há algum tempo com o Pinheiro (Ten Luís Felipe). Como solução, o Pinheiro havia colocado o avião no dorso, conseguindo, com essa manobra, travar o trem pela força da gravidade. Resolvemos tentar essa solução para, talvez, podermos voar com a Esquadrilha completa no dia seguinte.

O Ten Braga, sempre prestativo e doido para voar, se ofereceu para testar a solução aventada. Ele decolou, ganhou altura e tentou recolher o trem, sem sucesso.

Após haver atingido uns 3.000 pés, ele colocou o avião no dorso e nós vimos o trem se aninhar sob as asas, travando na posição recolhido por ação da gravida-

de. O Braga então se animou e fez várias acrobacias, puxando *G* para confirmar o travamento do trem. Tudo parecia perfeito e o Braga veio para o pouso. Na final, puxou um *peel off*. Lindo! E pousou sem trem!

Após o pouso, foi uma ginástica tirar o avião acidentado da pista, o que conseguimos com o apoio do pessoal local e da turma do Aeroclube. Assim, pudemos fazer o voo no dia seguinte, sem o Isolado, como havíamos planejado anteriormente.

No voo de demonstração, tudo correu perfeitamente: deu para suprimos, sem grandes prejuízos, a falta de uma das aeronaves.

À noite, fomos fidalgamente recepcionados pelo prefeito, que nos ofereceu um típico churrasco gaúcho. As autoridades locais e seus familiares se esforçaram em gentilezas e demonstrações de carinho e simpatia. Muita alegria e descontração, até que, a certa altura, um guasca lascado, sentado em frente a nós com a esposa, típico bagual da fronteira, com aquele forte sotaque do interior, dirigiu-se ao Braga e falou:

– Me dá um cigarro aí, tchê.

O Braguinha, sempre simpático e solícito, tirou do bolso um maço de Minister e entregou-o ao gauchão. E aí a surpresa! Que deixou o Braguinha completamente sem jeito e encabulou a todos nós.

Após haver tirado um cigarro do maço e examinado, o gaúcho falou, alto e claro:

– Tem filtro? Eu não fumo cigarro com filtro. Fumar cigarro com filtro é o mesmo que beijar peito de mulher de *soutien*!

Em seguida, sem se perturbar e nem piscar um olho, virou-se para um dos seus companheiros próximos, repetiu o pedido e obteve seu cigarro. Sem filtro, naturalmente! ■



Missão de Misericórdia

(25 de novembro de 1965)

Alberto Murad
Cel Av

No bimotor Beechcraft C-45 2831, do Comando Aerotático Terrestre, eu – piloto e comandante do avião – o Capitão Aviador Alcir Rebello – copiloto – e o 3º Sargento José Leandro Bonneau – mecânico – voávamos em missão de cooperação com o Exército, transportando oficiais paraquedistas que efetuavam o levantamento de zonas de lançamento, no Norte e Nordeste do país.

A duração da missão fora estimada em doze dias e estávamos, então, no sexto dia de voo intensivo, praticamente do nascer ao pôr do sol.

Decolamos de Boa Vista – capital de Roraima, cedo, tendo tomado apenas o café da manhã. Nosso plano de voo era para Manaus, pela aerovia Vermelho-20, etapa prevista de três horas e dez minutos. Após cerca de duas horas de voo, contudo, o motor esquerdo nos deu um susto: começou a vibrar como uma chocolateira, obrigando-nos a efetuar, *com as calças na mão*, um pouso no campo de Moura.

A pista de Moura era uma picada larga aberta na mata densa. Começava no Rio Negro e terminava num paredão de árvores

altas. Quaisquer que fossem a direção e a intensidade do vento, a aproximação para o pouso tinha de ser feita sobre o rio, e a decolagem, obrigatoriamente, em sentido oposto, isto é, na direção do rio, com a mata pelas costas. Só havia, ali, um cabo da Aeronáutica, encarregado de atender às tripulações e reabastecer os aviões, e um trabalhador braçal, incumbido de manter a área de pouso livre de mato, de cupins e de formigueiros. Mais ninguém, mais nada. Esse pequeno Destacamento era suprido de todas as suas necessidades, inclusive alimentos, por via aérea. Mas estava em situação difícil, porque um avião Catalina, civil, lá estivera em pane, consumira toda a reserva de gêneros e o avião abastecedor ainda não havia aparecido. Significava que nada havia para mitigar a nossa fome...

Também no nosso *Beech* não havia o que comer. Assim, o melhor era trabalhar depressa, sanar a pane e prosseguir viagem. Lançamos mãos à obra, todos, inclusive os oficiais paraquedistas, procurando ajudar o mecânico. E, afinal, horas depois, o motor ficou bom e pudemos seguir em frente.

Chovia em Manaus, quando chega-

mos, já no fim da tarde, cansados, sujos, famintos e sedentos. Creio que nunca tive tanto alívio ao cortar os motores e encerrar a jornada de voo e que jamais me senti tão pressuroso em antecipar o prazer de um bom banho e de um lauto prato de comida. À porta do avião, porém, esperava-me um sargento do Destacamento de Manaus, com o inoportuno pedido:

– Coronel, há uma senhora, em Itacoatiara, precisando urgentemente de medicamentos que têm de ser enviados daqui de Manaus, e o SAR (*Search and Rescue* – Serviço de Busca e Salvamento) solicita que o senhor os transporte.

Naquelas circunstâncias, o *choro* era inevitável:

– Mas logo eu? Espere aí, sargento, veja como nós estamos: imundos, sem comer, estourados de cansaço! Arranje outro.

– Não há outra solução, coronel. O tempo está ruim para os *teco-tecos* e o único avião em condições de voar por instrumentos é o seu. Além disso, o caso dessa senhora é gravíssimo, de modo que se os remédios não chegarem logo, ela morre...

Não havia jeito, mesmo. Os oficiais do

Exército rumaram para a cidade e, enquanto o mecânico cuidava do reabastecimento de combustível, procurei comer alguma coisa, na Estação de Passageiros. Nova decepção: não era esperado mais nenhum avião e, em vista do adiantado da hora, o bar estava fechado.

Uma ambulância encostara ao lado do Beechcraft. Antes de entrar no avião, vi quando um enfermeiro entregou ao mecânico uma caixa, sem tampa, contendo três frascos grandes, cheios de um líquido amarelado, e recomendou:

– Sargento, por favor, não deixe bater ou agitar muito, que estraga.

Confesso que estava profundamente aborrecido ao decolar e aproar para Itacoatiara, a quarenta e cinco minutos de voo. Aquela mulher não poderia escolher pior ocasião para adoecer e precisar de socorro, pensei.

Não sei o que me levou a olhar para trás, para dentro do avião, logo depois de nivelá-lo na altitude de cruzeiro. Estava escuro, mas dava para avistar, sentado na primeira cadeira, o mecânico. Ele ficara reabastecendo o avião e eu, por inadvertência, não lhe dera tempo para, ao menos,

lavar as mãos. Era uma figura engraçada, incrivelmente suja de graxa, óleo, fuligem, inclusive no rosto. Seu aspecto, no conjunto, revelava um cansaço extremo. E, ao primeiro, relance, chocou-me a sua postura estranha, com as mãos erguidas à frente, à altura do peito, como se orasse. Olhando melhor, vi o que ocorria: ele segurava a caixa de medicamentos e a mantinha suspensa, fazendo os braços de molas, para amortecer as vibrações e oscilações do avião dentro das nuvens. Lembrei-me, então, da recomendação do enfermeiro: – Não deixe agitar, que estraga.

Aos poucos fui me dando conta de que o nosso mecânico era a própria personificação do espírito de solidariedade: nada existia para ele, além de uma mulher doente, lá longe, cuja vida dependia daquele líquido que ele deveria preservar. Era uma desconhecida, nunca seria mais que uma desconhecida. Mas teria esposo, pais, filhos, irmãos. Poderia ter sido a sua esposa, a sua mãe, a sua filha, a sua irmã. Uma coisa era urgente, era importante: fazer chegar a ela o remédio capaz de mitigar-lhe os sofrimentos e aliviar a angústia de seus

familiares, que aguardavam, certamente, à cabeceira de seu leito, ansiosos, o ruído de um avião, que chegaria do céu trazendo uma esperança de salvação.

Fui, então, como que invadido por uma compreensão súbita daquilo que o mecânico, o restante da tripulação, o sargento que me esperara à porta do avião, o enfermeiro que recomendara *não deixe agitar, que estraga*, enfim, todos os participantes do episódio, simbolizavam. Tornei-me consciente de que, para desempenhar a sua parte, muitas vezes obscura, sempre anônima, mas significativa para o sucesso final da missão, cada qual encontrara inspiração e incentivo no mais sublime sentimento: o da fraternidade humana. Percebi, num relance, que esse sentimento, expressão do preceito bíblico de que devemos amar ao próximo como a nós mesmos, está latente no coração de cada um de nós e, cultivado, resgatará a todos dos males decorrentes do egoísmo e dará lugar a uma Humanidade mais altruísta e mais feliz.

