

Revista

Aeronáutica



ISSN 0486-6274

Número 300
2018



PRESIDENTE
Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

1º Vice-Presidente
Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

2º Vice-Presidente
Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira



Expediente

Maio a Set. 2018



www.caer.org.br

revista@caer.org.br

ISSN 0486-6274

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Central
Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Sede Barra
Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente - Maj Brig Int Manoel José Manhães Ferreira

SEDE CENTRAL

Diretor Cultural
Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor Social, Tecnologia da Informação e Hotel
Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor Administrativo
Ten Cel Av Antonio Arcanjo da Silva

Diretor Beneficente
Cap Adm Ivan Alves Moreira

Chefe Secretaria Geral
Ten Cel Av Antonio Arcanjo da Silva

Diretor Jurídico
Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Assessores
Financeiro e Patrimonial - Cel Int Genivaldo Bezerra de Oliveira
Assessor Secretaria Geral - Cap Adm Ivan Alves Moreira

SEDE BARRA

Diretor Desportivo
Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Diretor Aerodesportivo e Técnico
Cel Av Romeu Camargo Brasileiro

Diretor de Operações
Ten Cel Av José Carlos da Conceição

Assessores
Social - Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro
Administrativo e de Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues
Financeiro - Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos
Infraestrutura - Ten Cel Av Alfredo José Crivelli Neto

SEDE LACUSTRE

Assessor - Cap Esp Met José Renato do Nascimento

Sede Central

Praça Marechal Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200
• Tel.: (21) 2210-3212
3ª a 6ª feira de 8h às 12h e 13h às 17h

Sede Barra

Rua Raquel de Queiroz, s/nº
Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-710
• Tel.: (21) 3325-2681
4ª a domingo de 9h às 17h30

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES Assessores Clube de Aeronáutica

Maj Brig Ar Venancio Grossi
Cel Av Araken Hipolito da Costa
Cel Av Ajauri Barros de Melo
Contato pelo tel.: (21) 2220-3691

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA Tel.: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Conselho Editorial

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez
Cel Av Manuel Cambeses Júnior
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

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.



6º uniforme - interno - cáqui

Réplica confeccionada pelo Asp R2 Alberto Gomes Filho, baseada no Plano Geral de Uniformes da Aeronáutica (Decreto-Lei nº 4.099, de 6 de fevereiro de 1942)

Agradecemos a sua gentileza pela cessão da imagem de capa

Índice

4 DISCURSO DE POSSE DO PRESIDENTE DO CAER
Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

6 NOTÍCIAS DO CAER
Redação

14 A INSEGURANÇA JURÍDICA E O JUDICIÁRIO
Ives Gandra da Silva Martins
Jurista

16 GLOBALIZAÇÃO E EFEITOS ADVERSOS
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

18 A JUSTIÇA FEDERAL NÃO PODE SER INTIMIDADA
Reis Friede
Desembargador Federal

20 A VEZ DA ALTERNATIVA LIBERAL-CONSERVADORA
Ricardo Vélez Rodríguez
Doutor em Filosofia

22 AS FORÇAS ARMADAS UMA ESTRUTURA CENTRAL E BÁSICA DA NAÇÃO
Araken Hipolito da Costa
Cel Av

24 A ÉPICA DO INSTANTE E A INFÂNCIA DO FUTURO
Carlos Nejar
Escritor e Acadêmico

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

27 FORO DE SÃO PAULO NUMA CUBA ESQUIZOFRÊNICA
Percival Puggina
Arquiteto e escritor

28 ESQUADRÃO PELICANO DO 2º/10º
Ten Brig Ar Mauro José Miranda Gandra

30 EPOPEIA DA IMPLANTAÇÃO DA MANUTENÇÃO DE AERONAVES DO CFPM
Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini

36 O (QUASE) HERÓI PARAQUEDISTA
Maj Brig Ar Othon Chouin Monteiro

38 MARIA BOA
Helio Carvalho Perez
Cel Av

42 SE SAINT-HILAIRE VOLTASSE...
Roberto Costa Paiva
Ten Cel Dent

44 NUVENS, CORTINAS E A CLARA LUZ DO DIA
Daniel H. Strait
Professor

47 A CAPITAL DO MUNDO
Alberto Murad
Cel Av

48 MAROLAS E TSUNAMI
Fernando Gabeira
Jornalista

50 EPÍLOGO DE UMA FANTASIA
José Casado
Jornalista

DISCURSO DE POSSE DO PRESIDENTE DO CAER



Maj Brig Ar
Marco Antonio Carballo
Perez

Estava eu, em 8 de dezembro passado, prestigiando a solenidade do Aspirantado na Academia da Força Aérea, quando, ao seu término, fui surpreendido pelo convite do nosso Comandante, Ten Brig Rossato, para assumir a missão de presidir esta antiga instituição. Há menos de quatro anos na reserva, confesso que não esperava por esse chamamento, nem tinha qualquer intenção nesse sentido. Apesar de estar iniciando um projeto pessoal em minha nova fase de vida, após conversar com minha família, comuniquei ao nosso Comandante que

aceitava a missão. Desta forma, desde janeiro, venho me preparando para isto.

E continuou:

Após mais de 42 anos de efetivo serviço e Sócio do Clube, grande parte deste tempo confesso que muito pouco o frequentei, pelo simples fato de, apesar de ter nascido e me criado no bairro das Laranjeiras, nunca ter servido no Rio de Janeiro, a não ser para realizar os cursos de carreira, só retornando para cá, após passar o comando do então VII COMAR, em Manaus, e ingressar na reserva remunerada, em abril de 2014. Tal fato pode inquietar alguns companheiros presentes: – Como assim, alguém que não nos conhece pode almejar assumir tal cargo? Tranquilizo esses amigos, afirmando que os clubes de oficiais na Força Aérea fazem parte da minha vida desde os idos de 1980, no F-80, em Fortaleza. Em uma época em que não havia internet, celular, redes sociais e TV a cabo, o que restava a nós, tenentes e capitães, era praticar esportes e fazer churrasco no Clube Mach 1, em Anápolis, nos onze anos em que lá estive.

Mais tarde, como major, fui Diretor de vela e de tênis no Clube da Aeronáutica de Brasília, na década de 1990. Já como major-brigadeiro, em 2011 e 2012,

voluntariei-me para ser o vice-presidente do Clube, a fim de auxiliar meu irmão de Turma – o Maj Brig Kersul, quando este foi Comandante do VI COMAR e, por consequência, Presidente do Clube da Aeronáutica de Brasília.

Por fim, quando assumi o VII COMAR, em julho de 2012, tive a triste surpresa de verificar que o antigo e bonito Clube de Oficiais da Guarnição de Manaus, o conhecido “Jiboia”, estava fechado e interditado havia quatro anos, em condições horríveis, sucateado e abandonado. Amante e frequentador dos nossos clubes, realizei uma pesquisa de opinião entre os oficiais da Guarnição e, com a aquiescência da grande maioria, buscamos recursos financeiros em Brasília e, em quatro meses, reformamos todo o Clube e o reabrimos em uma festa de fim de ano, ainda em 2012, tendo me colocado como seu Presidente até à minha saída de Manaus. Para a minha felicidade e orgulho, o “Jiboia” está funcionando plenamente até hoje. Que ótimo!

Por tudo isso, meus amigos, fiquem tranquilos e estejam certos de que este “estranho no ninho” aqui no CAER do Rio de Janeiro tem essa atividade de clubes nas suas veias.

Neste momento, em que assumo tão

honroso e importante cargo de Presidente deste Clube, que daqui a cinco dias estará completando 72 anos de criação, por dever de gratidão, gostaria de fazer alguns agradecimentos.

Muito grato ao Ten Brig Rossato, nosso grande Comandante, pela lembrança do meu nome e pela confiança em mim depositada. Tenha a certeza de que o Clube de Aeronáutica estará cerrado na sua ala, nesses céus turbulentos que se seguem até ao final do ano. Muito obrigado, Comandante.

Registro aqui a grande dificuldade que tive para conseguir fechar a minha chapa eleitoral, em quase três meses de contatos diretos e pessoais com vários oficiais. Nada mais justo e digno do que agradecer, aqui, aos 42 amigos e abnegados companheiros, incluindo meus dois vice-presidentes, que aquiesceram e se reuniram neste grande esquadrão, a fim de realizarmos um venturoso voo de dois anos. Muito obrigado a vocês todos.

Agradeço a minha esposa, minha filha e minha mãe, que, apesar de estarem habituadas à minha presença, abriram mão desse conforto e me liberaram para assumir esta missão.

Agradeço ao Ten Brig Vilarinho, Presidente do atual Conselho Deliberativo, e a

todos os ilustres e antigos conselheiros, pelo apoio e pela ajuda que me prestaram de fevereiro até aqui.

Ao Ten Brig Baptista, ex-presidente deste Clube, da mesma forma muito grato pelos longos papos e pelos prestimosos ensinamentos, vindos de uma pessoa que tem toda a memória desta Casa. Continuo contando com as suas dicas, como membro nato do Conselho Deliberativo.

Aos companheiros muito mais antigos, ilustres componentes do “Alto clero do Birutinha”, pelos longos papos nas manhãs de sábado, na Barra. Grato pelo apoio.

Por fim, rendo minhas homenagens e agradecimentos ao Maj Brig Vinicius, Presidente nos últimos quatro anos. Um “graxeiro”, como o senhor próprio se intitula, que a despeito de todas as dificuldades pessoais que vem enfrentando na família, desenvolveu um bellissimo trabalho neste Clube, juntamente com sua pequena, mas valorosa, equipe, melhorando as instalações, saneando e enxugando as despesas, tornando este Clube mais viável economicamente. Parabéns, chefe! – ao senhor e a dona Regina muito obrigado por toda a atenção, gentileza e fidalguia que me dispensou, desde janeiro, procurando informar-me de tudo e blindar-me de todos os possíveis problemas futuros,

entregando-me o Clube, com o carinho de um pai que conduz sua filha ao altar. Conto também com sua ajuda, agora como membro nato do Conselho. Muito obrigado, chefe! Tenha um merecido descanso.

Encerro, dizendo da minha honra e orgulho em assumir este posto. Quando olho a galeria de ex-presidentes e vejo tantos brilhantes e antigos oficiais, que cumpriram com tanto sucesso esta missão; quando leio a extensa história da criação deste antigo Clube, postada no nosso site; quando olho tudo de bom que já foi feito nestes 72 anos; fico me perguntando: – Como posso eu sentar em tão importante Cadeira?

Meus amigos, estejam certos de que, com a ajuda da minha equipe e a proteção do grande Arquiteto do Universo, empregarei todo o meu melhor para continuar esse belo trabalho que o Maj Brig Vinicius, o Ten Brig Frota, o Ten Brig Baptista e tantos outros insignes presidentes realizaram. Que assim seja! Muito obrigado a todos!

Após isto, o Presidente do Conselho Deliberativo, Ten Brig Ar Vilarinho, declarou empossado o trio que conduzirá o Clube de Aeronáutica durante o biênio 2018/2020. A Assembleia foi então encerrada, seguindo-se o coquetel, servido às autoridades e aos convidados.



Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

NOTÍCIAS do CAER

POSSE DA NOVA DIRETORIA

Biênio 2018/2020

No dia 31 de julho, tivemos a passagem da Presidência do Clube de Aeronáutica do Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa ao Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez, responsável pela condução dos destinos desta tradicional instituição pelos próximos dois anos. O evento ocorreu no Salão Nobre do CAER, com a presença de cerca de 300 convidados.

A Mesa de Honra foi composta pelo Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Nivaldo Luiz Rossato; pelo Comandante Geral do Pessoal da Aeronáutica, Ten Brig Ar Antonio Carlos Moretti Bermudez; pelo Presidente do Conselho Deliberativo do CAER, Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, que presidiu a Assembleia Geral; pelo Presidente do CAER, Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa; e pelo novo Presidente do CAER, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez. Ao sentarem-se à mesa o Presidente do Conselho Deliberativo deu como aberta a 801ª Assembleia Geral,



convidando os ex-presidentes, Ten Brig Ar Baptista e Brig Ar Ercio Braga, além do Sócio Fundador do CAER, Brig Ar Clóvis de Athayde Bohrer, a tomarem assento junto à Mesa de Honra.

À Assembleia estiveram presentes: o Diretor do DECEA, Ten Brig Ar Jefersson Domingos de Freitas; o Diretor do INCAER, Ten Brig Ar Rafael Rodrigues Filho; o

Ministro aposentado do STM, Ten Brig Ar José Américo dos Santos; o Presidente do Conselho Diretor do Clube Naval, Alte Esq Eduardo Monteiro Lopes; o Chefe do GABAER, Maj Brig Ar Marcelo Kanitz Damasceno; o Diretor da DIRAD, Maj Brig Int Vilmar Gargalhoni Corrêa; o Diretor da DIRAP, Maj Brig Ar Mauro Martins Machado; o Diretor do DIRENS e Presidente do CAER de Brasília, Maj Brig Ar Rui Chagas Mesquita; o Comandante da UNIFA, Maj Brig Ar José Isaiás Augusto de Carvalho Neto; o Presidente do Clube Militar, Gen Ex Antonio Hamilton Martins Mourão; o Presidente do Clube Naval, V. Alte Rui da Fonseca Elia; o Diretor da DIRSA, Maj Brig Méd José Luiz Ribeiro Miguel; além de sócios do CAER e convidados do novo Presidente.

A solenidade teve início com a execução do Hino Nacional do Brasil e, logo após, o Secretário do Conselho Deliberativo, Cel Av Fernando Moura Corrêa,



Nova Diretoria, da esq. para a dir.: Presidente - Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez, Primeiro Vice-Presidente - Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado e o Segundo Vice-Presidente - Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

anunciou que, para o biênio 2018/2020, foi apresentada uma única chapa, eleita por aclamação pelos sócios efetivos presentes à Assembleia Geral Ordinária do Clube de Aeronáutica, realizada no dia 7 de junho de 2018, tendo sido eleitos o Presidente do Clube, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez; o Primeiro Vice-Presidente, Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado, e o Segundo Vice-Presidente, Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira.

Em seguida, o novo Presidente do Clube e seus vices foram chamados para assinar o Livro de Posse. Foi a hora do discurso de despedida do Presidente anterior, Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa, que fez questão de agradecer a todos os diretores e funcionários pelo trabalho desenvolvido, destacando as obras e melhorias realizadas na Sede Central, apontando a crise financeira como principal obstáculo para um crescimento maior, levando em conta, no entanto, todo o investimento feito, especialmente na Sede Barra, para os Jogos Olímpicos de 2016, além da construção de dois hangares para ultraleves.



Da esq. para a dir.: Brig Ar Clóvis de Athayde Bohrer, Ten Brig Ar Nivaldo Luiz Rossato, Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez e Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho



Da esq. para a dir.: Ten Brig Ar Baptista, Maj Brig Ar Perez e Ten Brig Ar Rossato



Maj Brig Ar Perez e Ten Brig Ar Bermudez (ativa) junto aos companheiros da Turma EPCAR 1972/ Aspirantes 1978

NOTÍCIAS do CAER

PALESTRA SENADOR ÁLVARO DIAS

No dia 26 de abril de 2018, o Senador da República pelo estado do Paraná e pré-candidato à Presidência da República, Álvaro Dias, fez uma palestra com o tema: *Cenário Brasileiro Atual e a Perspectiva para o Futuro*, no Salão Marechal do Ar Ivo Borges, localizado no Clube de Aeronáutica, para oficiais da Aeronáutica, Marinha e Exército a convite da CIM (Comissão Interclubes Militares), que une os três Clubes das Forças Armadas do Brasil.

O presidenciável, filiado ao *PODEMOS* (PODE), antigo Partido Trabalhista Nacional (PTN), é autor da Proposta de Emenda Constitucional (PEC 10/2013) que pede o fim do foro privilegiado, legislação apoiada pela sociedade civil, associações de juízes e promotores e membros do STF.

Em seu quarto mandato, o senador discursou afirmando não poder existir muros entre as ideologias, de esquerda ou de direita. E ressaltou: – *O único muro que podemos admitir existir é o que separa os desonestos e ladrões do dinheiro público, dos honestos e dedicados à construção de uma Nação com postura ética, possibilitando o exercício da cidadania em sua plenitude a todos os cidadãos do país.*



MENSAGEM DOS LEITORES

Cel Av Esmaelino Neves de Farias – Elogia o belo trabalho tratando de temas ligados à tradição, à cultura e à atualidade de nossos associados e leitores.

Ten Brig Ar William de Oliveira Barros – *Ministro do STM* – Formula votos de sucesso.

Alte Esq Alvaro Luiz Pinto – *Ministro do STM* – Parabeniza todos pelo empenho e esmero na publicação.

Ten Brig Ar Francisco Joseli Parente Camelo – *Ministro do STM* – Renova os votos de estima e consideração.

Gen Ex Odilson Sampaio Benzi – *Ministro do STM* – Renova os votos de apreço e consideração.

Ten Brig Ar Raul Botelho – *Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica* – Agradece a gentileza e renova os votos de distinto apreço e admiração.

Ives Gandra da Silva Martins – *Advogado* – Sente-se gratificado pela Revista Aeronáutica.

Prof. Marco Lucchesi – *Presidente da Academia Brasileira de Letras* – Deseja votos de sucessos para a Revista Aeronáutica.

Marco Aurélio Erthal – Cumprimenta pelas matérias de interesse aeronáutico.

Pérciles Aurélio Lima de Queiroz – *Ministro do STM* – Agradece cordialmente, dizendo tratar-se de uma leitura agradável e interessante.

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.

JAIR BOLSONARO



Em evento organizado pela CIM (Comissão Interclubes Militares), no dia 23 de julho, o Deputado Federal e presidenciável Jair Bolsonaro foi convidado a realizar palestra no Clube de Aeronáutica para militares da ativa e da reserva da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, um dia após a Convenção no Partido Social Liberal (PSL) que formalizou sua candidatura à Presidência da República. O evento contou também com muitos apoiadores civis e fãs do



PRESIDENCIÁVEL FAZ PALESTRA NO CLUBE DE AERONÁUTICA



Da esq. para a dir.: Presidente do Clube Naval - V Alt Rui da Fonseca Elia, Maj Brig Ar Marcus Vinícius Pinto Costa, Jair Bolsonaro e o Presidente do Clube Militar - Gen Ex Antônio Hamilton Martins Mourão

político, lotando o Salão Nobre com aproximadamente 800 pessoas.

