

Revista Aeronáutica

ISSN 0486-6274

Número 314
2022



EXPEDIENTE

Jan a Mar • 2022

Presidente

Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

1º Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

2º Vice-Presidente

Brig Ar Carlos José Rodrigues
de Alencastro

Cabine do C-47
exposto no Museu
Aeroespacial.
Foto: Núbia Santos

ISSN 0486-6274



Fotografe o código
abaixo para ler esta
revista, fazer download
e ou compartilhar as
edições anteriores.



SEDE CENTRAL

Praça Marechal Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200
• PABX (21) 2210-3212
Terça-feira a sexta-feira,
das 8h às 12h e 13h às 17h

Superintendente

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Diretor Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor Social, Tecnologia da Informação e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor Financeiro e Patrimonial

Cel Int Genivaldo Bezerra de Oliveira

Diretor Administrativo

Cel Int Carlos Alberto Macedo de Brito

Diretor de Contratos

Ten Cel Esp Sup Evandro José Barros Leite

Diretor Beneficente e Secretaria-Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

SEDE BARRA

Av. Raquel de Queiroz, s/nº
Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-100
• (21) 3325-2681
Quarta-feira a domingo, das 9h às 17h30

Superintendente

Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos

Diretor Desportivo

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Diretor de Operações e Diretor Técnico do Dep. Aerodesportivo

Cel Av Jorge Aparecido da Conceição

Assessores

Social - Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro
Financeiro - Cel Int Jailton Porto de Faria
Administrativo e Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues
Infraestrutura - Ten Cel Av Alfredo José Crivelli Neto

SEDE LACUSTRE

Estrada da Figueira, nº 1
CEP: 28930-000 - Arraial do Cabo - RJ
• (22) 2662-1510

Superintendente

Cap Esp Met José Renato do Nascimento

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Ten Brig Ar Paulo Roberto
Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente - Maj Brig Int Manoel José
Manhães Ferreira

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores Clube de Aeronáutica

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

REVISTA AERONÁUTICA

(21) 2220-3691
revista@caer.org.br

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Conselho Editorial

Ten Brig Ar Marco Aurélio Mendes
Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez
Cel Av Bruno Pedra
Cel Av Renato Paiva Lamounier
Cel Av Araken Hipolito da Costa
Ten Cel Av Flávio Kauffmann

Relações Públicas

Cecília Ferreira

Produção Editorial e Design Gráfico

Núbia Santos

Revisão

Lara Alves

Administrativo

Amanda Lima Tenório da Silva

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.



SUMÁRIO

2

Mensagem do presidente

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

4

Caudron G.3, uma aeronave
centenária no MUSAL

Rachel Motta Cardoso

Historiadora

6

Os reais interesses das grandes
potências sobre a Amazônia

Ives Gandra da Silva Martins

Jurista

8

O Rio na vanguarda
da Aeronáutica Brasileira

George Ermakoff

12

Murillo Santos
e o pensamento crítico

Flavio Catoira Kauffmann

Ten Cel Av

17

Brasil livre e próspero

Araken Hipólito da Costa

Cel Av

19

Então... O seta

Luiz Alberto Borges Fortes de Athayde Bohrer

Ten Cel Av

22

Em memória de Antonio Paim

Ricardo Vélez Rodríguez

Filósofo

25

Um povo que não conhece
a si mesmo

Percival Puggina

Arquiteto

26

1817 – Alma Artilheira

Frederico José Bergamo de Andrade

Cel Art

29

Portugal x Brasil

Tacariju Thome de Paula Filho

Cel Av

31

Fique tranquilo, ele
nunca será aviador

Teomar Benito Ceretta

Cmte da Aviação Civil

36

Logística nacional
na pós-pandemia

Antonio Celente Videira

Cel Int

38

Fundação Osorio
(1921-2021)

Cel Luiz Sérgio Melucci Salgueiro

Cel Art

40

O bute do comandante

Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini

42

Teoria do holofote

José Nogueira Sobrinho

Ten Cel Esp Av

43

Adidos mais bem
informados do que a CIA

Aristeu Teixeira de Mendonça

Cel Av

44

Reminiscências...