Naquele instante, senti uma euforia imensa e vivi um dos momentos de maior satisfação íntima de toda a minha vida ■

PELAS ASAS DO 14-BIS

Alberto Santos-Dumont (Santos-Dumont/Palmira, Minas Gerais, 1873 – Guarujá, São Paulo, 1932) foi um pioneiro da Aviação brasileira e mundial, conhecido por sua postura visionária do potencial técnico e tecnológico de nossa sociedade. Representante de família abastada pôde realizar viagens à Europa buscando os mais avançados conhecimentos de engenharia e tecnologia de sua época, frequentando países como Suíça, França e Itália neste percurso. Com isto, Dumont aliou o seu respaldo financeiro às ideias que possuía e, assim, investiu boa parte de sua vida a elaborar o projeto de um aeroplano, tendo como algumas de suas principais invenções e experimentações de artefatos e máquinas de navegação aérea os inúmeros dirigíveis do N-1 ao N-6 e o icônico 14-bis, em 1906.

Já com uma carreira reconhecida internacionalmente com o Prêmio Deutsch, em 1901, e Archdeacon e Aeroclube da França, em 1906, o inventor e aviador brasileiro escreve um pequeno livro, objeto desta análise, chamado *O que eu vi, e o que nós veremos*, publicado no ano de 1918. Nesta obra podem ser destacados alguns importantes pontos do pensamento e da opinião do autor a respeito não apenas do seu escopo de aparelhos e máquinas de própria feitura, mas, também, um rico estudo dos principais rumos do horizonte de progresso técnico da Humanidade no início do século XX, e, mais especificamente, o papel da Aviação Civil, Militar e Comercial neste íterim.

O livro gira em torno das incontáveis possibilidades do motor a combustão, aplicado à incipiente aviação daquela época, já que o próprio autor proclama nas primeiras páginas do documento esta nova fase das máquinas para a sociedade:

Diante do motor a petróleo, tinha sentido a possibilidade de tornar reais as fantasias de Júlio Verne. (DUMONT, 2000, p. 20).

A estas palavras se somam o próprio entendimento de Dumont em relação a suas habilidades no campo da exploração técnico-científica de invenções, ressaltando a prosaica relação entre a capacidade de invenção e criação e o plantei técnico disponível para concretização destas ambições, em especial ao seu mais notório aeroplano, o 14-bis: *Perguntar-me-á o leitor porque não o construí mais cedo, ao mesmo tempo em que os meus dirigíveis. É que o inventor, como a natureza de Linneu, não faz altos; progride de manso, evolui. (DUMONT, 2000, p. 63-64).* O ar poético levantado por Dumont e o tom fantasioso mostram, em certo ponto, a própria surpresa do autor perante o inesperado avanço da Aviação no início do século XX, e é com esta empolgação e experiência vivida em meio a tal cenário que o seu ensaio, objeto deste texto, será analisado.

No ar soldados e passageiros

Um dos principais pontos ressaltados por Dumont é o potencial bélico para o qual os aeroplanos podem ser utilizados. Interessante notar que à data de divulgação do seu ensaio *O que eu vi...*, 1918, já findava a Primeira Guerra Mundial, evento histórico em que foram utilizados os primeiros ataques aéreos num conflito armado internacional: *Quem, há cinco anos, acreditaria na utilização de aeroplanos para atacar forças inimigas? Que os projéteis de canhões poderiam ser lançados com efeitos mortíferos de alturas inacessíveis ao inimigo? (DUMONT, 2000, p. 104).* E, mais especificamente, trazendo para a discussão a força de encurtamento das

viagens possibilitado pelos aviões num ambiente de litígio internacional, Dumont questiona sobre a possibilidade de superação destes obstáculos: *A guerra entre os Estados Unidos e um país da Europa é impossível? Uma aliança estreita entre a América do Norte e a do Sul redundaria em uma força formidável. (DUMONT, 2012, p. 93).* E sobre este potencial bélico, geopolítico e estratégico o autor ainda completa: *O aeroplano provou a sua importância suprema nos reconhecimentos. De seu bordo, podem-se locar as trincheiras inimigas, observar os seus movimentos, o transporte de tropas, munições e canhões. De bordo do aeroplano, por meio de telegrafia sem fios, ou de sinais, pode-se dirigir o fogo das forças. (DUMONT, 200, p. 101).* O uso e o poderio de destruição dos aviões confirmaram-se para além das previsões do autor, sendo até aos dias atuais uma das máquinas mais eficientes no que tange às investidas militares em conflitos nacio-

nais e internacionais, pois, como o mesmo reverbera: *A aviação revolucionou a arte da guerra. (DUMONT, 2000, p. 97).*

Neste ponto, cabe uma ressalva sobre esta posição do autor, pois a Primeira Guerra Mundial apenas inaugurou aquilo que seria visto numa escala imensuravelmente maior décadas depois, no conflito de 1939 a 1945, envolvendo mais países, e, conseqüentemente, um aparato bélico marítimo, terrestre e aéreo sem precedentes na História humana. O impacto de destruição de cidades inteiras pelos bombardeiros durante a Segunda Guerra Mundial é observado ainda nos dias atuais, no encontro de ogivas soterradas e cidades inteiras reduzidas a cinzas. Não deixa de ser prudente afirmarmos que, numa hipotética reedição do ensaio ou realização deste durante ou após este conflito, estas colocações acríicas de Dumont fossem repensadas ou até mesmo alteradas, assim como outros grandes pensadores

e incentivadores da ciência e tecnologia da época o fizeram: Albert Einstein e Max Planck, por exemplo.

E, além de ressaltar a importância do uso militar dos aviões, Santos-Dumont não deixa de mencionar a viabilidade de se investir no transporte aéreo tanto de passageiros como de mercadorias. Para este fim o autor menciona, por exemplo, a possibilidade de encurtamento temporal significativo entre uma viagem entre América do Sul e do Norte, que em duração de uma dezena de dias a navio, poderia ser apenas de algumas horas pela via aérea. Nas palavras de Dumont, o mesmo enuncia: *A possibilidade da navegação aérea entre os Estados Unidos e a América do Sul é mera especulação fantasiosa? Intimamente creio que a navegação aérea será utilizada no transporte de correspondência e passageiros entre os dois continentes. Algum de vós demonstrará incredulidade e rirá desta predição. (DUMONT, 2000, p. 95-*

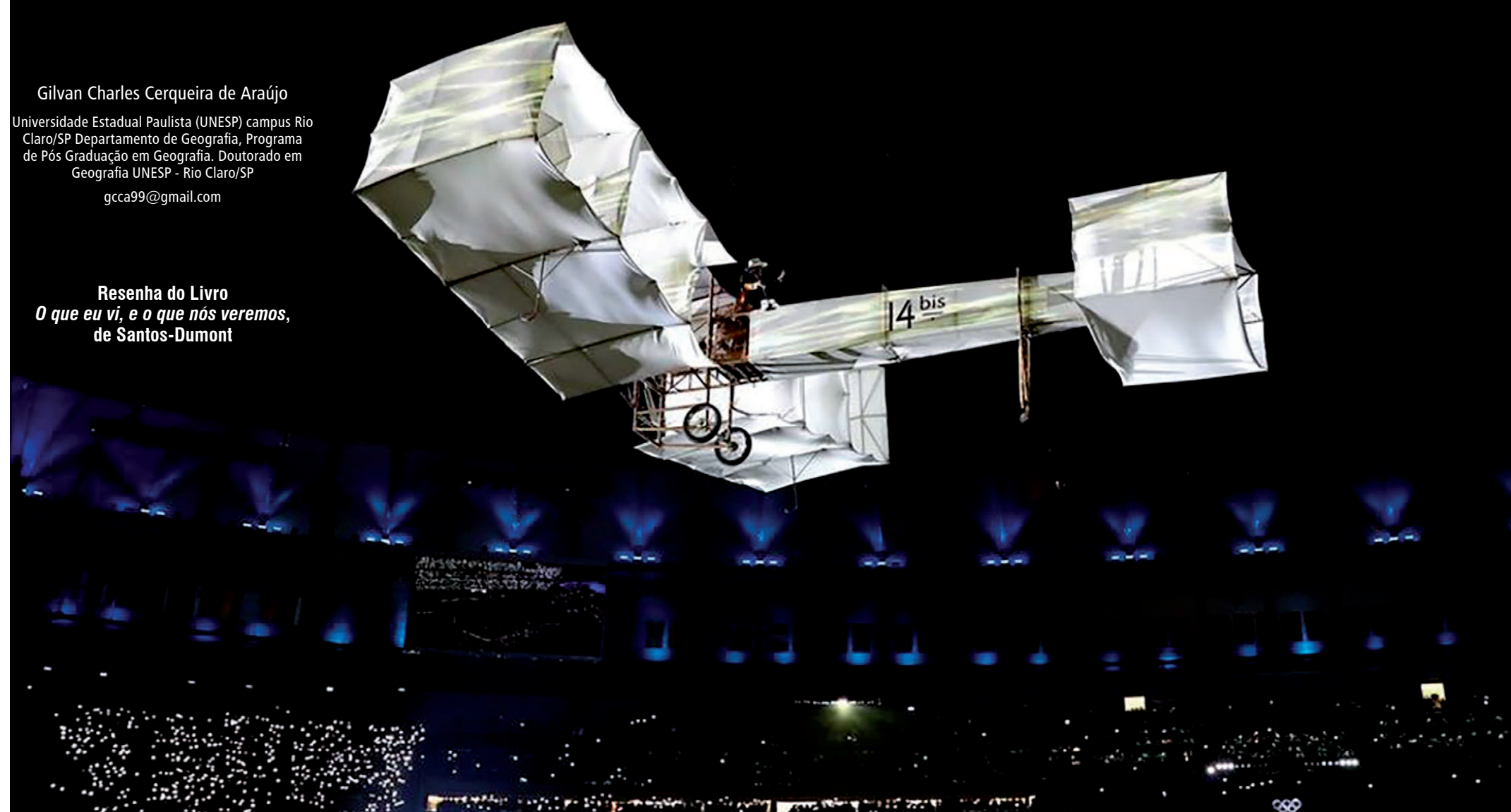
96). E, neste mesmo cenário de afirmação de sua hipótese tecnológica, após o desafio contra os cétricos, volta a colocar sua visão de futuro pelos aviões como transporte de pessoas: *O transporte de passageiros entre Nova York e os mais longínquos pontos da América do Sul não é impossível. Creio Srs., que o aeroplano, com pequenos aperfeiçoamentos, resolverá o problema por que tanto temos lutado. (DUMONT, 2000, p. 94-95).*