Na sua apresentação, o Deputado Jair Bolsonaro criticou o modelo de UPP's (Unidades de Polícia Pacificadora), que pregam o conceito de policiamento de proximidade nas comunidades do Rio de Janeiro. Afirmou, ainda, que os colégios militarizados são mais eficazes para

dissuadir jovens a ingressarem no crime organizado. Segundo o presidenciável, além de trazer bom conteúdo educacional, os colégios proporcionariam noções de hierarquia, disciplina, amor à Pátria e companheirismo, defendendo a ideia da criação de colégios militares em todos os estados brasileiros.

Durante a palestra voltou a defender

que o Ministério da Defesa seja chefiado por um general de quatro estrelas, a mais alta patente do Exército, e que as Forças Armadas atuem na segurança pública.

O pré-candidato adotou discurso nacionalista, afirmando que protegerá a Região Amazônica de ameaças internacionais, que defendem a independência das áreas indígenas e das calhas dos rios Amazonas e Solimões. Ao mesmo tempo, prometeu acabar com a reserva ambiental dos Tamoios, na região de Angra dos Reis: – *Ninguém é contra o meio ambiente, mas a área pode render bilhões ao Rio de Janeiro*, disse.

Durante todo o tempo em que apresentou suas ideias de Governo, se for eleito, foi encorajado pelas reações positivas e salvas de palmas.

O auge ocorreu ao fim de sua palestra, momento em que foi ovacionado com veemência por todos os presentes.

MEMBROS DO GRUPO DE ESTUDOS SÃO AGRACIADOS COM MEDALHA PELA AERONÁUTICA

Em 20 de julho, dia do nascimento do Pai da Aviação e Patrono da Aeronáutica, Alberto Santos-Dumont, três membros do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro foram agraciados pela Aeronáutica com a Medalha Mérito Santos-Dumont. Esta condecoração é entregue a personalidades civis e militares, brasileiros ou estrangeiros, que tenham prestado destacados serviços à Aeronáutica brasileira ou, por suas qualidades ou seu valor, em relação à Aeronáutica, forem julgados merecedores.

Os três homenageados foram Fernando Bicudo, João Victorino Ferreira e Antonio Carlos Siqueira, colaboradores ilustres do Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica desde a criação do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro, em 2006. Destacamos abaixo alguns pontos desses agraciados ilustres:

– Fernando Bicudo, entusiasta da Cultura brasileira, destacou-se ao trazer a Orquestra Sinfônica Brasileira Jovem para uma apresentação no Clube de Aeronáutica, além de levar os participantes ao Teatro Municipal, a fim de assistir Plácido Domingos. É um grande estudioso da Ópera no Brasil. Atualmente é Presidente do Teatro Municipal do Rio de Janeiro;

– João Victorino Ferreira, jornalista por mais de 50 anos, sempre foi extremamente querido pelo Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica. Suas excelentes reflexões no Curso do Pensamento Brasileiro e suas matérias sempre pertinentes, publicadas da *Revista Aeronáutica*, da qual é o Jornalista responsável, fez dele um destaque, sem sombra de dúvida. Participou também da viagem de estudos a Portugal, em 2013;

– Antonio Carlos Siqueira, sempre com grande interesse pelos assuntos aeronáuticos, esteve presente em quase todas as viagens de estudos do Curso do Pensamento Brasileiro, tais como: Salvador, Belém, Amazônia e Natal. Além disso, participou de outras visitas importantes a Organizações militares da Força Aérea Brasileira: UNIFA, AFA, BASC e CTA. Entusiasta nato da FAB, propagou a grandeza e importância da Cultura Aeronáutica no Brasil.

Brig Eng Ronaldo Yuan
e o agraciado
Fernando Bicudo



NOTÍCIAS do CAER

NOVO CONSELHEIRO NO INCAER

O Ten Brig Ar Aílton dos Santos Pohlmann é o mais recente membro do Conselho Superior do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), localizado na cidade do Rio de Janeiro (RJ). A cerimônia de posse, ocorrida no dia 13 de abril de 2018, foi presidida pelo Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Nivaldo Luiz Rossato, e contou com a presença de oficiais-generais da ativa e da reserva, de conselheiros do Instituto e de autoridades civis.

O membro recém-empossado foi Diretor do INCAER no período de agosto de 2014 a setembro de 2017. Como Conselheiro, o Ten Brig Pohlmann passa a fazer parte de um grupo seleto de pessoas que, ao preservar o passado da Força Aérea Brasileira e os feitos de seus grandes vultos para as novas gerações, está escrevendo páginas gloriosas da História da Aeronáutica brasileira.

Criado em 27 de junho de 1986, o INCAER tem a finalidade de pesquisar, desenvolver, divulgar, preservar, controlar e estimular as atividades referentes à memória e à cultura da Aeronáutica brasileira.



Da esquerda para a direita:
Diretor do INCAER - Ten Brig Ar Rafael Rodrigues Filho,
Comandante da Aeronáutica - Ten Brig Ar Nivaldo Luiz Rossato
e Ten Brig Ar Aílton dos Santos Pohlmann



Conselheiros do INCAER perfilados após a cerimônia de Diplomação (da esquerda para a direita): Sr. Carlos Lorch, Cel Av Cambeses, Cel Av Araken, Brig Ar Bhering, Ten Brig Ar Vilarinho, Ten Brig Ar José Américo, Ten Brig Ar Rodrigues Filho, Ten Brig Ar Pohlmann, Ten Brig Ar Rossato, Ten Brig Ar Gandra, Ten Brig Ar Baptista e Brig Ar Bohrer

NOTÍCIAS do CAER



Faleceu no dia 14 de agosto o estimado Jornalista João Victorino Ferreira. Nascido no Rio de Janeiro, em 15 de maio 1946, possuía uma farta gama de atividades. Além de jornalista, era Bacharel em Ciências Políticas e Econômicas pela Faculdade Cândido Mendes. Em sua admirável carreira foi Editor de publicações e Diretor editorial das Editoras Três, Vecchi, Rio Gráfica e Bloch, além da TV Globo (1966), e no jornal *O Globo* (coluna social e crítica de música popular). Participou da criação e do desenvolvimento do jornal *Primeira Hora*, o primeiro diário de Armação dos Búzios, e teve participação, como Diretor, da Associação Cultural da Arquidiocese do Rio de Janeiro.

João Victorino foi membro do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro desde sua criação, em 2006, grupo este ligado ao Curso do Pensamento Brasileiro, oferecido pelo Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica. Extremamente querido entre os participantes do Curso, muito educado e prestativo, sempre ajudou o Departamento com excelentes reflexões e, mais importante, com matérias pertinentes publicadas na Revista Aeronáutica, da qual era o jornalista responsável.

Presente em muitas das atividades culturais propostas pelo Departamento, o jornalista visitou juntamente com os

participantes do Curso diversas Unidades militares, além de estar presente em todas as viagens de estudos organizadas pelo Departamento Cultural, como: Portugal, Salvador, Belém, Amazônia e Natal.

Em seus textos, sempre enalteceu a Força Aérea e a Cultura Aeronáutica, mostrando-se um entusiasta dos temas propostos pelo Curso do Pensamento Brasileiro. Sempre que pôde contribuiu em seminários e palestras, atuando como assessor de imprensa, organizando toda a parte jornalística e logística da imprensa.

Com toda sua presteza em relação às atividades do Clube e interesse nos assuntos aeronáuticos, João Victorino Ferreira foi agraciado no dia 20 de julho de 2018 com a Medalha Mérito Santos-Dumont, condecoração esta dedicada a personalidades civis e militares, brasileiros ou estrangeiros que tenham prestado destacados serviços à Aeronáutica brasileira ou, por suas qualidades ou seu valor, em relação à Aeronáutica, forem julgados merecedores.

Enlutados, o Clube de Aeronáutica juntamente com todos os participantes do Curso do Pensamento Brasileiro, lamentam profundamente a perda do amigo tão capaz e querido, estendendo seus votos de condolências a toda a família de João Victorino Ferreira.

HOMENAGEM TEN BRIG AR WALTER WERNER BRÄUER

No domingo, 6 de maio de 2018, faleceu o Ten Brig Ar Walter Werner Bräuer. Nascido na cidade de Porto Alegre, em 4 de maio de 1937, o Ten Brig Ar Bräuer foi o último Ministro da Aeronáutica e, com a criação do Ministério da Defesa e dos Comandos das Forças Armadas, passou a ser o primeiro Comandante da Aeronáutica.

Além de amigos e familiares, a despedida contou com a presença do Comandante da Força Aérea Brasileira, Ten Brig Ar Nivaldo Luiz Rossato, e Oficiais-Generais do Alto Comando das Forças Armadas, da ativa e da reserva.

O Oficial-General permaneceu como Comandante da Força Aérea e na ativa até 21 de dezembro de 1999. O ex-ministro deixou esposa, dois filhos, quatro netos e uma bisneta.



SEDE BARRA

LAZER E ESPORTE



Ives Gandra da Silva Martins

Professor emérito das universidades Mackenzie, Unip, Unifeo e UNIFMU, das escolas de Comando e Estado-Maior do Exército (Eceme), Superior de Guerra (ESG) e da Magistratura do Tribunal Regional Federal – 1ª Região, presidente do Conselho Superior de Direito da Fecomércio-SP, e fundador e presidente honorário do Instituto Internacional de Ciências Sociais (Iics).

igm@gandramartins.adv.br

A INSEGURANÇA JURÍDICA E O JUDICIÁRIO

Cada vez mais se torna claro que, hoje, o Poder Judiciário é o grande gerador de insegurança jurídica no país, nada obstante a qualidade inquestionável de seus membros, nas diversas instâncias.

O país não discute a idoneidade e a competência dos magistrados. A primeira, pela quase inexistência de casos envolvendo atitudes menos éticas e *pro bono sua* de juízes; e a segunda, porque não só a dificuldade da aprovação em concursos, mas também a obra publicada por grande parte de seus membros demonstram sua cultura jurídica de forma manifesta. Eu mesmo participei de três bancas examinadoras de concursos para Magistratura, duas no âmbito federal e uma no estadual de São Paulo (examinamos em torno de 7.000 candidatos para a aprovação de menos de uma centena), e sei as dificuldades que criamos na avaliação de sua competência.

O que se discute é seu protagonismo, ou seja, o individualismo de que muitos deles se sentem imbuídos, pretendendo, não poucas vezes, mais até impor sua opinião como legislador, do que fazer justiça ou dar estabilidade às instituições.

A esta nova onda que impregnou parte da Magistratura, tem-se denominado de neoconstitucionalismo, consequencialismo, judicialização da política ou politização do Judiciário, mas que se pode resumir em invasão de competência de

outros poderes, quando estes não estão agindo ou agem contrariamente às convicções pessoais do magistrado.

De legislador negativo, que sempre foi o Judiciário, passou a ser legislador positivo e a legislar em lugar do Legislativo, em seus vácuos ou nas suas discordâncias, assim como a administrar ações do Executivo, de acordo com suas preferências jurídicas, quando não, ideológicas.

Nada fere mais a Constituição do que tal postura.

Reza o artigo 103, § 2º, da Lei Suprema, que nem nas ações diretas de inconstitucionalidade por omissão, pode o Supremo Tribunal Federal legislar em nome do Congresso, cabendo-lhe determinar ao Legislativo que produza a lei, que por omissão inconstitucional não produziu, numa clara demonstração de que a função do Judiciário é apenas não dar curso a leis inconstitucionais, mas não legislar na omissão legislativa.

Afastando qualquer veiledade de vocação legislativa, que os magistrados não têm, o disposto no artigo 2º da Constituição Federal declara que os poderes são harmônicos e independentes.

Ora, esta invasão constante da competência de outros poderes, que poderá provocar, no futuro, a desobediência do Legislativo (artigo 49, inciso XI CF) em não cumprir as decisões e o recurso extremo às Forças Armadas, se um poder se sentir atingido por outro (artigo 142 caput CF), é

que tem gerado a brutal insegurança jurídica em que vivemos. O episódio recente de um desembargador incompetente pretender, de acordo com suas preferências ideológicas, subverter todo o processo judicial, sem fundamentação jurídica, para soltar o Presidente Lula, é apenas decorrência de tal ativismo judicial.

Não entro, no presente artigo, a discutir qual a melhor interpretação do artigo 5º, inciso LVII da Lei Suprema, pois, se como cidadão, prefiro a dura exegese da Suprema Corte, como velho constitucionalista, tenho sérias dúvidas se seria a melhor delas. O caso, todavia, não é este, mas sim, de que a matéria já fora examinada por quatro instâncias, não cabendo alegar como argumento novo, ser o presidente Lula pré candidato à presidência. Se o argumento pegasse, qualquer condenado a partir de agora poderia dizer que também seria pré candidato de qualquer eleição futura para livrar-se da prisão!!!

Não sem razão, os debates serenos no plenário do Supremo foram substituídos por discussões calorosas, muitas vezes com ofensas pessoais, típicas do Legislativo e não do Judiciário.

Faz-se necessário para o bem do país que a Magistratura, pela qualidade de seus membros, volte a ser independente, mas apenas nos limites de sua competência, sem assumir forças que não são suas e pertinentes a outros poderes ■

GLOBALIZAÇÃO

E EFEITOS ADVERSOS

Manuel Cambeses Júnior

Cel Av

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

mcambesesjr@gmail.com

O fenômeno da globalização é algo relativamente recente no acontecer mundial. Não existe dúvida de que a alta tecnologia, as comunicações instantâneas e a imbricação da economia em escala planetária conduzem a fazer do planeta uma unidade mais entrelaçada, complexa e inter-relacionada. Também é um fato significativo que tal acontecimento tem efeitos em todas as áreas da vida social e, sensivelmente, na economia.

É fora de dúvida que a globalização em si mesma é um progresso do qual nenhum país poderá escapar e algo irreversível. Ao aceitarmos simplesmente esta constatação, porém, não podemos admitir, necessariamente, que todas as suas consequências devam projetar-se em uma só direção, a qual, até agora, parece beneficiar basicamente a alguns países e prejudicar a muitos outros.

Na globalização existem ganhadores e perdedores, porque entre os países desenvolvidos se está criando uma mentalidade em muitos sentidos excludente, e que não interpreta todos os fatores que entram no tabuleiro deste intrincado jogo. Tais fatos podem produzir desequilíbrios internacionais capazes de conduzir o mundo a dificuldades maiores do que as que se conheceram durante o período da Guerra Fria.

É uma tremenda ingenuidade pensar que o final da Guerra Fria abriu as perspectivas de um paraíso para a Humanidade. Pelo contrário, estão sendo geradas intensas contradições que poderão multiplicar os conflitos no alvorecer deste

século e tornar mais difícil a vida para grande parte do gênero humano.

Por esse motivo é necessário que os países em desenvolvimento tenham claras as noções de interesse nacional. Em muitos casos pode haver tendência a uma *globalização ingênua* e a um *internacionalismo-irmão*. Essa posição se alimenta na ideia de que existe uma espécie de progresso linear que automaticamente produzirá benefícios pelo simples fato de inscrever-se no *clube da globalização*. Esquece-se, dessa maneira, que nesse clube existem membros de primeira classe, vários de segunda, muitos da terceira e inúmeros outros na lista de espera.

A *globalização ingênua* pode conduzir-nos a erros fundamentais. O primeiro deles é o de prescindir do interesse nacional e do papel que os Estados e os governos nacionais têm que assumir para defender os interesses dos países que representam. É muito bom o diálogo, as negociações, as aberturas de mercado e todos os demais benefícios que produz o desenvolvimento tecnológico e comunicacional. Entretanto no âmbito da complexa arquitetura desse jogo, temos alguns interesses a defender, uma posição a assumir e uma atitude a vigiar constantemente.

Há alguns anos li um livro que me intrigou profundamente. Foi escrito por um homem sobejamente conhecido no cenário internacional, Kenichi Ohmae, cujo título é *The End of the Nation State*. É um livro inteligente, porém seus delineamentos e conclusões poderiam nos levar a admitir postulados que conduziram ao prejuízo dos interesses dos povos e das nações menos desenvolvidas. Os argumentos são muito bons para defender a posição dos países poderosos, mas inconsistentes para assumir a tribuna dos menos aquinhoados.

Um dos argumentos que agora se costuma alardear é de que os Estados são apenas referências cartográficas dentro da estrutura geopolítica do planeta. Isso – em

termos técnicos e comunicacionais, pode ser considerado correto, no entanto a realidade humana é outra. Os Estados estão formados por seres humanos que deveriam estar representados e encarnados por eles, mas sabemos que, muitas vezes, não é assim que as coisas ocorrem. Entretanto é importante enfatizar essa dimensão histórica do Estado nacional: um elo entre as pessoas e a ordem política.

Existe uma tecnocracia apátrida que voa sobre as fronteiras e possui fórmulas sintéticas e paradigmáticas para todas as realidades nacionais. Grande parte da crise financeira de hoje, que acomete os Estados Unidos e vários países da Europa, se deve a que as tecnocracias, particularmente aquelas que influem nas instituições econômicas e financeiras internacionais, não possuem um pensamento histórico das realidades que manejam.

Administram fórmulas, abstrações e jogam com os números e os deslocamentos financeiros sem ter em conta que a base de toda essa circulação financeira internacional está apoiada em complexas comunidades nacionais que têm seu direito a viver suas expectativas ante o mundo, uma cultura e uma história que defender e preservar e uma lógica aspiração à dignidade e à reciprocidade.

Com a crise estadunidense ficou bem evidenciado que os mecanismos financeiros não se auto-regulam, como ingenuamente alguns vinham pretendendo; que neles intervêm fatores psicológicos e políticos e que, ao final das contas, os árbitros não podem ser os interesses internacionais e sim os povos que elegem os seus governantes.

Outro efeito da globalização ingenuamente aceito é o que supõe que o fato de proclamar a *adesão ao clube* pressupõe, automaticamente, a conquista do bem-estar. Para globalizar-se é necessário desenvolver certas capacidades nacionais,

a formação de recursos humanos, as infra-estruturas básicas, a instantaneidade nas comunicações e todo um sistema cultural que lhe apoie e proporcione sustentação aos efeitos da globalização.