Isis M. Kallfelz

47

A consciência do
interesse nacional

Helio Beltrão

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Caros leitores, civis e militares:

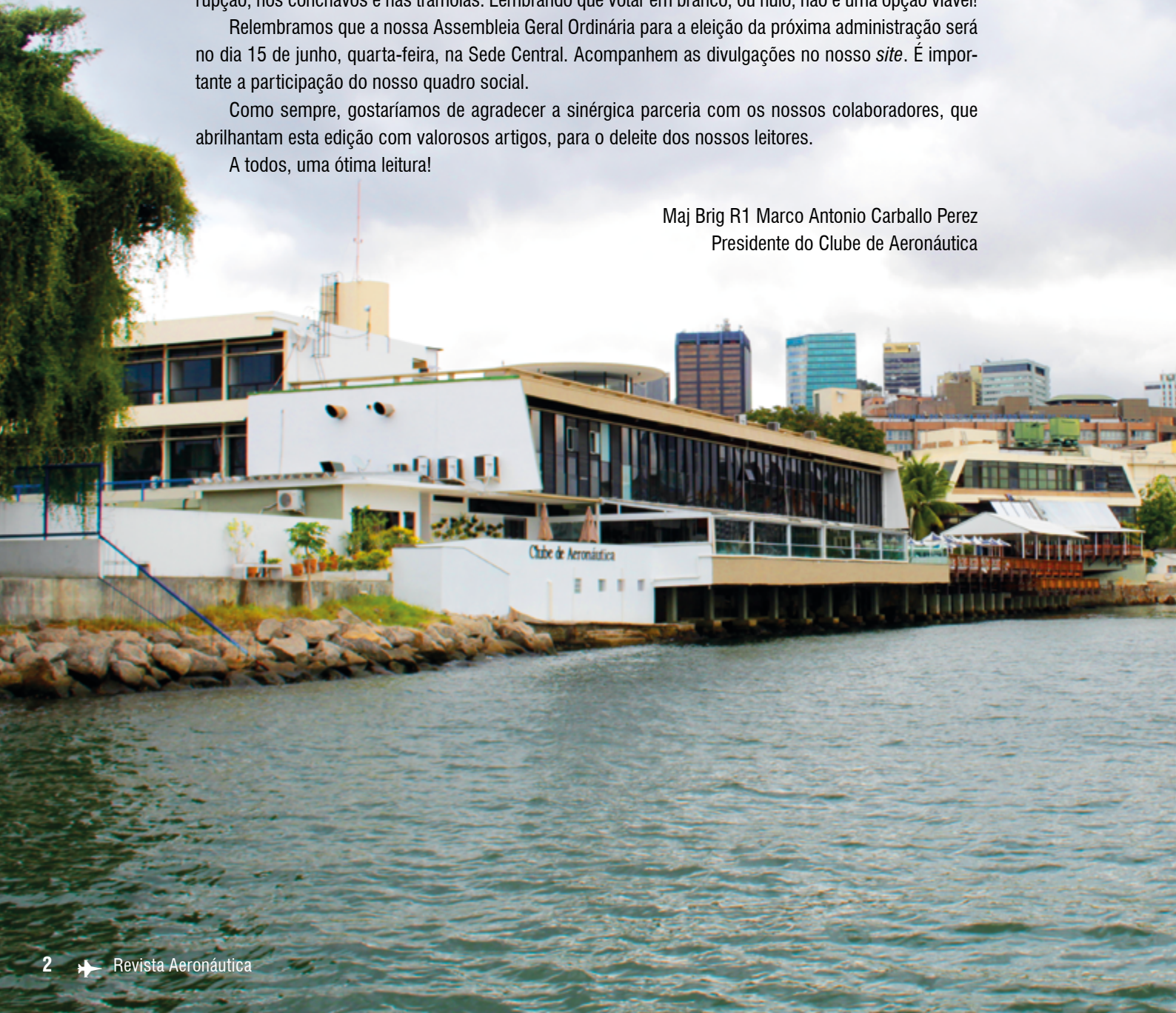
Iniciamos mais um ano com a 1ª edição da nossa *Revista Aeronáutica*. Um ano muito especial... um ano ELEITORAL! Neste ano, o povo brasileiro terá uma missão muito importante a cumprir no dia 02 de outubro, qual seja, definir o que pretende para o futuro da nossa Nação: continuar crescendo como um País livre, conservador e que privilegia a família, ou retroceder à década passada quando patinávamos na corrupção, nos conchavos e nas tramoias. Lembrando que votar em branco, ou nulo, não é uma opção viável!