Nos dias atuais, não apenas o uso militar, mas o transporte de passageiros por via aérea é uma realidade e necessidade, frente ao frenético discurso e à prática do desenvolvimento técnico da sociedade. A incredulidade levantada por Dumont deu lugar a uma extensa e densa malha de corredores aéreos que compõem um fluxo de transporte de passageiros e também de mercadorias jamais imaginados na passagem dos séculos XIX para o XX, a não ser por estas pontuais colocações

Gilvan Charles Cerqueira de Araújo

Universidade Estadual Paulista (UNESP) campus Rio Claro/SP Departamento de Geografia, Programa de Pós Graduação em Geografia. Doutorado em Geografia UNESP - Rio Claro/SP
gcca99@gmail.com

Resenha do Livro
O que eu vi, e o que nós veremos,
de Santos-Dumont



do avião brasileiro em sentido contrário ao posicionamento majoritário da época.

As previsões de um visionário

O que Santos-Dumont busca em seu ensaio é, também, apresentar dados concretos, seja em previsões ou em já constatadas observações acerca da magnitude dos aeroplanos na ultrapassagem das barreiras do tempo e do espaço, um sinal dos tempos, em meio a uma nova revolução industrial que iniciava a exploração massiva da eletricidade, dos derivados do petróleo e a incipiente tecnologia das placas de circuitos eletrônicos. Neste sentido, nos fala Dumont: *Acreditava-se que um aeroplano só poderia voar quando não houvesse vento. Hoje se fabricam aparelhos que podem transportar 30 passageiros, capazes de viajar nos ares durante horas, de percorrerem cerca de mil milhas sem tocar em terra, movido por motores num total de mais de mil cavalos. Um aeroplano já atingiu a altura de 26.200 pés, e já se manteve no ar durante 24 horas e 12 minutos, e entre o levantar e o pôr do sol, percorreram-se, em aeroplano, 2.100 quilômetros.* (DUMONT, 2000, p. 107).

E, completando suas previsões, compara o avanço dos aeroplanos com o também incipiente automóvel da época, enaltecendo a força da máquina aérea frente aos obstáculos naturais em terra, que desnivelava a potência dos prodígios das duas máquinas: *Não tememos mais ventos nem temporais; o aparelho moderno de voar atreve-se em qualquer céu e atravessa tempestades de qualquer velocidade, e pode, ainda, elevar-se acima das regiões tempestuosas. Ainda agora o aeroplano está em sua infância. No espaço de dez anos ele progrediu mais rapidamente que o automóvel.* (DUMONT, 2000, p. 107).

Este discurso, por sinal, seria recorrente no período, ou seja, era hora de o ser humano superar as barreiras naturais, pois lembremos que em meados do século XIX as locomotivas a vapor já conseguiam enveredar pelos mais sinuosos terrenos

em montanhas dantes intransponíveis, como foi o caso da própria Serra do Mar na exploração cafeeira no Brasil. Era de todo modo mais uma força de pensamento de época do que a colocação unitária do avião, sendo seu discurso um porta-voz da ideologia tecnológica, exposta de modo sucinto em seu ensaio de 1918.

Por outro lado Dumont, reconhecendo o potencial militar e civil dos aeroplanos, o seu maior empreendimento por toda a vida, não deixa de mencionar suas recomendações e seu otimismo para que o seu país tomasse frente no desenvolvimento destas máquinas, fazendo jus à sua ampla aplicabilidade pelo ser humano, algo intensamente defendido em *O que eu vi...: Meu mais intenso desejo é ver verdadeiras escolas de aviação no Brasil. Ver o aeroplano – hoje poderosa arma de guerra, amanhã meio ótimo de transporte – percorrendo as nossas imensas regiões, povoando o nosso céu, para onde, primeiro, levantou os olhos o Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão.* (DUMONT, 2000, p. 147).

Este otimismo e votos para o desenvolvimento da Aeronáutica no Brasil será sustentada por Dumont com base em seus dois principais argumentos já indicados: o uso civil e comercial, e a importância bélica e militar dos aviões. Com base nesta prerrogativa outros elementos surgem como justificativa para este investimento, pois tal feito demanda um montante financeiro considerável e, em relação ao território brasileiro, estas cifras tornar-se-iam inevitavelmente superlativas; a própria ufania edênica dos argumentos denota esta circunstância. De todo modo, até aos dias atuais, mesmo considerando a retórica militar, os prognósticos mostram que o rogo de Santos-Dumont não se fez ouvir, de forma bélica, comercial ou no transporte, quando muito as ações se mostram débeis e desorganizadas.

A técnica contra o tempo e o espaço

O pequeno ensaio visionário de Santos-Dumont acaba por ser um rico

documento histórico, é uma evidência de registro dos avanços, inflexões e possibilidades técnicas de uma época chave para o desenvolvimento tecnológico da sociedade humana, ou seja, as primeiras décadas do século XX. Para os amantes da História, e não apenas em sua parcela voltada aos estudos tecnológicos ou de desenvolvimento da Aviação, este texto de Santos-Dumont é um importante registro histórico de um momento marcado por grandes descobertas e de avanços técnicos e científicos dos quais e nos quais os aviões e demais modelos de aeroplanos estão no seu âmago.

Deve-se analisar o avanço tecnológico nos últimos séculos em um caráter amplo, prevalecendo a crítica sobre os rumos que tal processo pode adquirir, como os conflitos militares ressaltados por Dumont, apesar do autor não aprofundar nas questões políticas e ideológicas que envolvem esta questão, sendo necessário que se coloque o recorte do tempo em que o texto foi escrito, ao passo que seu conteúdo e permanência em questões do presente devem ser atualizados para o que hoje se vê, e de que maneira este olhar pode se comportar ou se direcionar daqui por diante.

Por fim, há textos, poemas e relatos que marcam uma época e se cristalizaram na esteira do tempo, e, não seria exagero, apesar do seu esquecimento atual, colocar as averiguações e constatações de Dumont neste panteão, lembrando as ressalvas de certos pontos de seu ensaio como já mencionado. E, desta maneira, o próprio autor, presumindo o impacto atemporal de suas ideias, antes de finalizar a obra, adverte os leitores: *Haverá hoje, talvez, quem ridicularize minhas predições sobre o futuro comercial dos aeroplanos. Quem viver, porém, verá.* (DUMONT, 2012, p. 121) ■

Bibliografia:

SANTOS-DUMONT, Alberto. *O que eu vi, e o que nós veremos.* São Paulo: Hedra, 2000.

2º GRUPO DE CAÇA DA FAB LUTARIA NO PACÍFICO CONTRA O JAPÃO



A atuação do 1º Grupo de Caça, na Itália, com seus Republic P-47D sob o comando de Nero Moura, é conhecida por todos e, com muita razão, motivo de orgulho para a Força Aérea Brasileira e para os brasileiros. Seus feitos surpreenderam até aos aliados, já calejados pelos cinco anos de guerra total.

Entretanto o que poucos sabem é que outro Grupo de Caça estava sendo preparado e treinado. Era o 2º Grupo de Caça que, equipado com Curtiss P-40N, seria enviado para o Teatro de Operações do Pacífico.

O Grupo foi equipado e seus pilotos reunidos na Base Aérea de Santa Cruz, onde os pilotos e equipes de terra iniciaram os treinamentos. Seus pilotos ficaram conhecidos como *Os 33 do Pacífico*! Antes que pudessem embarcar para aquele teatro de operações, no entanto, a guerra terminaria.

Nas fotos acima, embora de baixa qualidade, encontradas em uma reportagem de *O Cruzeiro*, de julho de 1945, podemos ver algo sobre *Os 33 do Pacífico*.

Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini
sergio.p.bambini@gmail.com

Sapão é o apelido carinhoso que os helicópteros UH-1D Huey, famosos pelo intenso uso na Guerra do Vietnã, receberam ao passar a operar no Brasil, a partir de 1965, equipando, inicialmente, o 2º/10º GAv, Esquadrão SAR, em Cumbica (SP), e, posteriormente, o CIEH, em Santos, e os Esquadrões do 8º Grupo de Aviação.

UM SAPÃO MANCO

As águas do Rio Itajaí-Açu ainda subiam na tumultuada e sofrida Blumenau, naquele início da segunda quinzena do mês de julho de 1983.

Há uns dez dias, eu fora o primeiro a chegar à cidade com as águas caindo torrencialmente do inclemente e escurecido céu. Com o agravamento da situação, outros helicópteros, civis e militares, foram chegando. Comigo, no helicóptero UH-1H 8537, o Ten Krüger e os Sargentos Egles e Domingues. Meu ala era tripulado pelos tenentes Roberto e Stangler.

Hoje, somos todos inativos, o Maj Brig Roberto, o Brig Krüger e eu. O Ten Stangler ficou pelo caminho, vítima de um acidente. Domingues passou para a Reserva como Capitão e Egles, na graduação de Suboficial. Não consegui os registros onde constavam os nomes dos demais tripulantes do helicóptero do Ten Roberto.

No dia 14 de julho, ocorreu um incidente com o helicóptero UH-1H 8543 no cumprimento de uma missão. Fez um pouso com um pouco menos de suavidade, ditado pelas circunstâncias inerentes ao tipo de voo que executávamos. O helicóptero sofreu danos. A tripulação não, felizmente.

Um exame preliminar, feito pela tripulação, mostrou alguns problemas que não recomendavam a volta do helicóptero ao voo antes de sofrer recuperação estrutural,

especialmente a substituição dos esquis, bem danificados.

A decisão do Esquadrão (5º/8º GAv – Esquadrão Pantera) foi a de que o helicóptero seria desmontado e retirado de caminhão para aguardar remoção para Santa Maria ou para o Parque de Material, no Rio de Janeiro.

Eu aguardava, no dia seguinte, uma aeronave que viria de Santa Maria, para regressar à BASM, onde eu servia como comandante do Grupo de Serviços de Base. Já havia permanecido em Blumenau além do conveniente, em face da montanha de documentos que aguardavam meu regresso.

À noite, notícias preocupantes chegaram ao Quartel do 23º BIMtz, organização do Exército, em Blumenau, onde estávamos sediados para a operação. As águas do rio, subindo, ameaçavam alcançar o helicóptero acidentado e, se isso viesse a acontecer, o prejuízo seria muito maior, com grande possibilidade de perda total da aeronave.

Quando esse fato foi comunicado à Unidade Aérea, o comandante do Esquadrão Pantera, Maj Av Viana, pediu para falar comigo.

Solicitou-me ele que, considerando ser o oficial mais voado no UH-1H, na área, ter sido, anteriormente, oficial de Operações e comandante do Esquadrão Pantera, eu

desse uma chegada ao local onde se encontrava o 8543 e fizesse uma avaliação.

Dormimos e, cedinho, pegamos uma carona até ao ponto do acidente. Pedi que o Sargento Egles fosse comigo, pois respeitava muito sua seriedade, sua capacidade operacional e seu conhecimento técnico.

A primeira constatação que fizemos foi a de que a água já chegava aos esquis e dentro de algumas horas poderia chegar à parte traseira da cabine, posto que, com os esquis danificados, a *barriga* do helicóptero estava bem próxima ao solo. Havia, realmente, necessidade de a aeronave ser retirada imediatamente do local.

Continuamos a verificar os danos. Além dos esquis, o *plexiglass* da janela superior esquerda, quebrada pelo capacete de voo do copiloto no momento do pouso.

O mais grave estava por vir. O 2S Egles chamou-me e mostrou-me a base da caixa de transmissão. Essa caixa, um imenso compartimento, abriga, sustenta e protege o mecanismo de redução das rotações produzidas pelo motor, muda sua direção longitudinal para vertical e as transmite aos rotores, principal e de cauda. É a alma mecânica de um helicóptero.

Qual o problema? A caixa de transmissão é fixada à estrutura do helicóptero por quatro parafusos de aço. Dois desses parafusos estavam no lugar. Ótimo. Os dois outros, entretanto, estavam danificados.

Um sem sua cabeça; o outro, parcialmente arrancado e torto. Parecer técnico preliminar, fixação da caixa condenada e helicóptero indisponível para voo.

Pensei, vamos perder esse helicóptero que já deu tantas glórias à Força Aérea Brasileira. Sei-o bem. Sei também de sua utilidade e de sua necessidade. Um helicóptero que salvou tantas vidas, que cumpriu tantas missões, não pode terminar enterrado na lama e submerso pelas águas rebeldes de um rio ainda não domado.

Decidi fazer o possível para retirar a aeronave daquele lugar. Pedi para todos se afastarem. Daria uma partida para ver a reação da caixa de transmissão. Egles ofereceu-se para permanecer no helicóptero, a fim de verificar melhor o comportamento da caixa. Aceitei. Fizemos todos os procedimentos de partida do motor com cuidados redobrados.

Após a partida fizemos todos os cheques. Antes de acelerar, falei com o Sgt Egles, que estava com os olhos arregalados. Disse-lhe que faríamos um voo pairado dentro do efeito de solo, ou seja, mais ou menos a um metro, um metro e meio, do solo. Falei, também, pelo rádio SSB, com a Estação Tática do Esquadrão.

Estando todos os instrumentos de bordo com indicações normais, comecei a acelerar, lentamente, o motor. Devagarzinho, com as pontas dos dedos, acionava o punho de aceleração. A 20% o rotor passou sobre minha cabeça acelerando.

No início, percebíamos uma grande vibração e a caixa de transmissão oscilava, levemente, de um lado para o outro, fato, absolutamente, não usual. Atingimos as 6.000 RPM e, impressionantemente, o helicóptero estabilizou. Lentamente, comecei a pressionar o botão de aceleração (bip) até chegar às 6.600 rotações na saída do motor, correspondendo a 330 RPM no rotor principal, condição para o voo do helicóptero.

Checamos tudo e falei para o Egles que faríamos um pairado, conforme combinado. Quase que imperceptivelmente, fui levantando o coletivo. O helicóptero ficou leve nos esquis e o senti preso à lama. Mexi, suavemente, os pedais, para

ele girar um pouco para um lado e para o outro e forcei o coletivo mais um pouco e senti a cauda querendo girar. Compensei o giro com o pé e forcei mais um pouco o helicóptero. Saiu do solo. Estabilizei-o a uns cinquenta centímetros de altura.

Fizemos os cheques. Tudo bem! O mecânico checkou os parafusos da caixa de transmissão. Estavam no local, do mesmo jeito de antes da partida. Aerodinamicamente a aeronave estava quase estável. Apenas, um pequeno problema, a cada volta do rotor principal, no momento da troca de ângulo das pás, o helicóptero, como um todo, fazia um pequeno cumprimento para o lado direito. Era um movimento pequeno e suave, como se o helicóptero estivesse mancando.

Permanecemos no voo pairado durante alguns minutos e, então, baixei lenta e suavemente, o coletivo, e pousamos novamente, desta vez com um pequeno giro para evitarmos os sulcos dos esquis no solo alagado. Com a máquina apoiada no solo, reduzi o motor e troquei ideias com o Sgt Egles. O bom senso e todas as normas de segurança mandavam cortar o motor e desistir de salvá-lo. Entretanto eu já dera tantas chances nos dias anteriores... e esse era o 8543, um dos *D* convertidos em *H*. E o rio estava subindo.

Decidi. Levaria, em voo solo, o UH-1H 8543 para o Quartel. Navegaria sobre o Rio Itajaí sem colocar ninguém, nem qualquer patrimônio em risco. Determinei que o Sgt Egles descesse da aeronave e informasse aos demais de minha decisão.

Ele disse-me que não me deixaria ir sozinho. Era o mecânico e poderia me ajudar. Não aceitei e determinei que desembarcasse. Apertou minha mão e desceu absolutamente contrariado. Ajustei bem o cinto e os suspensórios. Falei com o Esquadrão, informei meu procedimento e pedi para que colocassem no Quartel, no chão, um poste de madeira, ou algo parecido, para nele colocar o esqui danificado.

Enquanto falava com o Esquadrão, o Tenente Zotti, hoje Brigadeiro na Reserva, que Comandava o helicóptero no momento do acidente, embarcou, sentou-se na cadeira do 2P e amarrou-se. Pelo interfone, pedi-lhe que descesse, pois além de envol-

ver sérios riscos, aquele voo era de minha inteira e completa responsabilidade. Além de tudo, ele era bem pesado. Disse-me que não desceria. Sentia-se responsável pela aeronave, embora não estivesse nos comandos no momento do acidente.

Não discuti. Autorizei seu voo. Expliquei-lhe qual seria o procedimento pretendido. Aceleraríamos o motor, faríamos um voo pairado. Estando tudo bem, subiríamos para uns 50 pés e checaríamos tudo novamente. Se em condições, iniciariamos um deslocamento em direção ao leito do rio e aceleraríamos o helicóptero, lentamente, até no máximo 30 nós. Pedi-lhe para não tirar os olhos dos instrumentos.