Para criar competição e competência é imprescindível preparar as pessoas, administrar inteligentemente a formação do capital humano e dar-lhe mística, entusiasmo e estímulo para que entenda que a riqueza se alicerça, fundamentalmente, na capacidade das pessoas. Para ser competitivo é preciso ser capaz, e para atingir a capacidade é necessário preparar-se e assumir o objetivo fundamental da educação, em bases totalmente distintas das que prevalecem na atualidade.

Entretanto também existem requisitos políticos para a globalização. O primeiro de todos é que os governos têm de ser representativos da vontade da sociedade. Isto supõe um controle efetivo, por parte da opinião pública e do eleitor, do que fazem os governos, e um contrato social claramente definido para que aqueles que aspiram falar em nome das unidades nacionais que entram no jogo global possam ser realmente legítimos representantes dos povos.

A globalização ingênua esquece a maior parte desses componentes. É necessária a privatização de alguns segmentos parasitários do setor público, mas isto tem de estar orientado a que as iniciativas e os negócios que se empreendam em nome dos países e das nações beneficiem o interesse geral e não determinados setores excludentes.

A conclusão é que a globalização sem a democracia não funcionará com eficácia, e para que haja bons governos têm de existir mecanismos de responsabilidade política ante o eleitorado e ante o povo que esses governos representam. Isso quer dizer que a liberdade e a amplitude dos mercados estão somente garantidas pela liberdade e pela dignidade democrática dos povos ■



Reis Friede

Desembargador Federal, Diretor do Centro Cultural da Justiça Federal (CCJF),
Mestre e Doutor em Direito.

reisfriede@hotmail.com

A JUSTIÇA FEDERAL NÃO PODE SER INTIMIDADA

A sociedade brasileira precisa decidir, em definitivo, que tipo de Justiça Federal ela deseja conceber. Se a vontade do povo brasileiro, expressa na Carta Constitucional de 1988 e na normatividade anterior, foi a de conferir ao Poder Judiciário Federal uma especial missão de garantia da estabilidade político-institucional – substituindo, assim, o papel antes desempenhado pelas Forças Armadas, que historicamente atuava como uma espécie de Poder Moderador diante das diversas crises pelas quais passou a incipiente República – e, em adição, a tarefa convencional de prestar o serviço público judiciário, resta fundamental que a coletividade cidadã também lhe providencie, em necessária contrapartida, os meios adequados para o perfeito cumprimento das funções que lhe foram confiadas na estrutura do Estado.

Isso significa, em primeiro lugar, prover uma segurança institucional mínima aos integrantes (e respectivos familiares) da Magistratura, preservando-lhe a indispensável e absoluta isenção, imparcialidade, impessoalidade e, sobretudo, independência judicante. Sem estas condições básicas, não há como exigir dos juízes uma postura corajosa frente aos imensuráveis e complexos desafios que lhes são apresentados, cada vez mais, com maior intensidade e ênfase.

A edificação de uma Justiça verdadeiramente imparcial, e que, acima de tudo, possa efetivamente alcançar e punir, em

seus desvios de conduta, os criminosos de um modo geral – mas notadamente os poderosos – tem naturalmente um preço.

Precisamos saber se o povo brasileiro – que é o titular do Poder Constituinte e, em última análise, aquele que, por meio do recolhimento de tributos, financia não somente os salários dos juízes, mas toda a estrutura do Poder Judiciário Federal – está realmente disposto a pagar o custo (em seu sentido mais amplo) de uma jurisdição isenta e independente, autorizando, por meio de uma legislação mais condizente com os desafios atuais, a adoção de medidas corajosas que impeçam qualquer espécie de intimidação direcionada (direta ou indiretamente) aos magistrados, evitando-se, assim, eventual acovardamento dos membros do Poder Judiciário Federal.

Nesse contexto, é essencial que se proíba expressamente que os meios de comunicação divulguem dados, informações e imagens de juízes em sua vida cotidiana, vedando-se, ainda, que se invada, pública e amplamente, a privacidade e a intimidade deles, obstando, por exemplo, a divulgação de endereços de suas residências e de seus familiares. Afinal, não se consegue julgar com total tranquilidade quando se está preocupado com a própria segurança e a de seus parentes.

Afigura-se absolutamente incompreensível e desarrazoado, caracterizando um completo desserviço ao perfeito funcionamento das Instituições, que os

familiares de magistrados e, em particular, de Ministros da mais alta Corte de Justiça do país tenham seus endereços privados e os locais em que estudam seus filhos e netos revelados, tornando-os vulneráveis e presas fáceis dos integrantes do denominado Estado paralelo, que cada vez mais tenta se implantar, com mais intensidade e veemência, no Brasil.

Da mesma forma, apresenta-se como uma completa incoerência que a Presidente do Supremo Tribunal Federal tenha o seu endereço privado divulgado, fato que deu margem à odiosa pichação e destruição de seu prédio residencial, episódio que certamente buscou intimidá-la no que se refere à sua atuação como magistrada.

A imprensa responsável e democrática de nosso país precisa finalmente aceitar e compreender a parcela de responsabilidade que lhe compete no que concerne à manutenção e ao bom funcionamento das Instituições, preservando a intimidade dos membros do Judiciário e de outras autoridades que lidam diretamente com a bandidagem corriqueira, com os integrantes do crime organizado e, por que não dizer, com os radicais de ideologia de direita e/ou de esquerda.

Fundamental, portanto, que a imprensa compreenda que o princípio da intimidade precisa ser respeitado não em nome do interesse pessoal das autoridades públicas, mas em defesa das próprias Instituições (e do Estado) que elas representam ■



A VEZ DA ALTERNATIVA LIBERAL-CONSERVADORA

Ricardo Vélez Rodríguez

Coordenador do Centro de Pesquisas Estratégicas “Paulino Soares de Sousa”, da Universidade Federal de Juiz de Fora. Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Professor Emérito da ECEME, Rio de Janeiro. Docente da Universidade Positivo, Londrina.

rive2001@gmail.com

Nunca foi tão importante recordar que a alternativa liberal-conservadora é a solução para o Brasil. A crise institucional que nos abala decorre do fato de que a classe política e os funcionários do Estado se afastaram dos princípios do liberalismo e das tradições conservadoras na gestão da República. Alguns intelectuais, hoje, mal acostumados ao estatismo, criticam a solução liberal-conservadora de respeito à vontade da maioria e de defesa da liberdade e das tradições, como empecilhos à solução dos problemas, quando, pelo contrário, é na defesa da liberdade, na preservação dos valores ancestrais e na construção, ao redor desse ideal, de uma maioria, onde reside a verdadeira solução para os nossos problemas.

O ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, na análise que faz da situação nacional no seu artigo de domingo passado, publicado no jornal *O Estado de S. Paulo* (Sejamos radicais, 1º de julho de 2018, p. A2), frisa a respeito da atual conjuntura: Que os governos se unam à iniciativa privada se for necessário e lhe cedam o passo quando for mais racional para assegurar o atendimento às necessidades do povo.

Ora, ora, vamos por partes. Existe, porventura, alguma solução verdadeira para os problemas do Brasil que corra por fora da colaboração do Estado com a iniciativa privada? O que de bom houve nos governos de Fernando Henrique foi que o então presidente tentou, num início, governar com a perspectiva da defesa dos interesses da iniciativa privada, reduzindo

o tamanho do Estado mediante o plano de privatizações e controlando, nessa mesma perspectiva, o gasto público.

O sucesso do Plano Real consistiu justamente em frear a corrida descontrolada da ganância oficial, a fim de permitir que o sistema produtivo pudesse encontrar o caminho para o desenvolvimento de longo curso. As reformas apresentadas ao Parlamento, pelo governo de inspiração social-democrata, tinham a marca registrada de pavimentar o caminho para a maior participação da sociedade, mediante a representação parlamentar e a diminuição de entraves à geração de riqueza por parte da iniciativa privada. Nesse esforço de governar respeitando as liberdades, foi fundamental a colaboração do PSDB com o Partido da Frente Liberal. Era imperiosa a continuidade dessa colaboração na busca da denominada âncora do Real, que desse sustentabilidade ao funcionamento do governo sem aumentar o gasto público.

Com o correr do tempo, no entanto, o governo de Fernando Henrique foi se tornando refém da denominada tentação social-democrata, que segundo avisava o fundador dessa tendência na Europa, Edward Bernstein (1850-1932), consistia em não romper definitivamente com as propostas estatizantes dos comunistas, que buscavam irresponsavelmente aticar as contradições, a fim de impor, pela revolução sangrenta, a ditadura do proletariado. Segundo Bernstein, o caminho para a redenção do operariado deveria ser o da ruptura radical com o marxismo e os comunistas, por meio da opção corajosa



pela formação de lideranças trabalhistas, com o intuito de que os operários pudessem participar de eleições livres e no Parlamento multipartidário, construir uma sólida maioria para fazer as reformas democráticas necessárias que garantissem o desenvolvimento do capitalismo e o enriquecimento de todos. As teses de Bernstein tornaram-se vencedoras e inspiradoras da moderna social-democracia alemã, como testemunha a ulterior evolução política, ao ensejo das teses defendidas pelo PSD no Congresso de Bad Godsberg, em 1959.

Ora, o caminho seguido por Fernando Henrique e pelos sociais-democratas foi o de, a partir do segundo mandato tucano, irem se aproximando das teses radicais dos seus inimigos da véspera (os petistas, que não votaram a Constituição de 1988 e que se recusaram a optar pelo Plano Real). Os tucanos passaram a pavimentar o caminho para a chegada de Lula e comparsas ao poder, com todo o carregamento de propostas estatizantes e de irresponsável sindicalismo de corte peleguista. Os tucanos ficaram do lado esquerdista do

muro, numa infantil atitude politicamente correta. O distanciamento em relação aos líderes liberais do partido aliado, o PFL, foi cada vez maior. Resultado: no seu segundo mandato, FHC foi o grande eleitor do PT. E aí começaram as nossas desgraças com o estatismo sem limites e a corrupção desenfreada desatados pelos petralhas ao longo dos últimos 14 anos.

Urge, nestes momentos de crise institucional, voltar ao caminho abandonado das soluções liberais-conservadoras. Que as próximas eleições, dando espaço às novas gerações, abram perspectivas de mudança mediante a defesa das liberdades, o controle do estatismo, a crítica ao marxismo e a abertura para construirmos um país em paz e respeitador dos princípios éticos defendidos pela sociedade brasileira, que é conservadora e defensora da liberdade.

Com bom senso, Fernando Henrique apregoa a unidade de todos os brasileiros. O grito dos desesperados por emprego e renda – frisa o ex-presidente no seu artigo dominical – não se resolve só com assis-

tencialismo. Este é necessário para a sobrevivência das pessoas. Mas a dignidade delas requer medidas que restabeleçam a confiança na economia, no investimento e no emprego, dando-lhes um horizonte futuro. O medo da violência reinante e a perda de oportunidades econômicas tornam o eleitorado suscetível a pregações de “mais ordem”. Empunhemos essa consigna, mas sem substituir a lei pelo arbítrio. Ordem na lei e com bases morais sólidas.

Somente destaco uma coisa, para terminar: não há ordem na lei e com bases morais sólidas, sem a defesa incondicional da liberdade para os cidadãos, banindo definitivamente os arroubos estatizantes e o messianismo totalitário que Lula e comparsas tentaram implantar ao longo dos últimos 14 anos. A política tributária de tucanos e petistas acelerou a dominação do Estado na economia. A respeito desse assunto frisava recentemente Luis Philippe de Orleans e Bragança (no seu livro: *Por que o Brasil é um país atrasado?* – O que fazer para entrarmos de vez no século XXI, Ribeirão Preto: Novo Conceito Editora,

2017, p. 93-94): A digitalização da Receita Federal aumentou a arrecadação e limitou qualquer tentativa de se desvencilhar da carga crescente. Todas as leis tributárias do país, se impressas, produziram um livro de inacreditáveis seis toneladas. O Estado brasileiro, que no ano 2000 custava menos de R\$ 500 bilhões em tributos (em valores correspondentes a 2015), passou a custar mais de R\$ 1,4 trilhão no final de 2014. Sim, o Estado brasileiro aumentou em três vezes sua arrecadação de impostos nos primeiros quinze anos do século XXI e em 2015 se apresentou financeiramente quebrado e incapaz de atender às demandas mais básicas da sociedade. Ora, isso foi obra das esquerdas no poder, não dos liberais nem dos conservadores.

Não cair na tentação social-democrata é a condição para que tanto Fernando Henrique como os tucanos possam participar construtivamente, ao lado de partidos de extração liberal-conservadora, nessa empreitada. As opções da esquerda se esgotaram. É a vez dos liberais e dos conservadores ■



Araken Hipolito da Costa

Cel Av

Diretor do Departamento Cultural do CAer

AS FORÇAS ARMADAS

Uma estrutura central e básica da Nação

A descoberta do Brasil é fruto da visão de mundo do português, com sua formação católica, em constante luta para expulsar mulçumanos de seu território e a reconhecida estrutura náutica capaz de lançar-se às aventuras marítimas no Novo Mundo.

Ao pisarem na Terra de Vera Cruz, inicia-se uma longa e rica epopeia, marcada por uma miscigenação entre índios nativos, portugueses conquistadores e negros africanos trazidos para o trabalho escravo, até se transformarem em brasileiros. Três gerações foram necessárias para ser pronunciado *eu sou brasileiro*.

A partir deste cenário, novas conquistas territoriais, o começo de uma urbanização rarefeita, a solidificação da língua portuguesa, a manutenção do território indiviso, enfim, o povo se organiza.

Com a Independência em 1822 e a Proclamação da República em 1889, decorreram muitos confrontos sociais e embates políticos, fazendo emergir uma Nação politicamente organizada e ordenada pelo Estado.

O Brasil ostenta um território de 8.514.877 quilômetros quadrados, representa o quinto lugar no *ranking* das Nações e, conseqüentemente, não poderia desprezar sua defesa.

A formação do Estado Moderno

exigiu a unidade das Forças Armadas. A Marinha nasceu com a chegada da Corte de D. João VI, em 1808. Com a criação da Real Academia Militar, em 1810, nasceu o Exército. Fruto dos avanços da ciência surge a nova Arma, a Aviação, organizada com a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, para unir as aviações Naval, Militar e Civil.

Consolidado o Estado Democrático, é promulgada a Constituição da República Federativa do Brasil, em 1988, que em seu capítulo V – Da Defesa do Estado e das Instituições Democráticas, rege, no seu artigo 142: *As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, Exército e Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob 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.*

Para atender a Constituição, as Forças Armadas estão distribuídas em todo o território nacional, de acordo com os planos estratégicos e sob coordenação e controle do Comando da Defesa para ações imediatas.

A responsabilidade de cumprir esta missão requer homens e mulheres preparados para agir com seus equipamentos

e armamentos. Não basta somente o treinamento profissional específico, exige um compromisso cívico de amor à Pátria e defendê-la com o sacrifício da própria vida.

Em tempos de conturbação interna, em que a ordem pública seja maculada, as Forças Armadas devem atuar para que o equilíbrio e a ordem sejam restabelecidos.

Durante o período de paz, as Forças Armadas, por sua capacidade de mobilização e de meios, permitem atender a Nação nos momentos de calamidades públicas.

Por todas estas responsabilidades e ações é imprescindível que no seio das Forças Armadas impere uma ordem moral e ética necessária à aprovação e ao respeito do cidadão.

Considerando as diversas atividades das Forças Armadas, percebemos o quanto elas são imprescindíveis para se manter o sentido existencial da Nação.

Em face do exposto, podemos declinar, sem dúvida, que as Forças Armadas representam a estrutura central e básica da Nação, não só para defesa, mas também para atingir o Bem Comum desejado pelos brasileiros.

A grandeza das Forças Armadas está na sua vontade de servir e defender a Pátria ■



A ÉPICA DO INSTANTE E A INFÂNCIA DO FUTURO

Carlos Nejar
Escritor

Membro da Academia Brasileira de Letras.

cnejarim@gmail.com

Cem cavalos cinzentos
não fazem
um cavalo branco.

Goethe

Para Jorge Guillén, o poeta espanhol de linguagem e poesia, tudo conflui para um rigor mediante a depuração e a intensificação dos meios expressivos. E se a ficção para Unamuno não carece de argumentos, o poema carece de ossos. Nem que sejam ossos de vento.

O poeta é o historiador da infância e o ficcionista é o poeta de uma história cheia de infâncias. Porque a prosa anda e a poesia dança (Paul Valéry). Mas há um instante em que a poesia e a prosa dançam

a mesma música: quando são alcançados pelo ato mágico do mito que faz com que o homem arrote o tempo, exercite a liberdade e revele os arcanos memoriais de uma comunidade. E a metáfora, seja na poesia, seja na ficção – pois convivemos com ela, mesmo sem repararmos a metáfora, repito – é o instrumento de lucidez, uma espécie de relato da imaginação. E imaginar é desenhar, é criar figuras pelo espírito (Cassiano Ricardo).

Por ser metafórica a fonte da lin-

guagem, a palavra primitiva contém alta voltagem poética, já que a palavra se torna coisa e a coisa, palavra. Por isso, Ezra Pound, seguindo a lição de Fenelosa, adverte: A poesia realiza, conscientemente, o que as raças primitivas realizam inconscientemente. E esse voltar à infância dos povos, é um tornar à infância do futuro, que é descoberto pelo ato mágico da palavra. Daí porque Novalis assevera que o poema épico é o poema primitivo nobilitado. E esse é o nosso Brasil e a nossa América

inventável, já que a infância do futuro só pode ser construída pela linguagem. E a linguagem é constantemente futuro de um novo princípio. Diz Úrsula, em Cem anos de solidão, de Garcia Márquez: É como se o tempo estivesse girando em círculos e agora tivéssemos voltado ao começo. Sim, a linguagem é atravessar a infância. Até não dar mais pé no futuro. Até o futuro não ter pé mais nenhum.

Porém, todo o tempo é tempo épico. E mesmo que não o fosse, passaria a ser

épico no momento em que a linguagem, com seu poder ritual, o atingisse. Pois o que não tem nome, ganha nome. E é pesável. O ato de revelar é o da palavra, que voa aonde quer. O amor não voa, pousa. A língua da poesia é a de nomear. No futuro tudo é nomeado de novo. E o tempo desencadeia nova infância. E a infância designada pode já ser o fim da velhice e o revigorar de outra infância, pelo simples fato de tudo se mudar em palavra, tudo ser palavra. E ao sonhar, já

se está tecendo os fios do acontecimento. A poesia é parição: a linguagem.