Relembramos que a nossa Assembleia Geral Ordinária para a eleição da próxima administração será no dia 15 de junho, quarta-feira, na Sede Central. Acompanhem as divulgações no nosso *site*. É importante a participação do nosso quadro social.

Como sempre, gostaríamos de agradecer a sinérgica parceria com os nossos colaboradores, que abrilhantam esta edição com valorosos artigos, para o deleite dos nossos leitores.

A todos, uma ótima leitura!

Maj Brig R1 Marco Antonio Carballo Perez
Presidente do Clube de Aeronáutica





Presidente do CAER assume também a presidência do CFIAe

No dia 25 de fevereiro, o Presidente do Clube de Aeronáutica (CAER), Major Brigadeiro do Ar Marco Antonio Carballo Perez, assumiu também a presidência da Caixa de Financiamento Imobiliário da Aeronáutica (CFIAe), em cerimônia militar, posição que era anteriormente ocupada pelo Major Brigadeiro do Ar Antônio Ricardo Pinheiro Vieira. A solenidade foi presidida pelo Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Tenente-Brigadeiro do Ar João Tadeu Fiorentini, que representou o Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Carlos de Almeida Baptista Junior.

Em seu discurso de despedida, o Major Brigadeiro Vieira pontuou algumas conquistas de sua gestão e mencionou o empreendimento que será lançado em 2022 no Rio de Janeiro. “Procuramos, nesse período, olhar para dentro da autarquia, atualizando todas as nossas documentações, analisando os nossos processos, visando melhorar nosso desempenho, com o objetivo principal de atender nossos beneficiários. Em setembro de 2021, fizemos o lançamento de um empreendimento em Canoas, no Rio Grande do Sul, o Residencial Reserva do Pampa. E está previsto, para 2022, o lançamento, no Rio de Janeiro, do Residencial Luar do Bosque, atendendo assim o que preconiza a nossa missão”, citou.

Já o Major-Brigadeiro Perez disse estar muito honrado por ter sido designado para a presidência da CFIAe. “Fico muito feliz em receber essa missão tão nobre. Um dos principais objetivos de vida dos nossos militares é conquistar a casa própria e a CFIAe viabiliza isto: ajuda o nosso beneficiário a comprar, reformar o seu imóvel e realizar o seu projeto. Agradeço ao Tenente-Brigadeiro Baptista Junior pela confiança em me designar para esta função”, declarou.

O ato também contou com a presença de Oficiais-Generais da Força Aérea Brasileira (FAB), além de autoridades militares de outras Forças e de autoridades civis. ■





Caudron G.3. Acervo do Museu Aeroespacial.

Foto: Sgt Fonseca

CAUDRON G.3

UMA AERONAVE CENTENÁRIA NO MUSAL

Rachel Motta Cardoso

Historiadora

Trabalhar em um museu proporciona ao historiador o convívio com verdadeiros artefatos. Sejam da história recente de nossa Força Aérea ou do início da história da aviação no mundo, os itens existentes no Museu nos remetem à história e curiosidades que demonstram o seu rico acervo. Um desses exemplos é a nossa aeronave Caudron, do modelo G.3, que se encontra na Sala das Velhas Garças e é o objeto escolhido para o tema deste nosso trabalho.

O Caudron G.3 do Museu Aeroespacial é oriundo do *Wings and Wheels Museum*, comprado, já restaurado, por meio de um leilão realizado na Flórida em setembro de 1981 e, conforme registro do item museológico, sua data de entrada no Museu é 05 de janeiro de 1982. Mesmo após a restauração, a aeronave preserva suas características originais e é a mais antiga em exposição.

A seguir, teremos um pouco do histórico daqueles que criaram o Caudron G.3, além de especificidades e curiosidades desta incrível e centenária aeronave.

Criadores

Filhos de agricultores, os irmãos Gaston (1882-1915) e René (1884-1959) nasceram em Favières, uma comuna francesa na região da Picardia (*Picardie*). Estudaram no colégio de Abbeville e, concluídos os estudos, retornaram para a fazenda, onde estavam em contato diário com as máquinas que, provavelmente, foram as responsáveis pela aquisição dos conhecimentos de mecânica que seriam utilizados no futuro.