Assim o fizemos. Aceleramos para 6.000 RPM. Bipamos até 6.600, rotor a 330 RPM. Colocamos o helicóptero no pairado e subimos um pouco. Tudo bem! Subimos mais. Tudo bem!

– Vamos andar?

Zotti concordou.

Cíclico suavemente para a frente e um tostãozinho de coletivo. O helicóptero começou a taxiar. E começou a mancar. À medida que a velocidade aumentava, o *tranco* ficava mais acentuado. Estabilizamos a uma velocidade de cerca de 25 nós, um pouco menos do planejado. A cada volta do rotor um pequeno movimento lateral e vertical. Realmente um pequeno *tranco*. O velho e valente Sapão mancava, mas resistia bravamente. Preocupante!

Em baixo, o rio. Nos lados, o casario e edifícios com seus topos acima de nossa altura de voo. E nada de Quartel. Nenhum de nós dizia uma única palavra. O terreno, às margens do rio, começou a ficar elevado, sinal que nos aproximávamos de nosso destino. Subimos um pouco mais e logo vimos o Quartel. Passamos sobre o muro e já estávamos no pátio, onde alguém sinalizava para o pouso. No chão, algo estendido no chão, um caibro de madeira.

Fiz a aproximação com o máximo de cuidado. O efetivo, inteiro, olhando. Consegui colocar o esqui danificado sobre o caibro. Reduzimos a rotação do motor e o cortamos. Cumprimentamo-nos, em silêncio, com certa emoção. Missão cumprida!

Oigalê Fera! Pantera! ■



Rio, 15 de agosto de 1943

Hilton

Recebi as tuas cartas, de julho 31 e 4 último. Por elas vejo que as cousas vão indo bem. Até aqui só tiveste motivos de satisfação. Quanto as saudades, acho que podes mitigá-las pensando a todo momento em que isto aqui não muda, está sempre aquilo que bem conheces, ao passo que tens aí uma sucessão de acontecimentos novos, imprevistos e que exercerão definitiva influência na tua vida inteira. Deves ter sempre presente no pensamento o que eu já te disse uma vez: — o que acontecer contigo, na escola, ficará marcado para sempre na tua vida; a tua conduta de agora refletirá na tua vida futura. Agora, mais do que no futuro, terás de manter bem definida a tua dignidade, a tua honra e a tua personalidade. É este, a meu ver, o período em que vivemos com mais riscos, mais perigos, mais próximo do abismo, porque é neste período em que temos de sacrificar tudo, se necessário

até a vida, para sempre manter definida a dignidade, a honra, o caráter. Felizes os que neste período não têm de sacrificar a liberdade, a vida, o futuro, para se manterem dignos, respeitados, conceituados, sem o quê a vida nada vale.

Todavia, essa felicidade depende da correção da conduta, da noção de responsabilidade, do respeito e acatamento devido aos outros para impor-lhes acatamento e respeito; contudo, se algo falhar, por um azar, salve-se, de qualquer modo, a dignidade e a honra, a qualquer preço. Podemos manter a dignidade em qualquer lugar onde a desdita nos arraste, como podemos morrer com ela; sem ela, porém, a vida não vale a pena ser vivida. Deves ter percebido os sofrimentos morais por que tenho passado, mas tens assistido a dignidade com que me tenho conduzido, de modo a não só impor um irrestrito respeito a mim, como também a humilhar os alcandorados inimigos, obrigando-os a sentir a profunda diferença entre a dignidade que mantenho, sem olhar sacrifícios, e o rastejamento a que se obrigam para não perderem as posições. E sabes que

em nossa casa vivemos relativamente felizes mágoa a minha inflexibilidade. Si não temos fátura, si algo mesmo nos falta, em compensação nos tem sobrado um bem estar moral, que não há dinheiro que pague.

Assumiste uma grande responsabilidade aceitando essa bolsa. Estou certo de que isso está bem gravado no teu pensamento. Querias uma oportunidade para te fazeres aviador e a tiveste acima da tua expectativa. Estás sendo instruído sob a égide da maior potência do mundo, num ambiente democrático sem par. Acredito que não estejas satisfazendo um capricho ou uma vaidade de criança. Deves estar pensando como um homem. Na tua idade, sabes, eu era diretor de repartição, tinha enormes responsabilidades sobre os ombros e pensava como um homem. Julgo que és assim também. A tua decisão de ir estudar em plagas alheias me convence disso. Não é demais, portanto, a minha fé em que não perderás tempo com futilidades enquanto não atingires o ideal almejado. Não duvido de que não pouparás esforço nem sacrifício para vencer

as dificuldades do caminho que traçaste para ti mesmo. Deves colocar no extremo, onde se encontra a meta que resolveste alcançar com decidida determinação, algo que represente mais do que simplesmente um “brevet” de aviador. O Brasil, a nossa terra, está sendo reiteradamente ultrajada por covarde inimigo que vem sob as águas destruir os nossos navios e, com eles, a vida de patrícios nossos. Não devem ser os nossos amigos, simplesmente eles, os únicos a desafrontar a nossa terra, castigando o inimigo. O Brasil precisa armar-se fortemente, para, juntamente com os seus aliados fortemente armados, levar a guerra àqueles que a trouxeram à América. Pensa bem nisto. Faze-te forte, custe o que custar, de corpo e alma, de espírito e coração. Faze-te um homem destes que a todo momento estamos vendo, com subida admiração, na defesa dos ideais mais respeitáveis: — na defesa da paz e da liberdade. Estou certo de que se te convenceres, com absoluto critério, de que tens essa missão, não te será negado cumpri-la de fato, quer disso te advenha a morte gloriosa, para exemplo e orgulho dos que ficam, quer Marte te proteja e te encham os punhos de bordados, para que te orgulhes, na velhice, de teres sabido cumprir o dever como um homem que se soube fazer forte, inteiramente forte, para saber cumpri-lo.

Meu filho! Esta é a tua oportunidade. Tudo está à tua mão. Tens tudo ao teu dispor para te fazeres um grande homem (chamo grande homem àquele que pode prestar relevantes serviços à sua pátria e à Humanidade). Mesmo o que é difícil e impossível de te darem, tens contigo: — o domínio de ti mesmo, a educação da própria vontade, o espírito de sacrifício, com uma decisão firme, inabalável. Sabes que tudo isso depende de ti somente. É pena

não conheceres a história de Napoleão, pois verias o poder da própria vontade como faz verdadeiro milagre. É preciso que saibas que essa vontade, assim firmemente dirigida, às vezes nos torna algo antipáticos, por que, em verdade, nos tornamos alguma coisa diferente dos outros, o que é natural, porque os outros não fazem o mesmo; entretanto, acabam acostumando com a nossa austeridade e, pelo menos nos estimulando com respeito, com acatamento, como é necessário. Devemos evitar que outrem encontre o que censurar em nós; para isso, porém, é necessário evitarmos encontrar em outrem o que censurar, e para isso, é necessário não estarmos presentes àquilo que merece censura. Tudo isso requer uma grande e constante vigilância nossa sobre nós mesmos. Só assim poderemos, na idade madura, olhar com orgulho para a nossa própria juventude.

São essas as considerações que me pareceram razoáveis para a minha primeira carta e que me foram sugeridas pelo trecho em inglês, impresso no roda-pé da tua carta de 31 de julho, que traduzi como se segue:

“Os polidos AT-6 navios de treinamento usados para treinar os nossos futuros voadores são algo que os cadetes em S.A.A.C.C. aspiram — Seu esguio corpo de prata faz uma bela vista em contraste com o brilhante céu azul do Texas. São, para o civil que os vê passando rapidamente sobre as nuvens, ao mesmo tempo uma lembrança e uma promessa dos seus futuros protetores. Para o futuro piloto, são um passo para ser o protetor do nosso sistema de viver!”

Cá por casa vão todos bem, sem novidade alguma. Hoje, dia de Nossa Senhora da Glória, aniversário de sua irmã, recebemos carta dela, com fotografias e

soubemos que Solange, com a viagem, passou a engordar e vai indo muito bem. Devas escrever daí para Rio Branco — Acre, dando-lhe os parabéns — Enderece a carta a Afº Magº, Fiscal do Imposto de Consumo em Rio Branco — Território do Acre. Eles não sabem ainda da tua partida para a América do Norte.

Helio está em caminho. Telegrafou de Petronilha, Pernambuco, há cerca de oito dias. Deve chegar aqui no dia 18 ou no dia 19.

Por outro correio seguem as fotografias pedidas. O grupo não ficou bom. Estava ainda escuro e não dei exposição suficiente.

Pelo que dizes na tua carta, a parte de matemática exigida é desenvolvida. Aliás, sempre eu te disse que devias aproveitar todos os teus momentos para estudar álgebra, geometria e trigonometria.