Assim, não nos apegamos aos gêneros, apesar de todas as distinções didáticas ou não. Para mim, tanto o poema, como o romance, habitam na mansão da linguagem. Cada vez mais estou convicto do que foi dito, certamente, no meu discurso de posse nesta Casa, pelo grande ensaísta que me saudou: o poeta da poesia permanece; o poeta do verso desaparece com ele, por ser perecível.

Pode-se trabalhar o poema, o romance, o teatro e até o ensaio, porque a poesia abrange o universo e nela tudo é linguagem. Ao abordar realidades não visíveis, recupera a memória oculta do mundo e das coisas. Inclusive o divórcio moderno entre as palavras e as coisas. Além de ser natural propriedade comum. Viabilizando até o espanto da intensidade e a simultaneidade expressional, conforme pretende Diderot (Jacques, o fatalista), com tudo escrito ao mesmo tempo. Jorge Luis Borges, em *El Aleph*, anota que tudo pode ser visto de uma só vez e as ações ocupam o mesmo ponto no espaço. Não importa. Importa que a juventude é algo que se descobre. E a infância do futuro é a plenitude da maturidade. Como a um rosto que a natureza apenas dá acabamento, vivendo.

Mas qual a diferença entre poesia e ficção? O debate a respeito se confunde com a história da literatura. Todo o poema é composto de fala. Também a ficção. Edmund Wilson e Coleridge negam qualquer distinção fundamental entre a poesia e a prosa de ficção. Chegando a afirmar que onde quer que num poema se encontre a narrativa, haverá ficção na poesia. E vice-versa. Lezama Lima salienta que ao sentir claro, escreve prosa; e ao sentir escuro, escreve poesia. No sentir escuro ou claro, tudo é linguagem e basta! Lembrando que o poético se estabelece sem precisão de prova. Com o encantamento. E é o que nos leva também – no poema ou no romance – a um diálogo mais amplo de cultura, com todos os períodos e formas, já que

a realidade se esforça muito para imitar a ficção (Balzac) e a ficção – completamos – esforça-se por imitar a poesia.

Bakhtin distingue a epopeia do romance. A epopeia lida com categorias de um mundo completo, acabado – segundo ele. E o romance reflete as tendências de um processo de criação, seu movimento dinâmico. Mas isso Bakhtin observava a respeito da épica tradicional, já ultrapassada. Jamais em relação a uma nova épica – a do futuro – que trata de um mundo em transformação, tendo o tempo como personagem. E é a minha experiência em *A idade da aurora: Fundação do Brasil* (1990), com Brasília, Columba, Durinda, João Serafim, A Palavra e Abélia – a águia. Ou no meu romance *Carta aos loucos* (1998, editado pela Record, Rio). Pois a épica do futuro pode ajustar-se à ficção mais contemporânea. Dentro de uma modernidade: a história que, ao parar, sonha. E quando o ato poético desvela o futuro, é quando se acha numa infância imemorial – a da Humanidade. O poeta já fala e nós podemos, ao menos, falar sobre suas palavras. Através dele é precisamente uma infância que se exprime, mas menos uma infância singular, que a infância da Humanidade, uma infância presente ainda em cada um de nós (Michel Dufrenne, *O poético*, p. 168, Ed. Globo, Porto Alegre). E é o mesmo pensamento de Fidelino de Figueiredo, ao registrar que a poesia épica é uma febre da juventude dos povos, um delírio de criação alógica, dos tempos primitivos ou heróicos dos povos. E tudo é futuro. Por já estar acontecendo. Nós somos o filme que se desenrola, onde a consciência não finda, nem o espírito. E como a ficção e poesia são apenas linguagem, para mim, a poesia é quando a linguagem delira e a infância sonha; e a ficção é quando a linguagem sonha e a infância acorda. Mas acordamos sempre uma memória muito antiga, que são os sonhos de nossas palavras. Conta Carlos Fuentes, em seu livro *Eu e os outros*, que certa tarde, na Praia de Lota, no sul do Chile, viu os mineiros, na hora em que saíam como marmotas,

de seu trabalho muitos metros abaixo do nível do mar, extraíndo carvão do leito do Oceano Pacífico. Sentaram-se em torno de uma fogueira e cantaram, acompanhados por um violão, um poema do Canto general de Neruda. Disse-lhes que o autor ficaria maravilhado quando soubesse que seu poema havia sido musicado. – Que autor? – perguntaram, surpresos. Para eles, a poesia de Neruda não tinha autor, vinha de longe e sempre fora cantada, como a de Homero. Era a poesia, como disse Croce a respeito da *Ilíada*, de todo um povo poetante. Esse trabalho de memória tem, por vezes, a magia de, através da linguagem, captar o espírito inventivo de um povo, seus refrões e sentenças, suas perplexidades, numa oralização capaz de nos aproximar dos aedos e rapsodos gregos. E em face da sofisticação ou do artificialismo, ou a falta de capacidade de pensar de muitos dos poemas e de grande parte da ficção contemporânea, voltar a Homero é uma imensa revolução, tornando à fonte primeva da linguagem. E é o próprio Karl Marx que indaga: Em todas as épocas não se julga ver repetido o caráter na verdade natural do temperamento infantil? Por que então a infância histórica da Humanidade naquilo precisamente em que atingiu o mais belo florescimento, por que esse estágio de desenvolvimento para sempre perdido não há de exercer um eterno encanto? (Introdução à contribuição para a crítica da política, p. 239-240, Estampa, Lisboa, 1971). E o que impede – acrescentamos nós – de estarmos diante desse futuro? E se há algo no ser humano que só a poesia preenche, há algo que vai até a infância do futuro pela revelação da palavra. Ao se tentar escrever – não com clareza, mas com clareza – escrevemos com espírito. E estamos – queiramos ou não – profetizando a memória de uma nova imaginação. O que, certa vez, referi nas minhas *Memórias do porão* (1984), por não precisar de clarividência quem vê, com os olhos dos mortos, o que está vivo. E, hoje, sem precisar de clarividência, vejo também, com os olhos dos vivos, o que está morto ■



Percival Puggina

Arquiteto, empresário e escritor

Membro da Academia Rio-Grandense de Letras
puggina@puggina.org

A elite do esquerdismo brasileiro, tendo à frente Dilma Rousseff e Gleisi Hoffmann, foi a Havana para o 24º Encontro do Foro de São Paulo. O evento acontece a poucos meses dos festejos que marcarão 60 anos da renúncia de Fulgencio Batista em 1º de janeiro de 1959, seguida da tomada do poder por Fidel Castro. Sessenta anos! Vidas inteiras, do parto ao velório, submetidas aos caprichos e delírios ideológicos de uma pessoa. Mesmo depois de morto é ele, Fidel, que mantém de pé o vacilante e falimentar arcabouço ideológico da sua revolução.

Há um equívoco em afirmar que o regime cubano não funciona. Ele é perfeitamente funcional na perspectiva dos que se apossaram do poder. O pequeno grupo dirigente, representado pelo Comitê Central do Partido Comunista Cubano, habita o bem instalado andar superior da sociedade que o mantém. É um sistema em que a posição de mando não sofre qualquer ameaça.

Essa é a questão central da política

cubana neste momento: como garantir o poder ao Partido Comunista e retirar o país da miserável enrascada em que a revolução o meteu. Obama, ao aproximar-se de Cuba, não fez qualquer exigência e jogou fora uma oportunidade de ouro. Ele queria os ganhos políticos da aproximação; o povo da ilha, com suas mazelas, que se danasse. Já o camarada chinês Xi Jinping deu bola e, por esse motivo, enviou a Cuba o secretário geral do Partido Comunista do Vietnã, Nguyen PhuTrong, no mês de março deste ano. O conselho levado era simples: façam como nós, chineses e vietnamitas – segurem as rédeas da política e afrouxem as da economia. Deixem o povo ganhar dinheiro, mas não entreguem a caneta nem a chave da cadeia.

Pelo sim, pelo não, Cuba deu a partida para um processo constituinte, cujas diretrizes já estão praticamente definidas. Alinham-se a quem do que agradaria aos chineses, mas além do que faria Fidel sorrir. O texto reafirma o papel reitor do Partido como *força dirigente superior da sociedade e do Estado* e define Cuba como

um *estado socialista de direito*. De outra parte, reconhece o direito à propriedade privada, o direito de herança, abre-se para empresas totalmente privadas, inclusive estrangeiras e – *por supuesto* – preserva as estatais como sujeitos principais das atividades econômicas.

Imagino as dores de parto envolvidas no nascimento desse *bebê de Rosemary*. Quanto deve estar custando àqueles marxistas-leninistas reconhecer o amontoado de besteiras que praticaram durante seis décadas na condução da economia! E quanto, por causa disso, padeceu o povo com o permanente racionamento e os salários simbólicos, suficientes apenas para disfarçar sua real escravidão!

Pois foi nesse contexto local que se realizou o 24º Foro de São Paulo, presentes ardorosos líderes comunistas do continente. Pense numa situação desoladora! Lula preso, Fidel morto, Raúl aposentado, Maduro ferrando a Venezuela, Ortega indo pelo mesmo caminho, e Cuba entrando no mundo dos negócios, aberta aos interesses do grande capital. Credo! ■

ESQUADRÃO PELICANO DO 2º/10º

Era dezembro de 1957. Chego à Base Aérea de São Paulo, transferido para o 2º/10º GAv, Unidade Aérea criada há pouco, no dia seis daquele mesmo mês. Na Base, meu primeiro percalço – sou advertido pelo Comandante por estar usando o *bibico* no interior do Cassino dos Oficiais. No Esquadrão, encontro o Cap Av Ozório Medeiros Cavalcante e sou o segundo oficial a apresentar-se à Unidade. Carrego duas ansiedades: servir em meu primeiro esquadrão operacional e preparar-me para o casamento, que realmente ocorreria em fevereiro do ano seguinte.

Vivo agora mais duas ansiedades: a celebração dos 50 anos do 2º/10º e as minhas *Bodas de Ouro* em fevereiro de 2008. Acredito que nesses 50 anos de nosso querido Esquadrão, muitos tenentes e sargentos tenham vivido essas mesmas ansiedades. Acredito também que todos os



militares que por lá passaram tenham sido, como eu, forjados para o cumprimento da nobre missão SAR, do inglês – *Search and Rescue*, dentro de seu sagrado lema – *Para que Outros Possam Viver*. Uma árdua missão sim. Lembro-me, como se fora hoje, do triste semblante de minha mulher, grávida e adoentada, ao ver afastar-se a kombi do Esquadrão, que me levaria

para uma viagem de dez dias à Amazônia, período em que ela ficaria sozinha. Este apenas, um singelo exemplo do porquê de nós, os *pelicanos*, termos por símbolo este simpático pássaro. Na *simbologia*, o pelicano representa o sacrifício abnegado e da caridade universal. Conta uma lenda medieval, que o pelicano alimenta seus filhotes com o próprio sangue.

Depois de mais de 14 anos na Base de Cumbica, onde operou com as aeronaves de busca e salvamento, anfíbias SA-16, Albatrós, e os helicópteros Sikorsky H-19, Bell H-13 e Bell SH-1D, o 2º/10º faz o seu primeiro *Avatar* – do induísmo, troca de corpo pelo espírito. Mantendo o seu espírito de altruísmo e abnegação, transfere-se materialmente para Florianópolis, onde permaneceria até 1981, tendo substituído por um curto espaço de tempo o Albatrós pelos P-95 Bandeirantes. O seu segundo



Avatar ocorre em 1981, agora para a Base Aérea de Campo Grande, este um antigo sonho do Esquadrão, por entender que as maiores carências relativas à busca e salvamento encontravam-se na faixa entre Cuiabá e Manaus. Em 1982, recebe as aeroves Bandeirante SAR SC-95B, específicas para a missão SAR.

O 2º/10º chega aos 50 anos de vida com incontáveis missões de busca e salvamento realizadas e um enorme número de horas voadas, tendo operado os SA-16 por mais de 22 anos, os H-19 por quase 10 anos, os SC-95B há mais de 25 anos e os H-1H há mais de 40 anos. Quantas missões importantes para a vida de seres humanos e para a alegria de seus familiares e

amigos terão sido realizadas nesses 50 anos? Lembro-me, peculiarmente, de uma missão de salvamento que realizamos, eu e o Cap Leônidas Herndl, com o helicóptero Sikorsky H-19, em 1958, nas proximidades da cidade de Barreiras, na Bahia. Fora um pouso forçado de uma aeronave Catalina anfíbia, numa área verde, mas pantanosa, depois de uma pane em um dos motores, quando o outro motor não pôde manter a aeronave em voo. Os tripulantes, dois dos quais, meus colegas de Turma, os tenentes Ulisses Correa Neto e Hans Obrecht, por estarem há mais de um mês numa cidade do interior onde tinham tido outra pane e feito um pouso técnico, estavam todos barbados e, embora estivessem apenas há três dias

naquele local, pareciam lá estar há muito mais tempo. Fomos guiados para o local por uma B-17 de salvamento que na véspera havia lançado fardos para os acidentados. A cerca de 20 quilômetros do local vimos o briho de um espelho daqueles existentes nos *kits* de sobrevivência, e a alegria a bordo não pôde ser contida. Quando pousamos, os tripulantes do Catalina pensaram tratar-se de helicópteros americanos, pois não sabiam que a FAB já recebera os H-19. Levados para Barreiras, de lá foram num *Beech* para a cidade de Lapa, às margens do São Francisco e, de Lapa, para Belém, como num filme de final feliz. Esquadrão Pelicano, parabéns! Quantas histórias como esta em seus 50 anos! ■





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

EPOPEIA DA IMPLANTAÇÃO DA MANUTENÇÃO DE AERONAVES NO CFPM

No início do terceiro quadrimestre do ano de 1969, em Cumbica, soubemos da criação de uma nova Organização no Ministério da Aeronáutica. Tratava-se do Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), que seria ativado nas instalações da Base Aérea de Natal (BANT), a qual seria desativada.

O assunto, para nós do 1º/10º GAv, pouco interessou, ocupados que estávamos com a implantação da nova aeronave do Esquadrão, o B-26 B/C Invader; com a mudança da missão da Unidade Aérea, agora Bombardeio e não mais o tradicional Reconhecimento Foto-Meteorológico e Reboque de Alvos; e com a formação de novas equipagens de combate, nome que passavam a ter as antigas tripulações.

Eu era o Chefe da Manutenção, Capitão-Aviador, promovido há poucos meses. Minha atividade era intensa, decorrente dos problemas resultantes da adaptação de nossos mecânicos e de nossas oficinas à nova aeronave, não mais o velho, conhecido e acessível RB-25J. Além disso, eu procurava estar sempre disponível para o voo. Em setembro, descobrimos que minha esposa estava grávida.

Lá pelo final do mês de outubro, saindo do rancho, após o almoço, o Cap Longuinho, brincando, comunicou-me

que eu fora transferido para o CFPM. Ao verificar que não era brincadeira, perguntei a ele quem mais havia sido contemplado com a movimentação: – Aqui de Cumbica, somente você, disse-me ele. Imediatamente procurei meu Comandante, Maj Av Lontra, que confirmou a notícia. Disse-me que procuraria o Comandante da Base e o Comandante da Primeira Força Aerotática (FAT I), também sediada em Cumbica. Argumentaria sobre a necessidade de minha permanência no Esquadrão, pois as atribuições, as responsabilidades e o efetivo do 1º/10º GAv estavam sendo enormemente aumentadas, e o Esquadrão não poderia abrir mão de um Capitão experiente e instrutor da aeronave orgânica da Unidade Aérea.

Dito e feito! O Maj Lontra foi recebido pelo Comandante da FAT I, que lhe disse para ficar tranquilo. Solicitaria, por absoluto interesse do serviço, o cancelamento de minha transferência. Ao comunicar-me foi enfático: – Bambini, você não precisa se preocupar. Não vai ser transferido. Na hora, comentei com ele que, em não se concretizando o cancelamento da movimentação, preferia ir logo, tendo em vista a gravidez de minha esposa. Novamente, tranquilizou-me. Eu permaneceria no Esquadrão. E eu, então, fiquei tranquilo! Passou o mês de

outubro e, em novembro, recebemos nosso novo Comandante, Ten Cel Av Baeta.

Em momentos de descontração, alguns companheiros, em tom de brincadeira, perguntavam-me o que eu tinha feito para ser transferido para o CFPM. Jocosamente, também, respondia que fora atingido pelo novo critério utilizado para a movimentação: – Todos os Capitães da Base Aérea de São Paulo, que tenham uma mancha azul na testa. Eu era o único Capitão da BASP que tinha uma mancha azul, de nascença, em forma de triângulo, bem no meio da testa. Era um nevus azul.

Em vida absolutamente rotineira e normal, chegamos à segunda quinzena de dezembro. Tive ordens para entrar em gozo de férias. Lembrei ao Comandante que ainda não havia sido dada última forma em minha movimentação e que, pelo RISAER, eu não poderia gozar férias. Disse-me que, pelo interesse do Esquadrão, deveria ir assim mesmo. Em dezembro, entrei no gozo de minhas férias e viajei para Espumoso (RS). Minha esposa já apresentava uma discreta barriguinha. Viajamos, curtimos nossas férias nas praias do Rio Jacuí e voltamos para Cumbica. O ano prometia.

Findou janeiro e chegou fevereiro. Eu, ainda transferido para o CFPM. Neide, já com seis meses de gravidez, barriga

bastante grande e enxoval preparado para o inverno paulista. No início de março, uma sexta-feira, fui chamado pelo Comandante do Esquadrão. Informou-me que o Comandante da FAT I havia recebido uma mensagem rádio do Comandante da área de Pessoal, determinando informar por qual motivo eu ainda não me havia apresentado em Pirassununga para realizar o curso da aeronave T-37C, que também seria utilizada em Natal. Não houve mais briga! Eu estava, de fato, transferido.

Dois dias depois, domingo, fui para Pirassununga e, no mesmo dia, apresentei-me ao Chefe do Núcleo Avançado do CFPM na AFA. Ele me disse, em tom de decisão, que eu estava muito atrasado e não faria mais o curso do T-37C e que, também, não integraria as equipes de traslado das aeronaves recém-adquiridas, de Wichita (EUA) para Natal. Respondi-lhe que, por mim, tudo bem, mas que, por favor, ele dissesse isso ao Comandante do COMGEP da época, que determinara minha presença em Pirassununga. Confirmada sua ordem, eu regressaria no dia seguinte para Cumbica, onde providenciaria meu desligamento e minha mudança para Natal.