A paixão pela aviação teria vindo após verem um voo de planador em 1903, realizado por Louis Ferdinand Ferber (1862-1909) — oficial do exército francês e que teve um papel importante no desenvolvimento da aviação no início do século XIX. Anos depois, em 1908, após o serviço militar de René, eles ouviram sobre as façanhas dos irmãos Wright, que à época foram convidados pelo governo francês para visitarem o país.

Naquele ano de 1908, os irmãos decidiram construir aeronaves e, antes mesmo de dar início à produção, criaram uma associação

batizada com o nome *Aéroplanes Caudron frères*. A ideia era construir um aeroplano biplano de 60m² de superfície e com dois motores *Farcot* de 18 hp. Gaston fazia o projeto e coordenava a montagem, enquanto René era o responsável pela construção do hangar. René e Gaston, durante este processo, contariam com a ajuda de um operário carpinteiro, Victor Godefroy. Com seu projeto construído e já no formato desejado, a ansiedade para ver logo seu biplano voando foi tanta que eles não esperaram a chegada dos motores *Farcot*. Em março de 1909, René rebocou seu “invento” utilizando a força de apenas um cavalo: Luciole, a égua de sua fazenda. Amarrado a uma charrete guiada por Gaston Caudron e que estava presa à égua, ele sobrevoou pelas dunas de Crotoy com sua modesta “aeronave”. Era o início da história da produção aeronáutica dos irmãos Caudron...

O ano de 1910 seria de grande importância para os Caudron. Foi neste ano que eles inauguraram uma oficina de aviões em Rue, também na região administrativa da Picardia, departamento de Somme, e que ficaria, novamente, sob a responsabilidade de Victor Godefroy. Além disso, René obteve sua licença de piloto, com o *brevet* de número 180. Na primavera daquele ano, inaugurava a escola de aviação Caudron em Crotoy, que era dirigida pelo piloto Grandseigne, cujo *brevet* era de nº 360. Gaston conseguiria sua licença no ano seguinte, com *brevet* de número 434. Finalmente, a partir de 1913, a escola de aviação dos irmãos Caudron, ou *École d'Aviation Caudron Frères, au Crotoy* também formaria pilotos militares.

A escola de aviação dos irmãos Caudron estava lotada, suas oficinas em Rue empregavam em torno de cinquenta pessoas e os aviões Caudron vendiam bem em 1911...

Com o início da guerra, em 1914, e a aproximação de tropas inimigas à Picardia, os irmãos Caudron decidem transferir a fábrica de Rue para outra região, Lyon. Em seguida, para lidar com a alta demanda de pedidos de G.3 e conseguir entregar todas as encomendas, os irmãos Caudron montam em Issy-les-Moulineaux, duas oficinas e um escritório de *design*, que era dirigido por Gaston, enquanto René era responsável pelas oficinas. Vale ressaltar também que os irmãos dividiam a direção das fábricas. Como René cuidava das fábricas de Issy-les-Moulineaux, Gaston era quem dirigia a outra, em Lyon.

De 1908 a 1914, data de criação do Caudron G.3, os irmãos Caudron construiriam vinte (20) tipos de modelos diferentes, na sua maioria biplanos, em um total de 113 aparelhos.

Finalmente, no período entre as duas guerras mundiais, a escola de aviação localizada em Crotoy é fechada em 1928 e são criadas outras três escolas: uma em Ambérieu-em-Bugey, outra em Royan e a terceira em Guyancourt. Em 1933, a empresa se associa a Louis Renault (que já fabricava motores utilizados em aeronaves bem antes disso), é nacionalizada em seguida e vai aos poucos caindo no esquecimento...

“Criatura”

O Caudron G.3 teve seu protótipo construído em maio de 1914 e seu primeiro voo realizado no Aeródromo da *Baie de La Somme*, situado em Le Crotoy.

Oriundo do modelo J, que era um hidroavião equipado com dois flutuadores Farman e com motor Gnôme de 70 HP, o G.3 foi construído como um avião biplano *biplace*, ou seja, com dois lugares, podendo apresentar a versão de comando simples ou duplo. Era uma aeronave considerada de fácil manejo, sendo utilizada para a formação de militares de pilotos franceses e aliados, sendo reconhecido como “o rei dos aviões escola”.