Dizes que não tens quase oportunidade de falar inglês. Acho isso mal, principalmente porque as aulas são em inglês. Entretanto, si, mediante uma grande vigilância sobre ti mesmo, te habituasses a pensar somente em inglês, inclusive ao estudar, resolverás bem o problema. Assim, ao se vestir, ao se calçar, ao tomar as refeições, em todas as oportunidades diárias, deves ter mentalmente, em inglês, o nome das cousas e dos movimentos, ações, funções, etc., tomando nota num papel, imediatamente, daquilo que não sabe como é em inglês, a fim de perguntar a alguém que o saiba. Acho isso importantíssimo. Deves arranjar aí um companheiro que queira fazer o mesmo, para só se entenderem em inglês e, quando não souberem, fazerem por mímica, mas não pensarem, jamais, em português.

Bem, acabo esta abençoando-te e enviando um grande abraço.

Teu pai ■

ESCOLA DE AVIAÇÃO

Seu sonho, nossa realidade.



Seneca I IFR



Cesna 150



Cesna 172 IFR

A Top Fly é uma escola que acredita no seu sonho e para isso oferecemos cursos de alta qualidade com preços totalmente acessíveis.



TOP FLY
ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL

Os professores e instrutores mais respeitados da aviação se encontram aqui. Com ampla experiência de mercado, focados na excelência, trazendo a nossos alunos a mais alta qualidade de ensino.



Salas climatizadas com projetor



Pista de uso exclusivo com alojamento

Cessna 150

- Hora de voo**
R\$ 390,00
- PACOTES**
10 horas
R\$ 350,00 x 10
Total = R\$ 3.500,00
40 horas
R\$ 330,00 x 40
Total = R\$ 13.200,00



Cessna 172 IFR

- Hora de voo**
R\$ 480,00
- PACOTES**
10 horas
R\$ 460,00 x 10
Total = R\$ 4.600,00
40 horas
R\$ 440,00 x 40
Total = R\$ 17.600,00



Seneca I IFR

- Hora de voo**
R\$ 1.100,00
- PACOTES**
12 horas
R\$ 990,00 x 12
Total = R\$ 11.880,00



Simulador de Voo AATD RedBird FMX



Simulador de Voo AATD RedBird FMX

- Usado nos cursos de PCA/IFR
- Abate 100% da hora de voo
- Característica FullMotion
- Ângulo de visão de 200°

Hora de voo - R\$ 150,00

- PACOTES**
5 horas - R\$ 130,00 x 5 = R\$ 650,00
25 horas - R\$ 130,00 x 25 = R\$ 3.250,00

Torne-se um piloto.
Venha voar!

TOP FLY
ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL

f mrtopfly

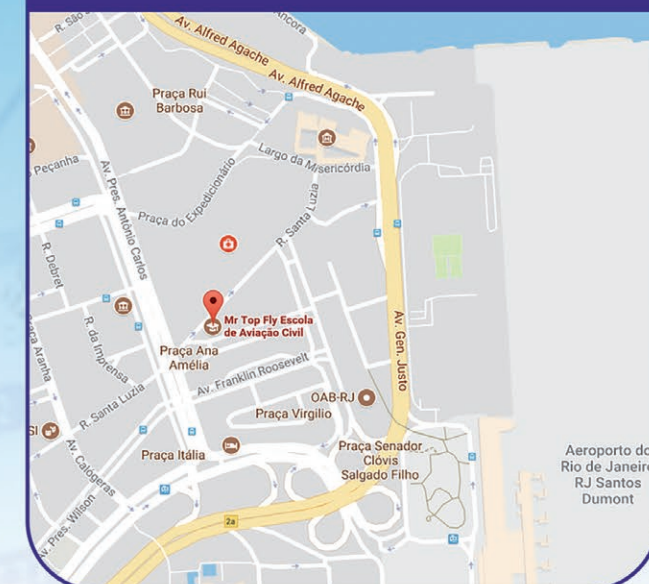
www.mrtopfly.com.br
www.voetopfly.com.br

Telefones: (21) 3117-3777
(21) 2532-3182 / (21) 2532-3187
(21) 980329497 / (21) 996423777

e-mail: contato@mrtopfly.com.br

Praça Ana Amélia - nº9, 8º/11º Andar - Centro - RJ

Como chegar...



Estamos próximo ao Aeroporto Santos Dumont,
Edifício Menezes Cortes, Metro Cinelândia e Praça 15.
Fácil acesso de qualquer região do estado.

PILOTO DE AVIÃO

SEU SONHO, NOSSA REALIDADE

Além do Curso, incluímos:

- ▶ Uniforme
- ▶ Crachá da Escola
- ▶ Tag de Mala (Flight Crew)
- ▶ Carteira de Estudante

PILOTO DE HELICÓPTERO

TORNE-SE UM PILOTO

Além do Curso, incluímos:

- ▶ Uniforme
- ▶ Crachá da Escola
- ▶ Tag de Mala (Flight Crew)
- ▶ Carteira de Estudante

AGENTE DE AEROPORTO

PREPARE-SE PARA SER UM AGENTE DE AEROPORTO

Além do Curso, incluímos:

- ▶ Apostilas
- ▶ Crachá da Escola
- ▶ Carteira de Estudante

COMISSÁRIO DE VOO

SEJA UM COMISSÁRIO DE VOO

Além do Curso, incluímos:

- ▶ Uniforme
- ▶ Apostilas
- ▶ Crachá da Escola
- ▶ Tag de Mala (Flight Crew)
- ▶ Carteira de Estudante
- ▶ Práticas de Sobrevivência:
Selva, Mar, Combate ao incêndio
e Primeiros Socorros
- ▶ Transporte e Maquiagem Identificado
para o dia das práticas



O CORTIÇO

O Cortiço é um romance que os professores geralmente indicam aos alunos para leitura. É muito interessante, um clássico da literatura brasileira que merece ser lido e pensado.

Foi escrito por Aluísio Azevedo, autor maranhense que pertencia à corrente dos escritores naturalistas, um estilo literário francês cuja expressão mais autêntica é o romance. O Naturalismo é um exagero do Realismo e seu princípio essencial é a descrição autêntica, sem qualquer artifício, realça os acontecimentos ruins da vida e analisa o comportamento humano sobre dois aspectos: o hereditário (raça) e o ambiental (o momento).

Seu propósito é mostrar o momento social, mesmo os mais sórdidos, com destaque ao ambiente de pobreza e de miséria.

Além dos atrativos naturais de um bom romance, narra com extraordinário talento uma história que nos diz muito sobre nossa sociedade, sobre nós mesmos, sobre a política e os negócios realizados no Brasil.

O Cortiço – É uma história forte demais, cruel demais, sensual demais, verdadeira demais!

Envolta em um clima de sensualidade até então desconhecido em nossa literatura, O Cortiço põe a nu a condição degradante de grande parte da população brasileira.

Num painel multicolorido da degradação humana, Aluísio Azevedo descama o ambiente corruptor e degradante dos marginais, fazendo-nos sentir os cheiros, ver as cores e perceber os desejos mal ocultos por moralismo tacanho que sempre nos impediu de conhecer os seres humanos que compõem este país. Através das décadas, este romance sobreviveu sempre renovado, sempre atual, sempre forte, másculo e

feminino, erótico, revoltado, sempre vivo!¹

O Cortiço foi publicado em 1890, há exatos 116 anos e, numa simples observação de seu enredo, nota-se que o autor faz questão de deixar claro não existir no Brasil do século XIX o menor escrúpulo nas convenções sociais, nenhuma inibição para extorquir, corromper ou roubar e, ao leitor de nossos dias, fica claro que nada, absolutamente nada mudou neste Brasil do século XXI. Continuam a mesma ausência de ética, a mesma moral, a mesma ambição de poder e a mesma compulsão pelo enriquecimento fácil.

É com perplexidade que o leitor percebe ser a nação brasileira muito semelhante à de um século atrás.

O Cortiço é a obra mais importante do Naturalismo brasileiro, analisa tipos diferentes de pessoas residentes em uma habitação coletiva – um cortiço localizado na cidade do Rio de Janeiro, no século XIX.

É um dos primeiros livros no Brasil a falar da homossexualidade, que é abordada com muita naturalidade. Não é um enredo em função de pessoas, e a natureza brasileira (clima, praias, montanhas, beleza), exerce papel de destaque como explicação do comportamento dos personagens transgressivos.

O romance tem muitos personagens, alguns bastante pitorescos, como o português Jerônimo que adquire os hábitos brasileiros e torna-se preguiçoso; a jovem Pombinha, cuja primeira menstruação só acontece aos dezoito anos, o que lhe causava muita preocupação e a impedia de ter sequer um namorado. Há o usurário, o ambicioso, os sofrendores, o malandro, a mulata atraente, há a negra escrava, há o comerciante rico e há João Romão, a figura central da trama.

João Romão é um português ambicioso, quer enriquecer. Para obter dinheiro ele explora os empregados e até furta. Era

dono de uma venda, constrói o cortiço – uma habitação coletiva – aluga quartos e enriquece. Tem a preciosa ajuda de Bertoleza, uma negra cafuza, sua amante, que trabalha para ele de domingo a domingo, de sol a sol. Escrava fugida da casa de seu dono, Bertoleza junta o pouco dinheiro que rende sua quitanda de boa freguesia e entrega ao amante – que cuidava das suas coisas – para comprar sua liberdade. O português a engana forjando uma falsa carta de alforria. Bertoleza sente-se feliz por julgar-se livre e por ter como amante um homem branco, de raça superior, como desejavam todas as cafuzas.