Não sei quais os contatos o Chefe do Núcleo Avançado do CFPM realizou, no entanto, no dia seguinte, segunda-feira,

comunicou-me que, em função de minha experiência operacional, faria um curso condensado da aeronave Cessna T-37C. Iniciei as aulas no mesmo dia. As aulas, na verdade, eram briefings com instrutores experientes e ministrados de forma muito prática e didática nas próprias aeronaves em manutenção. Nos intervalos e à noite eu estudava nas apostilas que recebera. Na manhã seguinte, esclarecia as dúvidas surgidas e prosseguia na instrução. Foi muito proveitoso e, em poucos dias, completei o curso teórico e fiz as provas, inclusive a de emergência.

Iniciei o voo antes de completar uma semana em Pirassununga. Comecei a conhecer a garça. Pela primeira vez pilotava uma aeronave a reação. Achava o avião pequeno e, embora bimotor, pouco potente. Voava alto, porém não era pressurizado. Comportava-se maravilhosamente bem em acrobacias. Não gostava de parafusos. A entrada era difícil e, após definida a manobra, era difícil de sair. A saída do parafuso era realizada segundo uma técnica que devia ser muito bem executada, caso contrário, o parafuso aceleraria. Embora sendo uma aeronave a jato, seu voo de cruzeiro não era superior aos velhos B-26 de meu Esquadrão, em Cumbica. Nesse período conheci os então célebres parafusos inver-

tidos do Ten Dias e aprendi a vantagem de uma aeronave com o trem de pouso com bitola bem larga. Foi um tempo de intensa e importante aprendizagem.

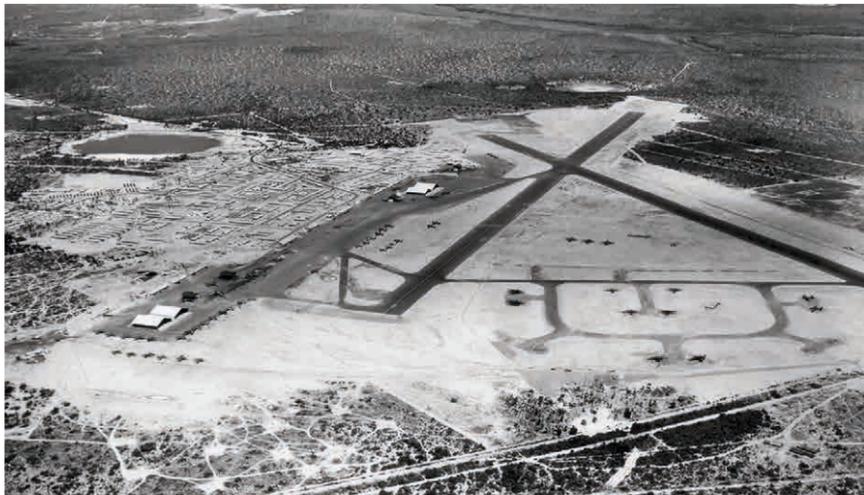
Ao conhecer mais intimamente o T-37C, vi-o com os olhos de quem trabalhava, há alguns anos, na área de manutenção de aeronaves. Chamou minha atenção a quantidade de superfícies e itens confeccionados com liga de magnésio, material amplamente suscetível de sofrer corrosão. Esse fato preocupou-me, pois as aeronaves operariam em Natal, região sabidamente com grande salinidade. Após considerável pesquisa, realizada nos intervalos dos voos, escrevi um, pode-se chamar, Relatório Sugestão, no qual enfocava as características de manutenção do T-37C, sua vulnerabilidade perante a corrosão dos componentes de liga de magnésio, a necessidade de uma Seção de Lavagem para a aeronave e para as turbinas, e sugeria que os aviões, que estavam sendo adquiridos, e que se destinavam ao CFPM, deveriam ser pintados com tinta protetora em base epóxi. Sugeria, também, a prévia aquisição de produtos de limpeza e prevenção contra corrosão, utilizados na Academia. Furneci uma lista do material utilizado em Pirassununga. Escrevi, à mão, umas oito folhas de papel almaço pautado.

Assinei e entreguei o trabalho ao Chefe do Núcleo Avançado.

Em cerca de três semanas, desde o domingo que chegara a Pirassununga, estava regressando a Cumbica, já como Instrutor de T-37C, para as providências de desligamento e mudança para Natal. A essa altura, minha esposa estava completando sete meses de gravidez. De repente, eu deixava de ser um indispensável Instrutor de B-26 para o ano que se iniciava. Era apenas um Oficial transferido, há meses, e que não se apresentara em sua nova Unidade! Em virtude do estado de minha esposa, pleiteei e, após muita discussão sobre se tinha direito ou não, recebi uma passagem aérea, tão difícil, para irmos de São Paulo para Natal. Tão logo conseguimos ajeitar tudo, viajamos. A família pela VARIG. A mudança pela Lusitana – O mundo gira, a Lusitana roda.

Em Natal, a nova Organização, o Centro de Formação de Pilotos Militares parecia um caos. Uma verdadeira loucura. Uma Base Aérea sendo desativada; uma nova Organização, com comando de Oficial-General, sendo ativada; uma Unidade Aérea, o 1º/5º GAv, com seus B-26, sendo transferida; cinquenta e quatro (54) aeronaves Aerotec T-23 Uirapuru sendo recebidas; a Base Oeste sendo preparada para abrigar dignamente os alunos vindos de Barbacena, com todas as obras e ampliações decorrentes; um número enorme de Oficiais e Sargentos chegando transferidos, como eu; e a instrução dos Alunos em pleno andamento. E por incrível que pareça tudo estava funcionando. Precariamente, mas funcionando. Os Alunos haviam chegado no início de março e, a essa altura, o voo ocorria normalmente com os T-23 já recebidos.

A aeronave fabricada pela Aerotec, em São José dos Campos, chegava com fama negativa, pois, há pouco, em voo de ensaio de entrada e saída de parafusos, falecera o Cap. Mariotto. Ao apresentar-me na Subdivisão de Pessoal, e desistir do restante do trânsito, para poder receber imediatamente uma casa, fui informado de que minha função seria a de Chefe da Subdivisão



de Material Aéreo (SDM), subordinado ao Chefe da Divisão de Apoio Militar (DAM), Maj Av Holleben. Recebi logo uma casa desocupada na nova Vila dos Oficiais, próxima ao Cassino dos Oficiais: bloco D, casa 2. Meus vizinhos, Cap Javoski e Ten Motta, conhecido como Motta da Barreira, pois servia no Centro de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno (CLFBI).

Fui conduzido para apresentar-me ao Comandante, o Brig Ar Motta Paes, veterano do 1º Grupo de Caça na Itália. O Subcomandante do Centro era o Cel Av Athayde, meu antigo Comandante do 5º GAv, quando de meu Estágio como Aspirante. Na antessala, enquanto aguardava, conversando com o Cap Aydano, Ajudante de Ordens do Brigadeiro, encontrei o Ten Romão, com o qual fizera o curso de T-37 C, em Pirassununga. Este estava solicitando uma audiência, pois não queria dar instrução. Dizia-se cansado após mais de três anos ministrando instrução para Aspirantes no 2º/5º GAv. Juntos, entramos e nos apresentamos. O Romão expôs seu problema e sua solicitação. Eu, aproveitando a oportunidade, expressei meu desejo de servir na área de Instrução. Disse-lhe achar que reunia as condições de ser um bom Instrutor. Além disso, gostaria de mudar minha área de trabalho, pois todo meu tempo de 1º/10º GAv, em Cumbica, trabalhara na área de material aéreo. O Brigadeiro Motta Paes, na sua maneira muito séria de ser, deu-me boas vindas e perguntou-me se estava instalado. Disse ao

Romão que atenderia a sua solicitação e a mim falou que precisava de meus serviços na manutenção. Caso encerrado!

Apresentei-me, imediatamente, ao Maj Holleben. Deu-me boas vindas, à sua maneira, e mostrou-me onde seria meu local de trabalho. Um velho prédio, semi-abandonando e repleto, até ao teto, de móveis velhos e usados. Aqueles que estavam em condições de uso, ostentavam um aviso, escrito com giz, PIRUADO e assinava um Ten Hoog, que eu ainda não conhecia. Num canto da sala, estava minha mesa de trabalho. Velha, com diversas camadas de pintura já descascadas. Verifiquei as gavetas e tratei de saber o que eu faria ali. Não havia nada! Caberia a mim estabelecer as normas de funcionamento da SDM e de suas Seções.

O CFPM foi criado para diminuir o atrito, isto é, o desligamento de Cadetes na Academia. Os alunos, ao terminar o curso da EPCAR, iriam para Natal e lá, durante um ano, voariam, intensamente, T-23 Uirapuru e T-37C, chegando ao fim do ano qualificados como Pilotos Militares, recebendo, inclusive, o brevê completo de Piloto, com as duas asas, diferentemente do brevê de Cadetes com apenas uma asa, a direita. Pois bem, em uma primeira reunião, conheci meus Oficiais: Ten Esp Av Mota, Ten Esp Av Alveri, Asp Esp Av Nogueira, Ten Esp Com Eurico e Ten Esp Sup Tec Marco Antônio. A situação era muito interessante. Ainda estávamos recebendo as aeronaves T-23, porém a instrução aérea estava em pleno andamento em dois Esquadrões de

Instrução Aérea – 1º e 2º EIA. A demanda de aeronaves era de 40 Uirapurus por tempo de voo, oito tempos por dia. Os mecânicos antigos, ou haviam pedido transferência para a Reserva ou haviam solicitado transferência para outras localidades, ou, ainda, haviam se incorporado ao 1º/5º GAv. Tínhamos pouquíssimos Primeiros Sargentos, poucos Segundos Sargentos e muitos, mas muitos, mesmo, Terceiros Sargentos, a grande maioria formada na última Turma da EEAR. Suboficiais, nem pensar.

A instrução aérea seguia em ritmo intenso. O Maj Lins Porto, Chefe da Divisão de Instrução Aérea (DIA), tinha como objetivo permanente adiantar a programação, tendo em vista possíveis ocorrências que pudessem retardar o planejado. Afinal, implantaríamos duas aeronaves novas na instrução. Nossa Manutenção, dividida em Manutenção Nível Base e Manutenção Orgânica, trabalhava, rotineiramente, 24 horas todos os dias. A Orgânica, com duas equipes: a primeira chegando entre 4h e 5h e permanecendo na pista até 13h; a segunda equipe chegava ao meio dia e permanecia, em princípio, até às 19h. A Manutenção Nível Base cumpria o expediente normal, das 7h às 16h. A prática, no entanto, mostrava que não era bem assim. A Manutenção Nível Base, com a demanda de aeronaves superior à oferta, trabalhava, diariamente até altas horas da noite. Na Manutenção Orgânica, as equipes não raro se encontravam duas vezes, na madrugada e ao meio dia. Implantávamos, em modelo experimental, um novo conceito em manutenção de aeronaves, a **Manutenção Integrada**. Uma verdadeira loucura!

Na reunião com meus Oficiais, soube que nem todos os T-23 estavam homologados para a execução de parafusos. Aqueles disponíveis para essa manobra tinham um X grande, pintado em amarelo, no painel de instrumentos, o que demandava mais um esforço de coordenação junto aos dois EIA. Ingenuamente, perguntei como se haviam preparado para o início da instrução dos T-37C que estavam chegando dos Estados Unidos e cuja instrução estava prevista



para começar no mês de maio, ou seja, dentro de poucas semanas. Informaram-me que, em relação às 25 aeronaves, a dotação estaria completa até ao final de abril e, em maio, deveria, mesmo, começar a Instrução. Como novidade chocante, verifiquei que não havia paraquedas para equipar as aeronaves; não havia capacetes de voo; não havia máscaras de oxigênio; não havia máquina para reabastecer as aeronaves com oxigênio; não havia uma sala para equipamento de voo; não havia uma empresa contratada para garantir o fluxo de oxigênio; e não havia uma sala adequada para trabalhar nas turbinas das aeronaves.

Perguntei pelos cursos de formação de especialistas na aeronave T-37 C. Disseram-me que somente alguns mecânicos, em número inferior a dez, haviam estagiado em Pirassununga e estavam qualificados para trabalhar na aeronave. Especialistas em sistemas, uns poucos. Fiquei apavorado. Como iniciar a instrução em uma aeronave nova, e desconhecida, com tão pouca mão de obra? O que fazer? Falei imediatamente com o Maj Holleben, que me disse: – Te vira, tchê. Faça o que for necessário. Dois dias depois, fui de C-45 até à AFA, em Pirassununga, a fim de tentar conseguir material para a Instrução Técnica dos novos mecânicos. Tarefa que se me assemelhava fácil. Ledo engano. Tudo muito difícil. Sentia no ar que o CFPM estava incomodando a Academia. Disseram que os estênceis estavam gastos e não seria conveniente emprestá-los para tirar novas

cópias. Consegui apenas um exemplar da apostila de cada Sistema. Voltando a Natal, já no dia seguinte, tratamos de copiar, em regime de mutirão, as apostilas da AFA nos novos equipamentos do Departamento de Ensino, utilizando o texto da AFA e as figuras retiradas das Ordens Técnicas (TO), de forma que, em poucos dias, nossos manuais, embora feitos com muita pressa, ficaram no mesmo nível ou superiores, em apresentação e conteúdo, aos da AFA.

Começamos a Instrução de formação de mecânicos e especialistas que iriam trabalhar nas aeronaves T-37C, quer na Manutenção Nível Base quer na Manutenção Orgânica. Tudo correu bem até o momento de aplicar as provas para avaliar os conhecimentos absorvidos e possibilitar o alívio na Manutenção com a entrada de novos especialistas. Aí, uma nova surpresa. Aplicada a primeira prova, nenhum Sargento foi aprovado. Novo teste, também, nenhuma aprovação. Somente uma conclusão. Ninguém queria ficar na manutenção do T37C, que, sem dúvida, seria muito trabalhosa. O que fazer? Recebi diversas sugestões de meus Oficiais. Todas demandariam mais tempo e a instrução já estava para começar com os Alunos. Aplicamos a terceira prova. Eu as recolhi e as guardei em local seguro, dentro de um envelope lacrado. No dia seguinte, divulguei o resultado do último teste. Surpresa! Aprovação total, ninguém tirou nota inferior a 7,5. Confeccionamos diplomas e, em solenidade simples os entregamos. Ninguém

ousou dizer que estava surpreso, pois tinha certeza de que não acertara quase nada. Todos aprovados! Iniciaram seus trabalhos após serem distribuídos conforme a necessidade e, sempre que possível, conforme o desejo de cada um. Por exemplo, para aqueles que almejassem estudar à noite, se possível, os colocávamos na Equipe da manhã da Manutenção Orgânica, e assim sucessivamente. Com esse criativo método, conseguimos muita boa vontade de todos e, ao final de alguns anos, muitos deles formaram-se em diversos cursos superiores, inclusive medicina. Desse grupo de esforçados militares, um dos formados em medicina, foi, bem mais tarde, médico pessoal do Presidente da República.

As provas? Bom, as provas devem estar, até hoje, dentro do mesmo envelope, aguardando correção. Resolvido o problema dos mecânicos, ainda restava solucionar a falta de equipamento de voo. Os capacetes, fabricados por uma indústria de São José dos Campos, não haviam chegado. Os paraquedas e as máscaras de oxigênio, adquiridos no exterior, não haviam chegado. Lá fui eu novamente de C-45 para Pirassununga. Na AFA, desejava conseguir, por empréstimo, pelo menos, 20 paraquedas, 20 capacetes de voo e 20 máscaras de oxigênio. Isso possibilitaria disponibilizar dez aeronaves por tempo de instrução. Após expor o problema, argumentar, e até implorar, em toda a cadeia hierárquica da Academia, consegui levar, para Natal, oito paraquedas, oito capacetes de voo e oito máscaras de oxigênio, pelos quais tive de assinar uma cautela, assumindo, pessoalmente, a responsabilidade pela guarda, pela conservação e pela devolução do equipamento. Nessa loucura toda, a Instrução Aérea de T-23 estava em pleno andamento e já se encaminhando para o término.

A manutenção melhorava a cada dia, pelo simples motivo de o pessoal estar conhecendo melhor a aeronave e, também, pela chegada de algum suprimento. Diariamente, antes do nascer do sol, eu estava decolando para fazer experiência nas aeronaves, cujos serviços de revisão

tinham sido completados à noite. Fazia, pelo menos, três voos antes das 7h. E isso se repetia durante todos os dias da semana, inclusive aos sábados e, não raro, aos domingos. Nesses casos, não tão cedo. No dia 10 de maio de 1970, comemoramos todos, as dez mil horas voadas em T-23 Uirapuru. Esse número permite ter-se uma noção do que era a rotina diária daquela Organização Militar. Minha esposa estava em seu nono mês de gravidez.

Com a instrução de Uirapuru ainda em andamento, começou o voo do T-37C. Devido ao reduzidíssimo número de conjuntos de equipamentos de voo, somente podiam decolar quatro aeronaves por tempo de voo. E saíam. Após cada voo, as máscaras de oxigênio eram higienizadas com uma mistura de iodo e álcool. A limpeza era efetiva, mas o cheiro demorava a passar. O oxigênio para as aeronaves era transferido diretamente do cilindro. Uma operação de risco, porém necessária, devido ao fato de o carrinho com os equipamentos equalizadores e filtros também ainda não ter chegado.

E a instrução seguia. Para ajudar-me, especialmente, no controle de pessoal, consegui um auxiliar, o Ten Av Lenine, Instrutor, que em suas horas fora do voo, comparecia à SDM. Ajudou-me muito. Mais tarde, o Ten Mallet ocupou seu lugar, com a mesma eficiência. Outros Tenentes Aviadores ajudaram-me dando suas contribuições no setor de equipamento de voo. Por um lado, instrutores responsáveis, jovens e vibradores. Por outro, alunos tendo uma oportunidade incrível. Vindos da EPCAR, voar intensamente duas aeronaves e se formar, em um ano, Pilotos Militares. E, para isso ser possível, um esforço diário, de todos, que poderia ser classificado, sem exagero, de sobre-humano. No dia 30 de maio, um sábado, nasceu minha segunda filha, Andreia. No momento de seu nascimento eu fazia um voo de experiência.