Com a eclosão da 1ª Guerra Mundial (1914-1918), observamos uma produção em grandes quantidades da aeronave Caudron do tipo G-3. A França produziu cerca de 2.450 unidades, enquanto outros países, como a Inglaterra e a Itália, construíram, respectivamente, 233 e 166 unidades. Outras forças aéreas também tiveram autorização para produzirem os aviões Caudron G-3.

Originalmente operado pelos esquadrões como aeronave de reconhecimento no *front* ocidental e em Teatros de Operações menos perigosos, o Caudron G.3 se tornou uma aeronave majoritariamente de treinamento em razão de sua “fragilidade” constatada pela ausência de armas.

Apesar de já em 1914 se encontrar em operação pela França com a sua esquadrilha C.11 da aeronáutica Militar (*Aeronautique Militaire*), os britânicos apenas colocaram o Caudron G.3 em serviço com o começo da Primeira Guerra Mundial. Tanto a *Royal Flying Corps*,¹ quanto a *Royal Navy Air Service* tiveram que substituir suas aeronaves com o advento do conflito. Para resolver esse problema, voltaram-se para a indústria francesa.

É importante ressaltar que foram construídas sete variações do Caudron G.3. A versão A.2, é a versão principal, equipada com motor Rhône de 80 HP; D.2, a versão de treinamento *biplace* e com duplos comandos; E.2, aquela básica para o treinamento e produzida em número expressivo; a versão R.1, que predominou na França e nos E.U.A.; a G.12, que era aquela equipada com motor Anzani 10 de 100 HP e 5 cilindros. As duas últimas versões, a LD.3 e a LD.4, foram produzidas na Alemanha. A versão LD.3 teve uma única unidade produzida pela alemã *Gothaer Waggonfabrik*. Cópia de 1914, com um único assento e equipada com outro tipo de motor, o Gnôme Rotary de 50HP e 7 cilindros. Já a LD.4, era similar à versão LD.3 e teve 20 unidades produzidas sob a responsabilidade do mesmo *designer*, H. Schmieder. Sua cabine central tinha uma aparência diferente do LD.3 e utilizava um motor mais pesado, o Gnôme Rotary de 100HP.

Agora que tratamos das especificidades do nosso Caudron G.3, que outras surpresas esta aeronave centenária teria?

Curiosidade

- No Brasil, o Caudron ganhou destaque, porque foi utilizado pela aviadora Anésia Pinheiro Machado para realizar o seu voo São Paulo/ Rio de Janeiro com decolagem em 05 de setembro e chegada em 09 de setembro de 1922. ■

¹ Nome dado à Força Aérea britânica naquele período, atualmente é conhecida como Royal Air Force, a RAF. A RAF foi criada em 1918, com a unificação das aviações do exército e da marinha.

OS REAIS INTERESSES DAS GRANDES POTÊNCIAS SOBRE A AMAZÔNIA

Ives Gandra da Silva Martins

Presidente do Conselho Superior de Direito da Fecomercio-SP e
professor emérito da Universidade Mackenzie, da Escola de Comando
e Estado-Maior do Exército e da Escola Superior de Guerra

igm@gandramartins.adv.br

Em 1991, Roberto Campos e eu participamos de um Seminário da Fundação Konrad Adenauer, em Bonn, na Alemanha, onde debatemos com dois professores da instituição, entre outros temas econômicos, aquele por eles apresentado sobre a internacionalização da Amazônia. Defendiam que a Amazônia, por ser um patrimônio universal, deveria ficar sob a supervisão das nações, e não do Brasil. À evidência, Roberto, mais diplomático, e eu, mais contundente, rebatemos as propostas dos mestres germânicos. Cheguei a ironizar, dizendo: os senhores, que destruíram as próprias florestas, durante séculos, querem agora, em vez de reflorestarem a Europa, para manter seu conforto, que o garantamos, pelo Brasil, sacrificando parcela considerável de nosso território e entregando-o aos dirigentes dos países desenvolvidos? Deveremos, sim, preservar a Floresta Amazônica, mas, como nação soberana, vendendo, em eventual mercado de preservação – hoje de carbono –, o custo da manutenção em valores condizentes, a serem suportados pelos países desenvolvidos, isto porque a floresta a ser preservada corresponde ao tamanho de parcela considerável da Europa.