Ao lado do cortiço está construído o sobrado, casarão pertencente a um certo Miranda, rico comerciante de tecidos que fora agraciado com o título de barão.

João Romão tem uma enorme inveja do vizinho que o despreza por ter melhor condição social. Mas o português torna-se rico.

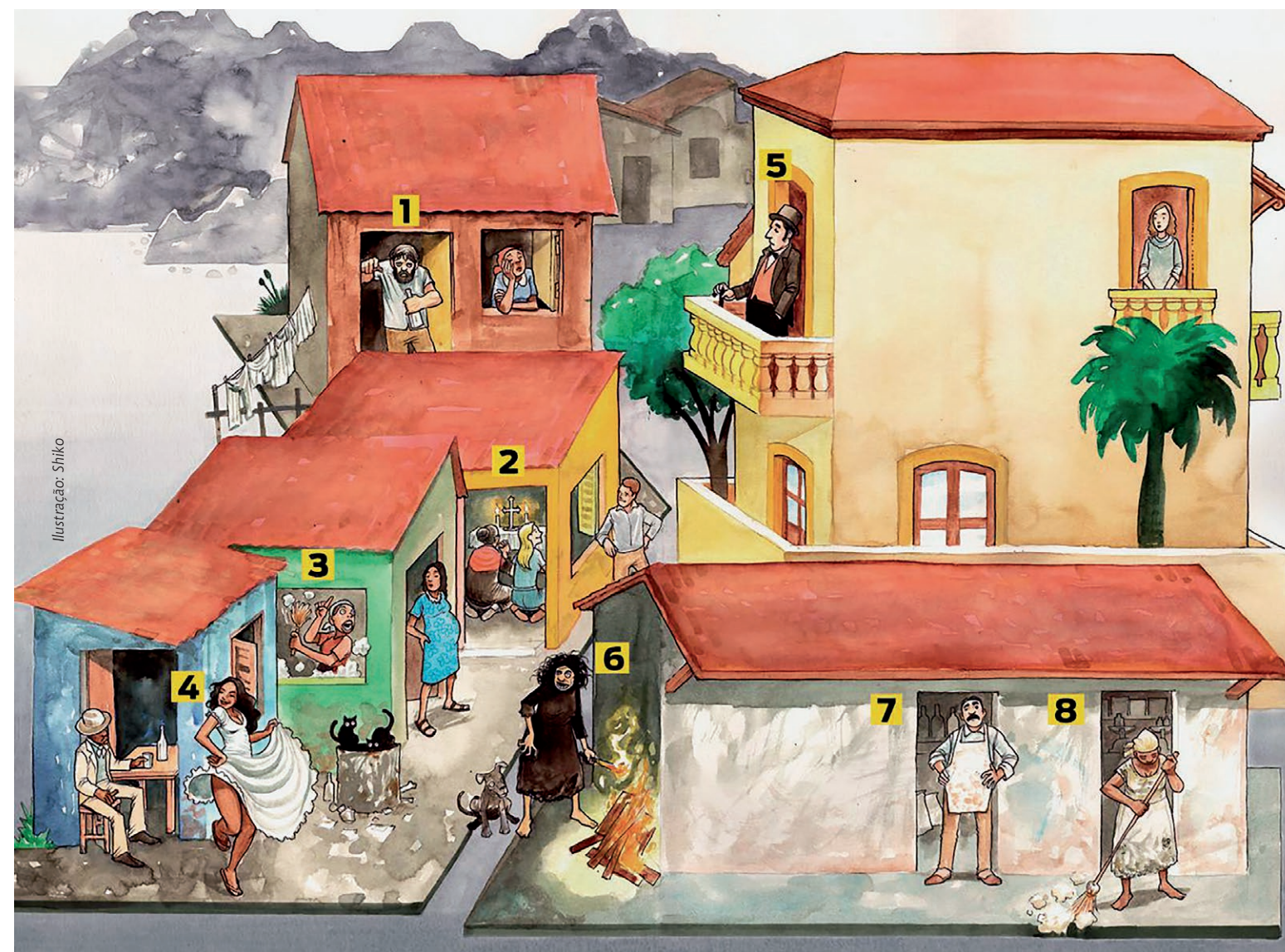
Há um incêndio no cortiço e morre um velho morador usurário, que deixa uma fortuna em dinheiro guardada em garrafas vazias. O português apropria-se indevidamente do dinheiro e fica ainda mais rico.

João Romão já milionário considera que não basta só ter dinheiro, necessita mudar de hábitos, precisa também ostentar posição social, usar roupas finas, ir ao teatro, ler romances, ou seja, participar ativamente da vida burguesa.

Bem situado economicamente, dono da venda, do cortiço, da pedreira localizada nos fundos de sua casa, e de um conjunto de cômodos de aluguel, João Romão passa a dedicar-se a negócios mais rendosos, como aplicações financeiras.

Para imitar as conquistas do rival, do senhor do sobrado, faz mudanças no aspecto físico do cortiço, dando-lhe aparência aristocrática e o transforma na *Vila João Romão*.

O dono do cortiço aproxima-se de Mi-



randa que passa a vê-lo com outros olhos: quer amizade e o convida para jantares. Articula-se o casamento do novo milionário com a filha única do barão.

Há, no entanto, um obstáculo: a negra Bertoleza.

João Romão quer livrar-se dela, mas se sente constrangido, oferece dinheiro, que ela recusa com orgulho, quer apenas o que lhe é devido por direito: os bens acumulados ao seu lado.

Para livrar-se da amante que atrapalha seus planos de ascensão social, João Romão aceita a ideia de denunciá-la a seus antigos donos que ignoravam seu paradeiro. Quando os antigos donos chegam com a polícia, Bertoleza em desespero rasga seu ventre com o facão de cozinha,

deixando livre o caminho para João Romão.

O final do livro é amargo, um cenário de horror e ironia.

Vendo a amante morta, o português cobre o rosto com as mãos e sai. Logo em seguida chega uma comissão de abolicionistas trazendo-lhe, respeitosamente, um diploma de sócio benemérito da causa abolicionista, pelas contribuições em dinheiro que havia feito.

A figura de João Romão continua tendo, desgrazadamente, alguma atualidade.

Quando alguém egresso do universo popular consegue enriquecer (à custa de expedientes sórdidos), rompe com os vínculos que teve em sua origem e trata de se deixar cooptar – gostosamente – pelos barões. (Leandro Konder, filósofo)

Principais figuras do clássico de Aluísio Azevedo: 1. Jerônimo e Piedade; 2. Dona Isabel e Pombinha; 3. Marciana; 4. Rita Baiana; 5. Miranda; 6. Paula; 7. João Romão; 8. Bertoleza

Aluísio Azevedo nasceu na cidade de São Luís (MA), em 14 de abril de 1857.

Muito jovem trabalhou no comércio para ajudar o pai. Aos 19 anos, interessado em artes (pintura e desenho), matricula-se na Imperial Academia de Belas Artes, na cidade do Rio de Janeiro; trabalha na imprensa carioca como caricaturista e ilustrador.

Com a morte do pai retorna a São Luís por algum tempo e, novamente no Rio de Janeiro dedica-se somente à literatura. Escreve muitos romances. *O Cortiço* é considerado sua obra prima.

Participou da fundação da Academia Brasileira de Letras, para onde foi eleito em 1897.

Ingressou, por concurso, no Itamaraty. Serviu como cônsul na Europa, Japão e América do Sul.

Morreu em Buenos Aires, Argentina, em 21 de janeiro de 1913, aos 56 anos de idade

1 - Nota da Editora Moderna – São Paulo, 1983

A LÍNGUA DO BRASIL

A língua (idioma) é um dos principais pilares de uma cultura. É ainda um dos fatores que mais contribuem para a definição do perfil identitário de um povo.

No livro *Cultura, um conceito antropológico*, de autoria de Roque de Barros Laraia, consta o seguinte conceito: *Mais*

explicitamente a linguagem humana é um produto da cultura, mas não existiria cultura se o homem não tivesse a possibilidade de desenvolver um sistema articulado de comunicação oral.

A forte associação da língua com a cultura foi defendida por Herder, filósofo prussiano, já na segunda metade do

século XVII. Herder sustentava que o pensamento é essencialmente idêntico à fala e, por conseguinte, diferente de língua para língua e de país para país. Portanto, todo povo fala de acordo com sua maneira de pensar e pensa de acordo com sua maneira de falar. Os pensamentos não podem ser transfe-

ridos de uma língua para outra, porque todo pensamento depende da língua na qual foi formulado.

Sob a ótica de Herder a fala é pensamento. E se os povos falam diferentemente é porque pensam diferentemente. Cultura, pensamento e língua seriam constituídos a um só

tempo. A FALA (OU A LÍNGUA) SERIA EXPRESSÃO DO PENSAMENTO DE UMA CULTURA ou, de modo mais individualizado, no caso da fala, de um sujeito particular, de um pensamento formado e vinculado a uma determinada cultura. (Andrade, 2012).