Estando implantada a Instrução Aérea, a Instrução Terrestre em andamento, e a Manutenção cumprindo sua missão, foi possível pensar e aplicar princípios básicos de organização e limpeza nas seções, nos

hangares, na ferramentaria e nos pátios de estacionamento. Em minha área tudo foi possível devido ao apoio irrestrito e pronto do Maj Holleben e de todo o pessoal da Manutenção, especialmente meus Oficiais Especialistas. Creio que o trabalho hercúleo do pessoal da Manutenção era reconhecido e, as falhas, quando ocorriam, eram aceitas devido às circunstâncias e aos esforços despendidos.

Chegaram os paraquedas, os capacetes de voo e as máscaras de oxigênio, que, rapidamente, foram montados e distribuídos. Finalmente cada piloto tinha seu próprio capacete e sua própria máscara de oxigênio. Recebemos, ainda, um belo carrinho para cinco garrafas de oxigênio, com os devidos filtros e equalizadores. Os capacetes de voo tipo C-4, fabricados por uma empresa nacional de São José dos Campos, chegaram e causaram um desencanto considerável. Eram muito pesados. Havia dificuldade na adequação à cabeça do usuário e tinham um problema de impedância que não facilitava em nada a comunicação entre os pilotos, e entre eles e os órgãos de controle aéreo. Visando corrigir os defeitos, elaborei um minucioso Relatório de Deficiência. Infelizmente tal Relatório não foi muito bem recebido pelo órgão controlador, no CTA, e acabei recebendo um recado no qual era taxado de sabotador da indústria nacional. Uns três anos após este fato, os capacetes, tipo C-5, produzidos pela mesma indústria, acabaram melhorando consideravelmente.

Dentro deste quadro, tendendo à normalização, passei dois meses e meio em Cumbica realizando o Curso de Tática Aérea na Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EAOAR). Ao voltar para Natal, meu Chefe, o Maj Holleben, havia sido transferido para o CLFBI. Assumi a DAM o Maj Guimarães, velho Asa Branca, formado, ainda, no esforço de guerra. Homem com uma riquíssima história, tendo, inclusive, voado aeronaves P-51 em Honduras. Vinha de Manaus, onde chefiara o Destacamento de Base Aérea e se auto intitulava Guimarães Aq.D.M. — aquele de Manaus.



Em sendo uma aeronave nova, o T-23 Uirapuru veio comprovar os receios do Maj Lins Porto, quando procurava adiantar, obsessivamente, a Instrução Aérea. A implantação do Uirapuru foi onerosa, trabalhosa e difícil. Vivíamos driblando e superando crises. Com uma frequência acima daquilo que seria razoável, tínhamos de parar toda a frota desses aviões. Uma fissura detectada em uma das hastes dos pedais forçou a retirada de todas as peças, de todas as aeronaves. A frota parada e a instrução suspensa. As hastes retiradas foram amarradas na cadeira direita de um T-37C, sendo levadas por mim ao Parque de Material Aeronáutico de Recife (PAMARF), a fim de fazer um exame de magna-flux e de die test. No mesmo dia, retornei com as hastes, que passaram no teste e, à noite, foram recolocadas. No dia seguinte, as aeronaves estavam disponíveis. Instrução normalizada.

Em outra ocasião, um cabo do velocímetro rompeu-se e foi necessário, também, parar a frota para a instrução. Com a repetição da pane, fizemos contato com a VDO, empresa que fabricava velocímetros para automóveis, verificando se poderiam desenvolver um novo velocímetro para os Uirapuru. Responderam que poderiam, porém queriam saber de quantos milhares de unidades seria a encomenda. Quando falei que no entorno de oitenta velocímetros, o representante da empresa quase teve um enfarte de tanto rir. De outra feita, o cabo de acionamento da manete de potência de algumas aeronaves começou a desfiar,

impedindo o seu livre curso. Frota parada, instrução interrompida e os cabos, todos, substituídos. Tal fato repetiu-se, pelo menos, mais duas vezes até que a Aerotec fornecesse um cabo com mais qualidade. De percalço em percalço a Instrução seguia e a aeronave mostrava confiabilidade.

Entretanto nem tudo se constituía em problemas, em aborrecimentos. Em meio à pesada rotina, sentimos a necessidade de criar, dentro da Inspeção, uma Seção de Estatística da Manutenção. Entregue o problema ao Ten Nogueira, ele trouxe o nome do Sgt Jonas, especialista em Chapas e Metais, que cursava a Faculdade de Administração. Ele tinha uma ideia de como implementar o trabalho que desejávamos. O Sargento Jonas, por sua vez, trouxe o nome de outro estudante, seu colega de especialidade, o Sargento Trindade.

Inicialmente, eles se incumbiram de analisar a parte II e a III do Relatório de Voo. Lembro, aqui, que, somente no T-23, eram oito saídas com 40 aeronaves. Ao término de um mês de trabalho, Jonas e Trindade apresentaram um Relatório maravilhoso, onde tínhamos, à mão, um retrato exato das panes e das consequências: os serviços realizados, as horas trabalhadas, as peças trocadas, as aeronaves disponibilizadas etc. Tudo em gráficos de fácil interpretação. Com mais um ou dois meses de trabalho, já conseguíamos prever a necessidade de suprimento para sanar panes futuras. Um exemplo: quando um Instrutor preenchia o Relatório dizendo que a aeronave havia

sofrido um pouso placado, a Seção de Estatística encaminhava para a Seção de Suprimento uma requisição de um berço de motor, pois já sabíamos que, nas próximas cinco horas de voo daquela aeronave, seria necessário trocar o berço do motor. E assim para inúmeros itens. Mais tarde, com seus cursos concluídos, soube que o Sgt Jonas fora requisitado e se transferira para o Ministério do Planejamento, e que o Sgt Trindade entrara para o Quadro Complementar de Oficiais da Marinha do Brasil.

Nosso Relatório Estatístico tornou-se um sucesso, especialmente na área de material aeronáutico, servindo de exemplo para os brifins do Diretor do SEMA, a DIRMA da época. Algumas mágoas restaram daquela época dura e trabalhosa, para todos que integraram a SDM. A mais dolorosa talvez tenha sido a formatura informal havida no encerramento da instrução, véspera da formatura dos alunos, em dezembro de 1970.

Em frente ao hangar de Manutenção Nível Base, estavam formados, em um grande U, os Alunos do CFPM, os Instrutores e a Manutenção. Nessa formatura, um dos Oficiais mais antigos da Unidade e que, por motivos pessoais, acompanhou muito de perto o desenvolver das atividades de instrução, postou-se em frente aos Oficiais Instrutores e aos Alunos, de costas para o pessoal da Manutenção. Nessa digamos, configuração, ele fez um longo discurso elogiando a brilhante decisão do Alto-Comando pela criação do CFPM, a imprescindível colaboração, às vezes além dos limites toleráveis, dos Instrutores, e teceu elogios merecidos aos Alunos, agora, Pilotos Militares, razão de ser da Unidade. O pessoal da Manutenção, cujo esforço, dedicação, empenho e suor em jornadas que raramente foram menores que 22 horas, foi esquecido no discurso. Nem uma palavra, nenhuma menção, nem mesmo um olhar.

No dia seguinte, os alunos do CFPM, pilotos de T-23 e de T-37C, foram brevetados Pilotos Militares. Uma marca invejável para meninos de cerca de dezoito anos ■

O (QUASE) HERÓI PARAQUEDISTA

Maj Brig Ar Othon Chouin Monteiro

chouin_1@hotmail.com



Lá pelos idos de 1957, para celebrar o seu aniversário, Juiz de Fora, uma das principais cidades da Zona da Mata do estado de Minas Gerais, programou grandes festejos. A Comissão encarregada de promover o evento trabalhava arduamente, não medindo esforços para abrilhantar as comemorações, em prol da grandiosidade que aquela efeméride bem merecia.

Assim, foi grande a satisfação da Comissão quando recebeu a visita de uma equipe de paraquedismo do Rio de Janeiro, que se prontificava a engajar-se nos festejos, com uma exibição de saltos. Alguém ainda propôs que se prestigiasse a localidade, facultando-se a um de seus cidadãos que participasse da demonstração, executando um salto livre, no apogeu dos festejos.

Convocado para uma reunião no cinema local, o povo compareceu em massa e vibrou com a ideia de que alguém de seu próprio meio pudesse vir a participar da demonstração. Mas na hora de um voluntário se apresentar, todos se entreolharam e um pesado silêncio caiu sobre a plateia.

Então, uma voz, lá do fundo da sala, se fez ouvir: – Se ninguém quer ir, eu vou, uai!

O manifestante era um rapaz do povo, modesto, de presença quase ignorada na cidade onde vivera por mais de vinte anos em completo anonimato. Pois ficou famoso na hora. De repente, todos o conheciam e se diziam seus

amigos, as meninas o cortejavam, os mais velhos alegavam parentesco com seus pais, enfim, todos se sentiam tremendamente orgulhosos do heroísmo daquele concidadão que passava a ser a atração máxima da festa.

A equipe de paraquedistas submeteu o nosso herói a um vigoroso treinamento, com corridas de fundo, saltos simulados, ginástica de condicionamento físico e tudo mais que foi julgado necessário. A tudo ele correspondia com o máximo de entusiasmo, levando seus treinadores a considerá-lo pronto para executar a proeza a que se propusera às vésperas do dia da festa.

A demonstração consistiria em três pequenos aviões, voando a mil metros de altitude, lançar três paraquedistas, cada um sobre o campo de pouso da cidade. O primeiro avião, após o lançamento de sua equipe, pousaria, embarcaria nosso conterrâneo e o lançaria para o cúmulo da glória da multidão, que, a partir dali, passaria a contar com um herói paraquedista em seu convívio.

No dia da festa, o povo da cidade acorreu todo ao campo de aviação e se aglomerou ao longo da pista, esperando com ansiedade o salto do conterrâneo que, se pavoneando todo, atravessara a multidão em companhia do piloto, com o paraquedas displicentemente jogado sobre o ombro, no meio dos mais calorosos aplausos.

O prefeito, também presente, mandou desligar a energia elétrica do campo, prevenindo qualquer fatalidade

que pudesse ocorrer ocasionada pela inexperiência do neófito ou por um golpe de vento que o arrastasse em direção à rede de energia elétrica.

Aí, a festa começou. Ao som alegre da Banda de Música do Exército, foram iniciados os lançamentos. Após o salto de todos os componentes da Equipe, a multidão eletrizada fitava o avião solitário que sobrevoava o campo, aguardando o acontecimento máximo dos festejos: o salto do cidadão de Juiz de Fora.

O avião fazia voltas e voltas sobre o campo e, toda a vez que passava sobre o meio da pista e diminuía a velocidade, os tambores rufavam, aguardando o salto e, então... NADA. Depois de quase uma hora de sobrevoo, o avião pousou e se dirigiu ao pátio de estacionamento. A multidão, curiosa sobre o motivo da não materialização de sua tão almejada glória, também para lá acorreu, em alvoroço, querendo detalhes do acontecido. O nosso quase-herói, que havia perdido a coragem na hora do salto, ao ver o povo correndo em sua direção, aos brados, acabou de perdê-la por completo, e teve uma reação bem pouco ortodoxa: desmaiou!

Essa história me foi contada pelo próprio protagonista, que, com a pureza e simplicidade do bom mineiro que era, falou: – É... o senhor sabe. Foi mal. Muito mal. E, sonhador, com um meio sorriso tristonho, arrematou: – Mas, ah!, se eu tivesse saltado, tava feito pro resto da vida ■

MARIA BOA

Helio Carvalho Perez
Cel Av
perezhelio7@gmail.com

Maria de Oliveira Barros nasceu na Paraíba, no dia 24 de junho de 1920, e faleceu na cidade de Natal em 22 de julho de 1997, com a idade de 77 anos. Na Paraíba, quando moçinha perdeu-se, como se dizia na época, e foi colocada na rua pelo severo pai. Daí para a prostituição foi um pulo. Mudou-se para Natal, onde foi protegida por homens influentes, devido a sua beleza e aos seus bons serviços prestados. Passou a ser conhecida como Maria Boa. Como consequência, conseguiu abrir um famoso cabaret. Não se pode confundir o cabaret da Maria Boa com prostíbulo, casa de tolerância, bas fond, rendez-vous, baixo meretrício ou coisas desse tipo, muito comum naquela época. O nível e a qualidade do empreendimento eram bem mais elevados e, assim, ela tornou-se um mito e reinou em Natal até seus últimos dias.

Apesar de sua pouca instrução, era autodidata, gostava de ler, da boa música e do cinema americano. Morena bonita e muito sensual era o desejo dos homens. Por causa disso ganhou muitos mimos, principalmente dos gringos americanos. Procurava transmitir às suas pupilas que o seu cabaret era especial. Quer pela aparência e educação das moças quer pelos seus traquejos. Ou também pelas bebidas de qualidade, em primeiro lugar a cerveja geladíssima, e principalmente pela sua localização na Cidade Alta. Era um casarão cercado de muitas árvores com muros altos, um local muito discreto onde se bebericava também nos jardins, sem precisar ir ao salão onde estavam as moçoilas e onde a dança corria solta. Devido a essas qualidades todas, houve gente que dizia que ali se sentia como se estivesse na sua própria casa. Pode isso?!

A Segunda Guerra Mundial já corria



solta, e os EUA, devido ao ataque japonês a Pearl Harbour, no Hawaii, em dezembro de 1941, declararam guerra aos países do Eixo, Alemanha, Japão e Itália. Natal, pela sua posição estratégica global muito importante e por ser o local mais próximo da Europa e da África, fez com que o presidente americano Roosevelt viesse àquela cidade encontrar-se com Getúlio, em janeiro de 1943, para propor um acordo. Eles construiriam uma grande base aérea onde operariam durante a guerra, e em contrapartida montariam uma siderúrgica de aço em Volta Redonda, no estado do Rio. Concretizado o acordo, a movimentada operação aérea posterior nessa base foi fundamental para a vitória dos aliados na guerra. Em consequência da importância de Natal, ao término da guerra, em maio de 1945, essa base ficou conhecida mundialmente como o Trampolim da Vitória.

Construíram em Parnamirim, a 17 quilômetros de Natal, a maior base aérea

americana no exterior, chamada pelos americanos de Parnamirim Field. Com a chegada a Natal das aviações americanas do Army (Exército) e da Navy (Marinha), a população de militares americanos oscilou entre 3.000 e 5.000 homens, enquanto Natal tinha cerca de 40.000 habitantes. Com as suas duas longas pistas em X, o seu imenso pátio de estacionamento asfaltado e com muitos locais de dispersão de aeronaves, poderiam estacionar dezenas de aeronaves para serviços de manutenção, carregamento ou somente pernoite. Natal era o mais importante ponto estratégico da poderosa força militar, da máquina de guerra americana.

As aeronaves americanas com destino ao Teatro de guerra europeu saíam dos EUA via Flórida, pingando para reabastecimento em vários campos de pouso: Ilha de Porto Rico (Ramey), Ilha de Trinidad e Tobago (Piarco), Belém do Pará (Val de Cans), e chegavam a Natal. Miami – Natal tinha

cerca de 6.200 quilômetros. Depois faziam Natal – Dakar (África), que tinha 3.000 quilômetros. Em seguida Dakar – Londres, mais 4.300 quilômetros. Essa longa viagem Miami – Londres via Natal tinha longínquos 13.500 quilômetros.

O trecho em linha reta EUA – Londres,



sobrevoadando o Atlântico Norte, é de cerca de 5.400 quilômetros, menos da metade da rota EUA – Natal – Londres, porém as aeronaves de guerra da época não tinham condições de percorrer essa distância sem reabastecimento. Daí a grande importância de Natal permitindo esse Trampolim com a guerra da Europa, bem como para a Guerra do Pacífico.

Nessa época, Parnamirim Field foi considerado o mais movimentado aeroporto do mundo, pois a cada três minutos era feita uma decolagem ou um pouso de aeronaves, quer de dia quer de noite. Essa grande base, com a sua poderosa capacidade de pessoal, material e suprimento aéreo, preparava as aeronaves e suas tripulações para fazerem a travessia do grande lago, com destino à guerra. Esse termo lago era usado como gozação pelos pilotos, que assim chamavam a travessia de 3.000 quilômetros do Oceano Atlântico no trecho Natal – Dakar. Interessante é que ainda hoje em dia é assim

chamado. Verdaderamente de lago não tinha e não tem nada, pois muitas aeronaves saindo de Natal não conseguiram chegar a Dakar, ocasionando perda de valiosas vidas e aeronaves.

As fábricas americanas produziam a todo vapor todos os tipos de aeronaves de guerra, as quais eram despachadas imediatamente para a guerra na Europa, via Trampolim da Vitória. Esse movimento extraordinário de aeronaves no sentido da Europa era ininterrupto. Não podemos esquecer que a volta, no sentido inverso, Europa – África – Natal – Belém – Caribe – EUA, também era muito eficaz, porque eram trazidos da guerra, de uma maneira rápida, os feridos e os militares para descanso, para troca ou reabastecimento.

Passados 75 anos desses fatos da guerra, podemos tentar avaliar o que aquelas tripulações sentiam ao pernoitarem em Natal, para no dia seguinte decolar com destino à guerra total. Aquela velha dúvida silenciosa acompanhava a todos: Será que eu vou voltar? Essa era a dolorosa incerteza daquelas equipagens. Não podemos esquecer que a grande maioria era bastante jovem, em torno dos 21/22 anos.

Aí é que entra a sempre lembrada Maria Boa para os natalenses ou Good Mary para os gringos. O seu cabaret, exagerando um pouco, foi um importante esforço de guerra para os aliados. Por quê? Simples. Era nesse cabaret que as tripulações que partiam para a guerra despediam-se da civilização, bebendo suas cubas livres, seus whiskies, o chopp e as cervejas geladíssimas, antes de irem para os cubículos com as morenas sestrosas da Maria Boa. O sentido inverso também era válido, primeiro as moças, depois as bebidas. Será que hoje vai ser a última vez que faço isso? – pensavam eles.

Acontecia no Maria Boa o verdadeiro happy hour daqueles jovens que diariamente por ali passavam. Foram cerca de 10.000 americanos e ingleses em trânsito

por Natal. Nas carnes calientes daquelas moçoilas deixavam todos os seus medos, receios, dúvidas e saudades que lhes atormentavam a cabeça. Com efeito, esse era o último momento feliz daqueles jovens soldados. Daí para frente ninguém sabia o que podia acontecer.

Até ao final da guerra esse era o dia a dia da casa de Maria Boa, que então na sua plenitude física, administrava tão bem o seu negócio, sempre coalhado de gringos. Os gringos presenteavam a Maria Boa com muitos mimos. Terminada a guerra, com a saída dos americanos, o cabaret continuou a todo vapor ainda por muitos e muitos anos. Agora a clientela era diferente. Eram os homens influentes de Natal e os pilotos brasileiros da FAB, que também com vinte e poucos anos de idade, faziam o Curso de Caça ou Bombardeio, agora na chamada Base Aérea de Natal, onde anteriormente fora o Parnamirim Field dos americanos. Maria Boa continuou faturando alto. Ela era tão importante, que alguns escritores de Natal chamavam-na de primeira dama da cidade. Hoje existe uma boa literatura sobre a relevância dela para a região.

O 5º Grupo de Aviação da nova base aérea era equipado com dois esquadrões. O 1º/5º, de Bombardeio, código Rumba; e o 2º/5º, de Caça, código Pacau. Nessa época, havia uma disputa saudável, oriunda da guerra, entre a Caça e o Bombardeio, cada um se achando melhor na sua atividade fim. O pessoal da Caça, examinando inúmeras fotos deixadas pelos gringos, teve a atenção despertada para uma foto em preto e branco de uma mulher nua, na ponta dos pés, de costas, olhando por cima de um muro. – Quem é essa boazuda – perguntaram os brasileiros. Um sargento americano presente afirmou ser a famosa Maria Boa. Um dos pilotos levou a foto e colocou na sua sala. Depois desafiou o pessoal do Bombardeio a disputar a foto num jogo de futebol de salão. A Caça ganhou o jogo nos pênaltis, e também a foto. Logo em seguida, a Caça foi transferida para Fortaleza, levando a foto, que era exibida como um troféu. Estava criada a mística da Maria Boa.

Tempos depois, confirmando a importância de Maria Boa, pelos mesmos motivos óbvios da época dos gringos, mas agora já em tempos de paz, os jovens tenentes aviadores do Bombardeio, fazendo uma singela homenagem, pintaram com o chamado nose art (arte de nariz), muito utilizado nos aviões durante a guerra, o nome Maria Boa no nariz do B-25 brasileiro matrícula 5071. Quando eles disseram a Maria Boa que um B-25 tinha o seu nome, ela não acreditou. Os tenentes levaram-na então à base, após o expediente, e mostraram o seu nome pintado no B-25. Ela tremeu na base e chorou de emoção. Talvez essa tenha sido a única homenagem importante e de gratidão que ela recebeu na vida. Esses audazes tenentes logicamente eram todos solteiros, é bom que se esclareça isso. É preciso manter isso, viu?!

Um pouco de história. O B-25 era um bombardeiro bimotor médio, com uma boa autonomia e uma grande capacidade de 2.000 quilogramas de bombas, tendo ainda de 10 a 12 metralhadoras .50, tanto para a defesa quanto para o ataque. Houve uma série de B-25 que tinha 18 metralhadoras .50. Foi muito empregado na Guerra do Pacífico contra os japoneses e, também, na Itália, e no norte da África, contra os nazistas. Aproveitamos para relembrar um fato histórico comemorado até hoje, acontecido em 18 de abril de 1942, quando 16 aeronaves B-25 decolaram do porta-aviões americano Hornet, a uma distância de 600 milhas (1.000 quilômetros) para atacar Tóquio e outras cidades japonesas. Essa missão foi usada como represália ao ataque japonês a Pearl Harbour e, também, com o objetivo de elevar o moral de guerra do povo americano. O que realmente foi conseguido. Entretanto essa é outra importante história da Aviação ainda a ser contada.

Prosseguindo, após a Caça ter sido transferida para Fortaleza, o pessoal de Bombardeio de Natal, enciumado por ter perdido a foto da grande dama da cidade, fez uma incursão aérea após o expediente a Fortaleza, e roubou a foto, regressando em seguida para Natal, onde a colocou, na sala

dos pilotos do Esquadrão de Bombardeio. Em 1962, a minha Turma fez o Curso de Bombardeio em Natal, agora equipado com o B-26 Invader, também muito empregado na guerra. No Esquadrão, em local de destaque, havia uma foto em preto e branco com cerca de 50 x 30 cm, de uma mulher nua de costas, na ponta dos pés, olhando por cima de um muro. Era uma boazuda! A foto chamava a atenção. – Quem é essa moça – perguntavam os jovens e curiosos aspirantes aviadores recém-chegados. É a famosa Maria Boa, ora, respondiam em uníssono os pilotos mais antigos e experientes. Vida que segue.

Anos depois, numa noite de mau tempo, uma aeronave da Caça de Fortaleza, numa missão tática eficaz, foi a Natal para resgatar a foto da Maria Boa. Foram ao Esquadrão, pegaram a foto, e voltaram de imediato para Fortaleza. Chegando lá, chumbaram a foto na parede com um vidro muito espesso, para que nunca mais a foto saísse da Caça. Era um troféu valioso e como tal foi tratado. Vejam a força que tinha a Maria Boa; continuava imperando, mesmo por uma simples foto. Nesse famoso Esquadrão, o 1º/4º GAv de Caça de Fortaleza, a foto ficou por muitos e muitos anos, quase que para sempre.

Entrementes, todos os anos, a FAB faz um torneio da Aviação de Caça entre os seus vários esquadrões. É muito avaliada a parte aérea, bem como a parte de chão. Junto aos prêmios oficiais, um prêmio extra foi criado. É aquela velha foto já remasterizada da Maria Boa, apesar dos longos anos de uso. Ela transformou-se numa das mais importantes tradições na Aviação Militar brasileira. Saibam que a velha foto da Maria Boa ou Good Mary vem passando de mãos em mãos por dezenas e dezenas de turmas de pilotos de Caça da FAB. Para confirmar, vejamos o que diz atualmente a Caça a respeito dessa foto:

O Esquadrão detentor do troféu obrigasse a guardá-lo dentro de suas dependências e fora de quaisquer cofres, mantendo acesa a chama pela sua conquista. Pode também levá-lo a prêmio, sendo, neste

caso, quem define as regras da competição. A foto original da “Maria Boa” é entregue ao vencedor do torneio entre os esquadrões e ocorre normalmente na “Semana de 22 de Abril” na Base Aérea de Santa Cruz.

Possuir a foto é sinal de prestígio dentre os diversos esquadrões, e representa uma das mais importantes tradições cultivadas pelos Caçadores (extraído do Estória Informal da Caça – ABRA PC).

Atualmente atestamos que a estória da Maria Boa e do seu cabaret foi muito importante por mais de 50 anos. Não somente para os homens que ali passaram durante e depois da guerra, bem como pela mística criada e respeitada até os dias de hoje. Sem qualquer sombra de dúvida, Good Mary foi um prestimoso auxílio aos aliados no esforço de guerra durante a Segunda Guerra Mundial. E, ainda hoje, a sua importância é reverenciada, toda vez que essa simples foto é disputada anualmente pelos esquadrões de Caça da Força Aérea Brasileira.

Por causa de tudo isto, puxando um pouco a brasa, está mais do que na hora de o pessoal do Bombardeio recuperar o que é seu por direito de origem. Senão vejamos:

- a Maria Boa viveu e morreu em Natal;
- o seu famoso cabaret ficava em Natal;
- o avião de bombardeio B-25 5071, sediado em Natal, teve o nome Maria Boa pintado como arte no seu nariz;

– a foto dela nua deve ter mais de 70 anos e foi tirada em Natal, sendo, ainda hoje, considerada como um valioso troféu;

– a grande sede da Aviação de Bombardeio da FAB sempre foi em Natal;

– Natal foi o famoso Trampolim da Vitória, que permitiu aos aliados ganharem a Segunda Guerra Mundial na Europa e no Pacífico.

Por conseguinte, vamos lá, moçada do bombay. Cadê a foto?

Macte animo generose puer, sic itur ad astra. Coragem, jovem, é assim que se vai aos astros.

Ainda há tempo para restaurar a verdadeira história da Maria Boa e, também, homenagear a linda cidade de Natal! ■





Roberto Costa Paiva
Ten Cel Dent
betopaiva@globo.com

SE SAINT-HILAIRE VOLTASSE...

Ao chegar ao Rio de Janeiro em 1808, a corte portuguesa abriu o território brasileiro à visitação de naturalistas das mais diversas nacionalidades, que para cá se deslocavam em busca de descobertas sobre terras desconhecidas e promissoras, tanto sob o ponto de vista científico quanto econômico. Muitos viajantes percorreram o território brasileiro, porém o mais mar-

cante em sua passagem por aqui durante o século XIX foi o francês Auguste François César Prouvansal de Saint-Hilaire. O naturalista desembarcou no Rio de Janeiro em 1º de junho de 1816 há exatos 202 anos e percorreu aproximadamente 12,5 mil quilômetros do nosso território, coletando e catalogando espécies até então desconhecidas e ficou muito impressionado com os danos que as saúvas

causavam aos vegetais, escrevendo a seguinte frase: Ou o Brasil acaba com a saúva, ou a saúva acaba com o Brasil, que alguns brasileiros famosos citavam rotineiramente, dentre eles Monteiro Lobato e Getúlio Vargas, o que levou muitos a achar que deles fosse a célebre frase. Naquele momento pensou ele que as saúvas se alimentassem das folhas in natura; não poderia supor que essas

formigas na verdade eram fazendeiras e que cultivavam uma espécie de fungo em suas câmaras subterrâneas. Se tivesse ido literalmente mais fundo em sua pesquisa, teria observado que as carregadeiras forneciam os pedaços de folhas coletadas às jardineiras e estas reduziam a pedaços menores, que serviriam de substrato necessário ao desenvolvimento desse fungo tão importante, vindo a se

tornar principal fonte de alimento dentro do ninho. Essa interação entre fungo e formiga é chamada de mutualismo, pois ambos são beneficiados. Segundo os pesquisadores, essa associação existe há pelo menos 50 milhões de anos. Um formigueiro pode ter 15 metros de diâmetro, cinco metros de profundidade e abrigar até oito milhões de indivíduos. Bastaria o pesquisador ter olhado mais atentamente para o exoesqueleto quitinoso desses artrópodes e constataria que, apesar de habitarem um local escuro e úmido, estão sempre limpos e livres de bactérias. Quem sabe aí não estaria um potente antibiótico natural? Isso, porém, só aconteceu mais tarde, quando Fleming, em 1928, observou o que o mofo causou em suas culturas bacterianas nas placas de Petri esquecidas sobre sua bancada. Estava descoberta a penicilina, e quantas vidas foram salvas!

As saúvas vivem em castas distintas e bem definidas: Rainha, cortadeiras, carregadeiras, soldados, jardineiras etc. Ao iniciar-se o ciclo das águas, após a segunda quinzena de setembro, várias rainhas tornam-se aladas e são fecundadas em pleno ar pelos machos chamados bitus. Esse voo nupcial se dá uma única vez e o macho morre após fecundá-las. As içás ou tanajuras aproveitam o solo molhado e iniciam a escavação para fundar um novo reino, porém nem todas essas rainhas conseguirão atingir seus objetivos, já que a grande maioria servirá de alimento para pássaros insetívoros e alguns mamíferos que suprem suas necessidades proteicas com esses insetos. Foram nossos índios que ensinaram os portugueses a ingerir abdômen de içás, prática muito comum no interior do Brasil até os dias atuais. A entomofagia não é coisa nova, pois a Bíblia faz referência a João Batista, o homem que batizou Cristo nas águas do Rio Jordão, e que se alimentava de gafanhotos e mel. Ao deixar o antigo formigueiro, a nova rainha levou em sua boca uma boa quantidade de fungos. Os ovos postos gerarão cortadeiras, carregadeiras, sol-

dados, jardineiras, e tudo se repetirá. As saúvas não são de todo ruins, pois apesar dos estragos produzidos às florestas, arrijam o solo e o fertilizam com os restos de materiais decompostos de suas fazendas orgânicas subterrâneas.

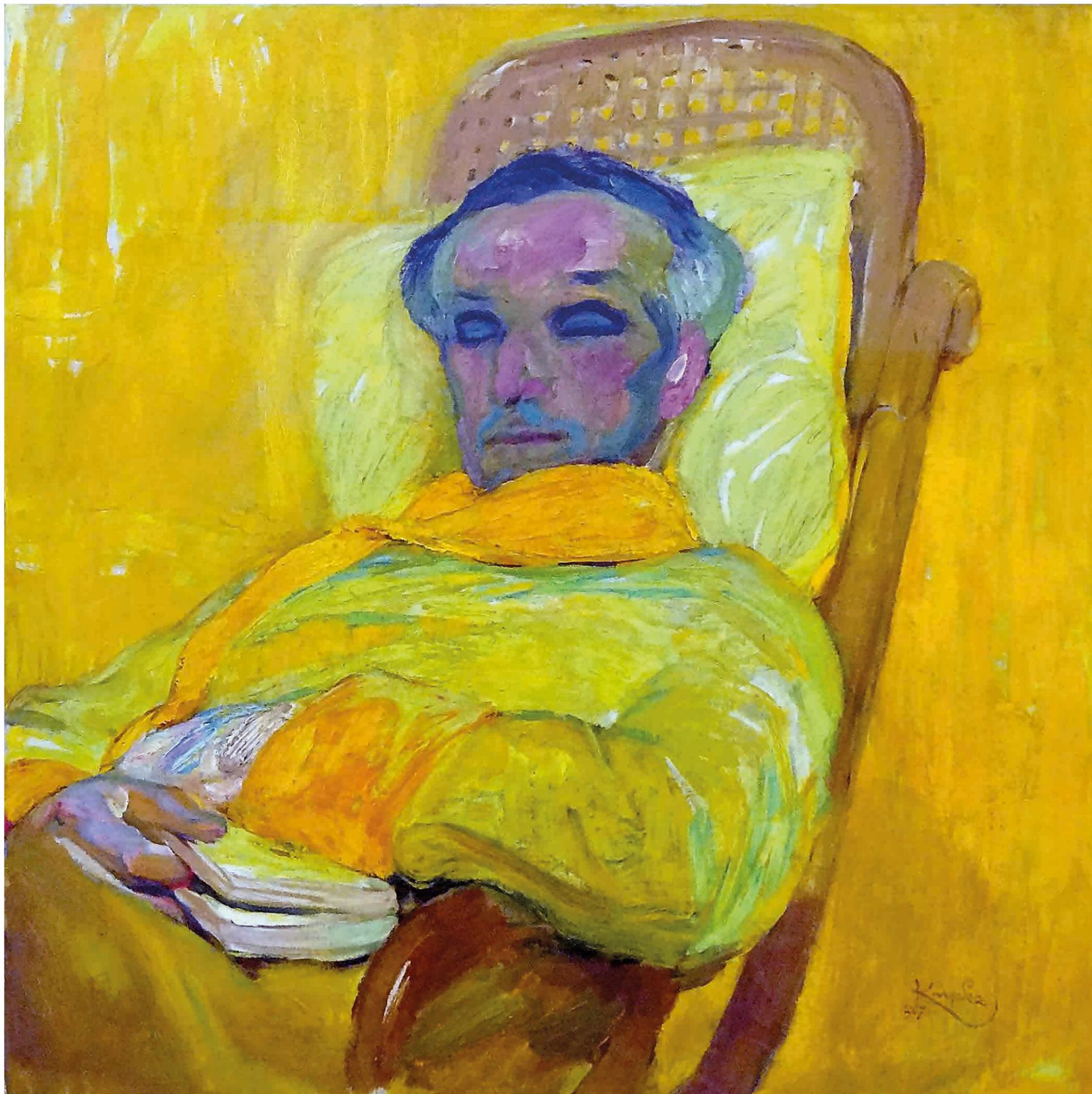
Se o mais brasileiro de todos os naturalistas estrangeiros aqui desembarcasse hoje, encontraria um panorama um tanto mudado, primeiramente iria ver que nem o Brasil acabou com a saúva e nem a saúva acabou com o Brasil. Tomaria conhecimento de que anualmente o nosso país bate recordes na produção de alimentos e que o agronegócio vai muito bem obrigado, afastando de vez a concretização da nefasta teoria de Malthus.

Há sim uma ameaça concreta causada pelas formigas vermelhas que interdita estradas, invadem propriedades produtivas, queimam sedes, expulsam proprietários, inutilizam equipamentos, destroem pesquisas sérias desenvolvidas durante anos, deixando por onde passam um clima de terra arrasada e nada acontece a elas.

Existe também outro tipo de formiga, cujos exoesqueletos são ternos de grife e têm em suas mãos poderosas canetas que transferem somas vultosas para contas em paraísos fiscais, gerando um verdadeiro caos financeiro, recessão e desemprego. Isso também acontece quando na maior desfaçatez carregam malas abarrotadas de dinheiro ou dólares na cueca, ficando igualmente impunes como as que agem no campo.

Finalmente concluiria que está havendo um grande desequilíbrio ecológico, pois o número destas formigas aumentou assustadoramente, e a quantidade de tamanduás não acompanhou essa explosão numérica ■





NUVENS, CORTINAS E A CLARA LUZ DO DIA

Daniel H. Strait
Professor de Literatura Inglesa

A esmagadora popularidade dos livros de Harry Potter e de outros romances de fantasia, tanto religiosos quanto não religiosos, sugere (e talvez até requeira) que continuemos a explorar as diferenças entre a boa e a má fantasia. Há uma tentação, no entanto, de afirmar que a imaginação, qualquer que seja a forma que assuma, é criativa e, portanto, boa. Mas os mitos maléficos, as imagens monstruosas e as meias-verdades distorcidas podem e realmente ameaçam a santidade da vida humana. Lembremos como os nazistas, por exemplo, levaram a sério a mitologia nórdica e a apropriaram para propósitos políticos tenebrosos, como observaram C. S. Lewis (1898-1963), no ensaio *First and Second Things* [Primeiras e segundas coisas]; e W. H. Auden (1907-1973) observa que tal sociedade – *esteticamente concebida* – *baseia-se na exploração dos menos dotados*. E acrescenta:

Uma sociedade construída para ser como um belo poema – como imaginado por alguns teóricos estetas gregos – seria um pesadelo de horror, pois, dada a realidade histórica do homem atual, tal sociedade só poderia existir por meio da procriação seletiva, do extermínio dos incapazes físicos e mentais, da absoluta obediência ao dirigente e por uma grande classe de escravos mantida longe dos olhos, em porões.