Quanto à língua portuguesa, reconhecida oficialmente pelo governo brasileiro como língua nacional, selecionamos a seguinte citação de Lya Wyler constante do livro *Língua, Poetas e Bacharéis, Uma Crônica da Tradução no Brasil*:

Era em latim que os portugueses cultos escreviam poemas, epístolas, sermões, mensagens diplomáticas, crônicas e relatos de viagem.

A primeira tentativa bem sucedida de padronizar a língua portuguesa ocorreu em 1536 com a publicação de uma gramática fonética. Seguiu-se, quatro anos mais tarde, uma segunda de autoria de João de Barros, que procurou enquadrar o português nas regras do latim. Essa obra lançada em 1540 marcou em Portugal a adoção da gramática no ensino dos jovens da corte e o surgimento das primeiras cartilhas para o aprendizado da leitura. Contudo, o ensino da língua pátria nas escolas médias portuguesas, limitado a seis meses, só iria se tornar obrigatório a partir do alvará pombalino de 1779.

Com relação às primeiras línguas faladas no Brasil é ainda de Wyler a seguinte citação: *Cremos, portanto, poder afirmar que desde o achamento do Brasil houve um extraordinário número de línguas em confronto, o que exigiu a presença de mediadores – ou línguas, ou intérpretes – para que a comuni-*

cação pudesse efetivamente ocorrer. Indígenas, europeus e africanos, em sua quase totalidade, provinham de culturas dependentes da transmissão oral de conhecimento, em alguns casos, por serem povos agravos ou simplesmente iletrados.

Como instrumento de comunicação oral entre os habitantes do Brasil Colônia vem a surgir com expressiva contribuição dos jesuítas a *língua geral*, provinda do tupi. A língua portuguesa permaneceu dominante no seio das elites e, possivelmente nos centros urbanos litorâneos, acabando por se impor como língua nacional. Para tanto deve ter contribuído expressivamente uma numerosa corte lusitana que acompanhou D. João VI, quando de sua fuga de Portugal para o Rio de Janeiro, cidade que pouco depois se transformaria na verdadeira capital do Reino Unido.

Ressalta-se, entretanto, que a *cultura francesa desenvolveu-se no Brasil com o ensino dos jesuítas e fortaleceu-se com as proibições de fundar universidades e de imprimir livros e papéis avulsos em solo brasileiro. Ampliou-se de tal forma que na constituinte de 1824 o francês competiu com o português e o tupi pelo privilégio de ser escolhido Língua Nacional.* (Wyler, 2003).

Fato é que no Brasil de hoje, não obstante a língua portuguesa ser acometida de expressões regionalistas e entoada sob diversos sotaques, todos os brasileiros de norte a sul, de leste a oeste deste país continente, comunicam-se perfeitamente através dela o que a torna, certamente, um dos principais fatores de unidade cultural e de integração nacional ■



SINOPSE DE DOENÇAS E CURAS O BRASIL NOS PRIMEIROS SÉCULOS

Alcides José de Carvalho Carneiro

Estatístico

alcides.carneiro@rip.rn.gov.br

Para pensar as navegações em seus primórdios é necessário conhecer um pouco da demografia e da saúde de europeus no início do século XVI.

Naqueles anos, epidemias varriam o Velho Continente dizimando enormes contingentes populacionais. O restrito conhecimento da medicina era escasso e restrito basicamente à realeza. As próprias descobertas eram pontuais, porque não existia um veículo para disseminação do conhecimento, e, além disso, a força da Igreja impedia que os conhecimentos médicos evoluíssem.

Uma viagem de longa duração, como eram as transatlânticas, exigiam um investimento restrito aos estados nacionais ou ricos empresários. Com a fome grassando na Europa, parte dessa população desnutrida, e já convivendo com doenças, era então o público disponível para composição da tripulação. Não bastassem esses problemas crônicos de uma Europa pós-renascentista, ainda se convivia com corrupção evidenciada pelo desvio de mantimentos. O que seria carga para dois meses, portanto, na realidade mal conseguia alimentar bocas da tripulação nos primeiros trinta dias.

Eram estas verdadeiras **naus dos insensatos** que vieram tocar o litoral brasileiro nos primórdios do século XVI. O mito dos navios fantasmas pode ser mais bem entendido, se levarmos em conta o que se passava nestas fétidas embarcações. Vale lembrar que era comum o carregamento de carga viva (porcos, cabras e galinhas), que se incumbia de agravar os problemas de saneamento na embarcação.

No longo período embarcado era comum: desnutrição, difteria e doenças

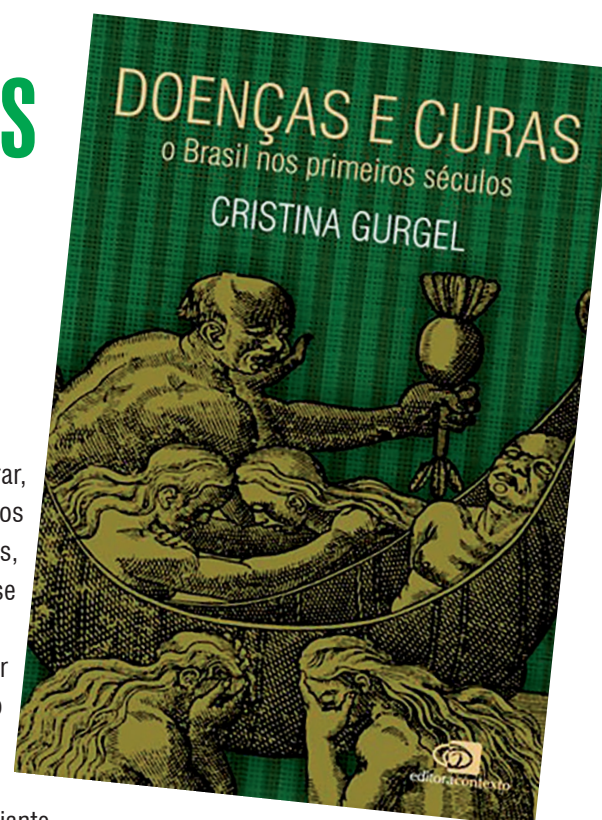
de pele, pois como seria de se esperar, banho e troca de roupa eram hábitos restritos à terra firme; embarcados, vestimentas ficavam no corpo até se desmancharem.

No caso português, desembarcar na Ilha de Vera Cruz tem um paralelo com o que então se conceberia como paraíso. Pessoas despidas de roupa e preconceito, com uma beleza luxuriante, se tivémos como parâmetro a tripulação lusitana. A diversidade da flora e as aves tropicais encantaram o olhar dos navegantes cansados de um horizonte de mar.

Os nativos não criavam animais, apenas se alimentavam do que a floresta lhes fornecia. Com a chegada dos portugueses, desembarcaram juntas as doenças transmitidas por eles, como também pelos animais que sobreviveram à viagem.

Quando se pensa no que deveria ser a medicina utilizada pelo invasor em relação à realidade local, vamos constatar uma surpreendente complementação, pois os princípios básicos de cura eram naquele momento os mesmos (vomitórios, sangrias e rezas), e também os profissionais de saúde dispunham de ações similares, mudanças apenas nos nomes (curandeiros, barbeiros, benzedeiros, boticários). Até na concepção das doenças, a questão guardava similaridades, pois se referiam à invasão do corpo, com a alma em fuga, na visão dos nativos, ou pecadora, para os de além-mar, que inclusive, eram mais intransigentes no momento do tratamento, e na maioria das vezes resultava em óbito.

A posterior chegada dos escravos africanos engrossou ainda mais o caldo cultural, composto de novos costumes e

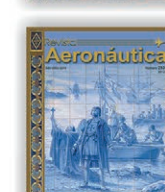


também novas doenças, que desta vez não exterminaram apenas os habitantes iniciais do Brasil. A necessidade de mão de obra importada foi a resultante da justaposição, falta de portugueses para migrar e o rápido extermínio dos nativos pelos mais diversos motivos, que explicitaram a ausência de defesa para quaisquer vírus ou bactéria transmitida por humanos ou animais.

Neste momento em que médico era uma profissão praticamente restrita à corte, encontramos na figura dos jesuítas, o que seria a **medicina popular brasileira**, que organizou em forma de livro todo conhecimento milenar dos silvícolas.

Vale lembrar um fato marcante nessa história dos primórdios do Brasil: a primeira guerra bacteriológica, e o maior exemplo deste extermínio de um grupo, os Aymorés, aniquilados do mapa pela varíola, depois de um longo período de revezes das tropas portuguesas. Logo, podemos concluir que não foi a pólvora quem fez o desequilíbrio das batalhas, e, sim, o uso da doença para destruir o adversário. Estima-se que neste primeiro século de encontro de civilizações, a nativa perdeu 95% de seu contingente litorâneo ■

Cristina Gurgel, médica. Tese defendida em 2009, transformada em livro. Editora Contexto, 192 p.



Acesse a programação
e informações do nosso
Clube de Aeronáutica
www.caer.org.br