A advertência, aqui, é que a imaginação doentia – aquela meramente imaginativa – apresenta tais riscos, particularmente numa sociedade obcecada com o *belo*. Então algo mais precisa ser dito sobre

aquilo que constitui uma imaginação sã, ou seja, uma imaginação santificada, transformada, renovada e revigorada pelo Santo Espírito de Deus. Tal imaginação possui uma capacidade de maravilhamento com tudo o que existe. Leva a razão para além de seus confines e a faz ir de encontro à *estranheza das coisas*. Os próprios escritos de G. K. Chesterton (1874-1936) não só refletem a obra de uma imaginação santificada, como também proporcionam uma linguagem que nos permite falar sobre os seus movimentos e impulsos. E os seus pontos de vista, talvez, mais do que nunca, são importantes, dado o crescente interesse no fantástico e no sensacional como meio de escape, em vez de um verdadeiro confronto com a realidade.

Um bom ponto de partida é a biografia de William Blake (1757-1827) escrita por Chesterton. Além de ser uma obra de considerável erudição e sólidos juízos críticos, é um comentário importante sobre a imaginação. Ao longo da argumentação sobre a poesia altamente complexa e imaginativa de Blake, Chesterton faz uma distinção entre a palavra *mística* e a palavra *misticismo*. Na seguinte passagem, ele nos alerta para os perigos do simples mistério. Entretanto o que diz a respeito do mau misticismo também se aplica ao mau pensamento imaginativo. Diz Chesterton:

Um acidente verbal confundiu o místico com o misterioso. Geralmente o misticismo é tratado obscuramente para ser obscuro – algo de nuvens e cortinas, de trevas e vapores secretos, de conspirações desconcertantes ou símbolos impenetráveis. Alguns

charlatões, certamente, lidaram com tais coisas: mas nenhum místico puro jamais amou o mero mistério. O místico não causa dúvidas ou cria enigmas. As dúvidas e os enigmas já existem (...). Cada pedra ou flor é um hieróglifo, cuja chave nós perdemos; em cada passo de nossas vidas entramos no meio de alguma estória que, certamente, interpretamos mal.

Assim como o mau misticismo, a imaginação corrompida é algo de nuvens e cortinas. É uma imaginação que obscurece em vez de esclarecer. Os escritos imaginativos de Chesterton são importantes porque iluminam o mistério sem exauri-lo. Ele não inventa mistérios em sua obra. Ao contrário, tanto em sua obra ficcional como não-ficcional tenta descobrir os mistérios que já existem num mundo ordenado por Deus. Ao fazê-lo, a imaginação de Chesterton volta-se para fora, para um universo rico e genial. Na biografia de Santo Tomás de Aquino (1225-1274), de fato, reconhece que a atividade natural da razão força a imaginação para o exterior, mas porque as imagens que busca são coisas reais. Acrescenta que o grande contemplativo, assim como o grande artista, não recua diante do mundo das coisas reais. Voltada para fora, a imaginação da pessoa encontra a verdadeira liberdade e a clara luz do dia. Ao contrário, o subjetivista – e acrescentaria também o mau místico – deixa a pressão da razão forçar a imaginação para dentro, onde vive, mal alimentada, auto referendando-se e numa infinita auto-reflexão.

Uma imaginação em constante auto-referência, de visões obscuras e distorcidas, leva ao que Chesterton chama de prisão errante. Dessa forma, como Chesterton diz em seu ensaio *Magic and Fantasy in Fiction* [Magia e fantasia na ficção], é uma magia que escraviza: um encantamento que mantém a pessoa aprisionada. É uma magia negra que nega e destrói, que Chesterton acrescenta: *distorce e muda a forma pretendida de todas as coisas, aprisiona as coisas naturais em formas contrárias às leis da natureza*. Poderíamos pensar na perso-

nagem Macbeth, de William Shakespeare (1564-1616), com suas densas fantasias, visões violentas e pressentimentos, mas talvez o Satã, de John Milton (1608-1674), seja o melhor exemplo na literatura clássica de uma personagem cuja imaginação, voltada para si mesma, esteja aprisionada em ideias obscuras. A mente de Satã está fechada para as coisas reais e para os objetos naturais. Ele vive totalmente no contexto da própria mente. Satã, como diz o poema, *é novo rei cujo intelecto/Mudar não podem tempos, nem lugares;/Nesse intelecto seu, todo ele existe;/Nesse intelecto seu, ele até pode/Do Inferno Céu fazer, do Céu Inferno*.

Ao longo da argumentação sobre magia e fantasia, Chesterton reforça o ponto de vista de que, diferentemente da imaginação obscurecida da magia negra, a imaginação santificada, animada pelo Espírito Santo, esclarece e restaura. Lança luz sobre a realidade, permitindo a pessoa ver. A ideia de restauração de J. R. R. Tolkien (1892-1973) sugere a mesma verdade: *a reconquista de uma visão clara (...) de forma que as coisas vistas de forma clara possam estar livres da nódoa parda da banalidade ou da familiaridade – livres da possessividade* (e da escravidão). Em vez de escravizar a imaginação santificada, liberta as pessoas, dá-lhes uma identidade mais vívida, e reconhece a função própria dos símbolos e sinais da existência humana. Ao compará-la com a magia negra, Chesterton afirma: *os bons milagres, os atos de santos ou de heróis, são sempre atos de restauração. Eles devolvem à vítima sua personalidade, uma personalidade normal e não super normal*.

Se há alguma ligação entre fé e mágica, diz Chesterton, ela repousa no fato de que são contrárias, assim como a luz e as trevas. Na conclusão do ensaio *Magia e fantasia na ficção*, Chesterton enfatiza, num memorável trecho sobre a missa católica, o perigo muito verdadeiro de o homem buscar, por meio do poder da imaginação humana, ser como um Deus. Mal o autêntico milagre – o verdadeiro encantamento – é Deus buscando ser um homem. Diz Chesterton:

O mago é o homem que busca se tornar um deus, e, por ser usurpador, dificilmente pode deixar de ser tirano. Não um criador, mas aquele que perverte, o que torce todas as coisas de modo artificial. Entretanto a missa é exatamente o oposto do homem buscando ser um deus. É um Deus buscando ser homem. É Deus doando sua vida criativa para a Humanidade e restaurando o padrão original do ser humano, não os tornando deuses, ou feras, nem anjos, mas pelo sopro original e pelo milagre, que faz novas, todas as coisas, transforma os homens em homens!.

Nessa passagem sobre o dom ou a graça de Deus, podemos encontrar próximo ao final, uma linguagem que poderia ser usada para descrever o dom da imaginação humana, entendida de modo apropriado: *É Deus doando sua vida criativa para a Humanidade*.¹¹ O maior paradoxo de todos é que a vida criativa de Deus torna possível a verdadeira personalidade humana ao tornar novas todas as coisas: ao transformar os homens em homens, o gigantesco milagre da redenção e restauração. O mago, porém, com sua imaginação corrompida, nega tais milagres, buscando, ao invés, as próprias fantasias privadas, expressando-as de formas distorcidas e invertidas.

Os pontos de vista de Chesterton sobre imaginação são um antídoto muito bem vindo para o tipo de fantasia escapista popular, que parece ter, hoje em dia, um grande apelo. *A magia pela magia, assim como a arte pela arte, diz Chesterton; se mostra, de fato, bastante rasa, e parece ser incapaz de viver sem lançar-se sobre coisas mais profundas do que elas mesmas?* Ademais, tais visões não são somente rasas, mas também perigosas, especialmente nas mãos de tiranos ou de malfeitores, cuja visão imaginativa se tornou tão rarefeita, sendo levados a pensar que estariam no topo do mundo, olhando para toda a criação como se tivesse sido criação própria ■

Extraído da publicação *Communio* (Revista Internacional de Teologia e Cultura), v. XXVII, n. 2 (abr./jun. 2008)

A CAPITAL DO MUNDO

Alberto Murad
Cel Av

1º DE AGOSTO DE 1966

Era realmente edificante o sacrifício imposto a oficiais, sargentos e praças do Exército para assegurar a soberania nacional nas nossas fronteiras. Os militares eram designados para servir em pequenas unidades fronteiriças, de difícil acesso, isoladas, sem acomodações confortáveis, sem escolas, sem hospitais, sem estabelecimentos comerciais. Havia carência de meios de subsistência, de atividades sociais, de meios de comunicação, de tudo.

Muitas dessas Unidades eram abastecidas, desde a fase de sua instalação, pelos aviões da FAB, porque só por via aérea era possível chegar ao local onde se sediavam.

Eu tive oportunidade de participar de alguns desses voos, transportando pessoal e toda espécie de material para tais Unidades. Via aqueles militares e suas famílias como que exilados, longe da civilização e de todo o conforto que ela proporciona, e sentia um misto de pena e de admiração. Pena, porque a vida, ali, era dura, difícil, exigia grande espírito de sacrifício. Admiração, porque aquela gente se dedicava ao serviço com entusiasmo, procurando suprir as naturais deficiências com desprendimento, criatividade e muito trabalho.

Fui testemunha de um episódio singular, aparentemente sem importância, mas que me fez compreender quanta falta sentiam, principalmente os mais jovens, da vida na cidade: o 2º Batalhão de Fronteira, sediado em São Luís de Cáceres, Mato

Grosso, ativou um pequeno Destacamento em Casal Vasco, distante cerca de 200 quilômetros e próximo à linha divisória entre o Brasil e a Bolívia. Ali foi feita uma pista para aterragem de aviões de porte médio. Houve necessidade de efetuar o transporte aéreo de uma carga numericamente volumosa escalados para essa missão, pilotando um Douglas C-47, eu e o meu colega Cel Av Horácio Monteiro Machado.

Iniciamos o transporte no dia 1º de agosto de 1966; eram necessárias cinco viagens de ida e volta, mas, devido à demora na carga e na descarga do avião, nesse dia só conseguimos fazer três viagens.

Quando íamos regressar de Casal Vasco, na terceira, um Cabo do Destacamento, devidamente autorizado por seus

superiores, perguntou se podíamos levá-lo para passar a noite em Cáceres e, segundo ele disse, tomar um banho de civilização. Haveria disponibilidade de peso nas duas viagens restantes, de modo que ele foi conosco.

Após o pouso em Cáceres e a parada dos motores, aberta a porta, no momento em que ia descer do avião, o Cabo ergueu os braços para o céu e gritou cheio de entusiasmo: – *Cáceres, capital do mundo!*

São Luís de Cáceres era uma cidade simpática. Progressista, da qual se dizia que tinha as mulheres mais bonitas de Mato Grosso. Entretanto convenhamos, qualificá-la como *capital do mundo*, só mesmo quem vivesse num longínquo Destacamento de Fronteira do Exército Brasileiro... ■





MAROLAS E TSUNAMI

Fernando Gabeira

Escritor, jornalista e ex-deputado federal
pelo Rio de Janeiro

Aos trancos, caminhamos. Caiu o foro privilegiado, caiu o esquema de doleiros que atendia a políticos e milionários de modo geral. Houve também uma evolução interessante, naquela decisão de retirar a delação da Odebrecht do processo contra Lula. Menos de uma semana depois, a delação da Odebrecht voltou a assombrar. Dessa vez, Lula e mais quatro foram denunciados pelos investimentos em Angola. Se volto ao tema é apenas para enfatizar a amplitude da delação da Odebrecht, uma empresa que se organizou de forma profissional e sofisticada para corromper autoridades. Talvez tenha sido a maior do mundo nessa especialidade.

Entretanto não apenas os ministros Gilmar, Lewandowski e Toffoli tentam neutralizar as confissões da Odebrecht. Há uma dificuldade geral de reconhecer sua importância. Inicialmente, foi descrita como um tsunami. Mas não era. Ela apenas castiga com ondas fortes não só o PT, mas também outros partidos, entre eles, PSDB e PMDB.

A delação da Odebrecht cruzou fronteiras e devastou a política tradicional na América do Sul. No Peru, por exemplo, praticamente todos os ex-presidentes foram atingidos, um deles caiu, outro foi preso por um bom período. Talvez a dificuldade de avaliar como a delação da Odebrecht bateu fundo seja uma espécie de constrangimento nacional pelo fato de o Brasil ter se envolvido oficialmente no ataque às democracias latino-americanas.

O escritor peruano Vargas Llosa afirmou que a delação da Odebrecht fez um grande favor ao continente. E disse também que Lula era um elo entre a empresa e os governos corrompidos. Nesse ponto, discordo um pouco. O esquema de corrupção que cruzou fronteiras não era apenas algo da Odebrecht com a ajuda de Lula. Era algo articulado entre o governo petista e a empresa. A abertura de novas

frentes no exterior não se destinava apenas a aumentar os lucros da Odebrecht, embora isto fosse um elemento essencial. Dentro dos planos conjuntos, buscava-se também projetar Lula como líder internacional, ampliar a influência do PT em todas as frentes de esquerda que disputavam eleições.

A ideia não era apenas ganhar dinheiro, embora fosse, em última análise, o que mais importava. O esquema brasileiro consistia em enviar marqueteiros para eleger aliados, com o mesmo tipo de financiamento consagrado aqui: propina da Odebrecht. Da mesma forma como tinha se viabilizado na esfera nacional, o PT exportava seus métodos com um objetivo bem claro de ampliar seu poder de influência no continente.

Portanto, Lula não era simples emissário da Odebrecht. A empresa estava consciente de seu projeto de influência. Não sei se ideologicamente acreditava numa América Latina em que todos os governos fossem como o do PT. Mas certamente a achava a mais lucrativa e confortável das estratégias e se dedicou profundamente a ela. Uma das hipóteses que levanto para que o tema não fosse visto com toda a transparência é o constrangimento em admitir que através de seu presidente e de uma política oficial de financiamento o Brasil se meteu até o pescoço na degradação das democracias latinas. Algum dia, teremos de oficialmente pedir desculpas. Nossas atenuantes, no entanto, são muito fortes: foi a Lava-Jato que desmontou o esquema, e o uso do dinheiro foi um golpe nos contribuintes nacionais.

Esta semana, o Congresso decidiu que vamos pagar o crédito de R\$ 1,1 bilhão à Venezuela e a Moçambique.

Subestimamos o papel do Brasil e pagamos discretamente as despesas da aventura. Gente fina é outra coisa ■



EPÍLOGO DE UMA FANTASIA

José Casado
Jornalista

Principal projeto de política externa nos Anos Lula, a Unasul acabou tendo a sede interditada no fim de semana e burocratas absolutamente sem nada para fazer.

Custou R\$ 220 milhões. Parece um prédio parado no ar, com vidros refletindo montanhas ao fundo e cercado por espelhos d'água. Tem 19,5 mil metros quadrados distribuídos em cinco andares e dois subsolos. Desde a inauguração, em 2008, abrigou três dezenas de diplomatas, um para cada 650 metros quadrados de construção. Em dez anos, eles quase nada tiveram para fazer, além de receber salários de R\$ 60 mil por mês e desfrutar mordomias.

Era símbolo do principal projeto petista para a política externa brasileira, traçado no 1º de janeiro há 15 anos, em jantar no Palácio da Alvorada, quando Lula celebrou a posse na Presidência da República. Nasceu da ambição de líderes regionais, que desejavam impor um contraponto à influência dos Estados Unidos na Organização dos Estados Americanos (OEA).

No fim de semana, o governo do Equador mandou a polícia interditar o edifício-sede da União das Nações Sul-Americanas (Unasul), na Metade do Mundo, periferia de Quito. Quer o prédio

de volta, para instalar uma universidade. Lenín Moreno, Presidente equatoriano, alega razões objetivas: seu país gastou uma fortuna numa fantasia política, porque, na prática, a Unasul nunca funcionou, e há anos sobrevive em coma político.

Metade dos países associados abandonou a entidade – inclusive o Brasil, que pagou 39% das despesas na última década, o equivalente a R\$ 168 milhões. – Me pergunto se algum dia a Unasul serviu para alguma coisa – argumenta Moreno.

Dos quatro presidentes-fundadores, Lula está preso, condenado por corrupção e lavagem de dinheiro; a argentina Cristina Kirchner e o equatoriano Rafael Correa têm prisão decretada, acusados de corrupção, fraudes, sequestro e associação a grupos terroristas; e o venezuelano Hugo Chávez morreu.

A Unasul foi comandada por ex-presidentes com biografias turvadas por episódios de corrupção. O primeiro, Néstor Kirchner, falecido marido de Cristina, enriqueceu na Presidência argentina. Assumiu em 2003 com patrimônio de US\$ 1,9 milhão, saiu cinco anos depois com fortuna 7,5 vezes maior (US\$ 14,2 milhões), segundo as próprias declarações juramentadas. Kirchner morreu em 2010. A

viúva gastou US\$ 116 mil dos contribuintes para homenageá-lo com uma estátua de 2,2 metros de altura, plantada na entrada da sede da Unasul.

O último secretário-geral da entidade foi o ex-presidente colombiano Ernesto Samper, cuja biografia está marcada por vínculos com cartéis de drogas. Em 1995, na Presidência da Colômbia, ele assistiu a confissões públicas sobre o patrocínio do narcotráfico à sua eleição. Os principais doadores foram os irmãos Miguel e Gilberto Rodríguez Orejuela, na época chefes do Cartel de Cali. Até hoje, Samper não pode entrar nos Estados Unidos.

Passou-se uma década e meia desde que o entusiasmado Chanceler brasileiro Celso Amorim apresentou o projeto da Unasul ao venezuelano Hugo Chávez, e sorriu ao ouvi-lo dizer: – O que vocês estão propondo é uma “Alquita” – referência à versão menor, regionalizada, do projeto dos EUA para uma Área de Livre Comércio das Américas (Alca). A iniciativa do Governo Lula foi festejada e apropriada por Chávez e pelo casal Kirchner. Dela sobraram um prédio vazio na Metade do Mundo e dúzias de burocratas bem remunerados, absolutamente sem nada para fazer. É o epílogo melancólico de uma fantasia política chamada Unasul ■



Acesse a programação e informações do nosso Clube de Aeronáutica

www.caer.org.br