No entanto, nas diversas sustentações orais que fiz na Suprema Corte pelo Governo do Amazonas, em ações diretas de inconstitucionalidade contra leis que pretendiam reduzir incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus, mostrei como o Decreto-Lei nº 288/67, permitiu povoar a região, tornando-a um polo de desenvolvimento. Afastou-se, assim, temporariamente, os olhos gordos de outras nações para as regiões amazônicas.

Manaus, que era uma pequena cidade nos idos de 1960, atualmente congrega população de 2 milhões e 700 mil habitantes, o que a torna não apenas uma fornecedora de artigos folclóricos regionais, mas uma avançada cidade industrial.

Lembro-me, numa das sustentações orais que fiz em processo relatado pelo Ministro Marco Aurélio de Mello, ainda no

governo Fernando Henrique, que foi exibida declaração do então Chefe das Forças Armadas Americanas dizendo que os Estados Unidos deveriam estar preparados para intervir na Amazônia, quando se fizesse necessário.

Não quero tratar neste artigo da questão indígena, sobre a qual escrevi nas páginas deste jornal no século passado, porque o que me preocupa no momento, e já alertava à época, é que, a título de defesa do meio ambiente, outros interesses levem a esta campanha, principalmente em relação ao agronegócio, já que a França, que começa a perder a batalha de seus mercados cativos na União Europeia e nos países de sua colonização, em face da evolução da agropecuária brasileira, lidera um movimento contra o Brasil, pretendendo que não se compre produtos naturais do país, sob as alegações de que não é capaz de preservar sua floresta e que está – o que não é verdade – desflorestando para o agronegócio.

Os incêndios, embora aconteçam em todos os países no período da seca, como nos Estados Unidos, na Austrália, em Portugal e na própria França, e sejam mais fáceis de combater, só são lembrados quando ocorrem no Brasil, onde a vigilância, por melhor que seja, é sempre muitíssimo mais difícil de se fazer, e os custos para combatê-los são exorbitantes. Esta é a razão pela qual deveria exigir-se, na preservação, pagamento elevado das nações desenvolvidas para cobrir tais custos, mas com pleno exercício da soberania pelo Brasil. Nesse sentido, com Samuel Hannan, ex-vice-governador do Amazonas, escrevi artigo para jornal desta capital, mostrando a necessidade de explorarmos mais tais mercados (“Floresta em pé, solução para o Brasil em um novo perfil jurídico”, publicado no *site* do Conjur e no Portal do Holanda, em novembro/2021).

Em outras palavras, parece-me que o interesse maior de outros países é bloquear o crescimento do agronegócio brasileiro. De rigor, a perda de competitividade dessas nações está levando

a uma campanha de apelo emocional de caráter ambiental para eliminar o concorrente que se tornou das maiores potências, na área. É de lembrar que o saldo da balança comercial do Brasil, graças ao agronegócio, foi o maior da história, em 2021, ou seja, de 69 bilhões de dólares.

Em fins de 1999, participei de Seminário na Universidade de Coimbra, em que criticava o denominado “direito de ingerência” que as nações desenvolvidas se auto-outorgam, sob o rótulo de preservação da ordem mundial. É que, sempre que seus interesses são afetados, a história tem demonstrado que se utilizam

desse argumento supremo para imposição de sua supremacia. Os professores portugueses, que comigo debatiam, todos, sem exceção, concordaram com a crítica.

Ora, o tema Amazônia deve passar a ser de segurança nacional, pois a internacionalização de seu debate torna os meus receios expostos, em sustentações perante o Supremo Tribunal Federal, uma realidade, como demonstrou o jornal *O Estado de São Paulo*, na edição de 04/01/2022, em reportagem precisa e preocupante sobre como as grandes potências começam a encerrar a questão amazônica. ■





O RIO NA VANGUARDA DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

(Do livro *Rio de Janeiro 1930-1960*, 2008)

Aeroporto Santos Dumont – Começaram as obras de ampliação da área aterrada em mais 370 mil metros quadrados, em 1934.

George Ermakoff
imagem@ermakoff.com.br



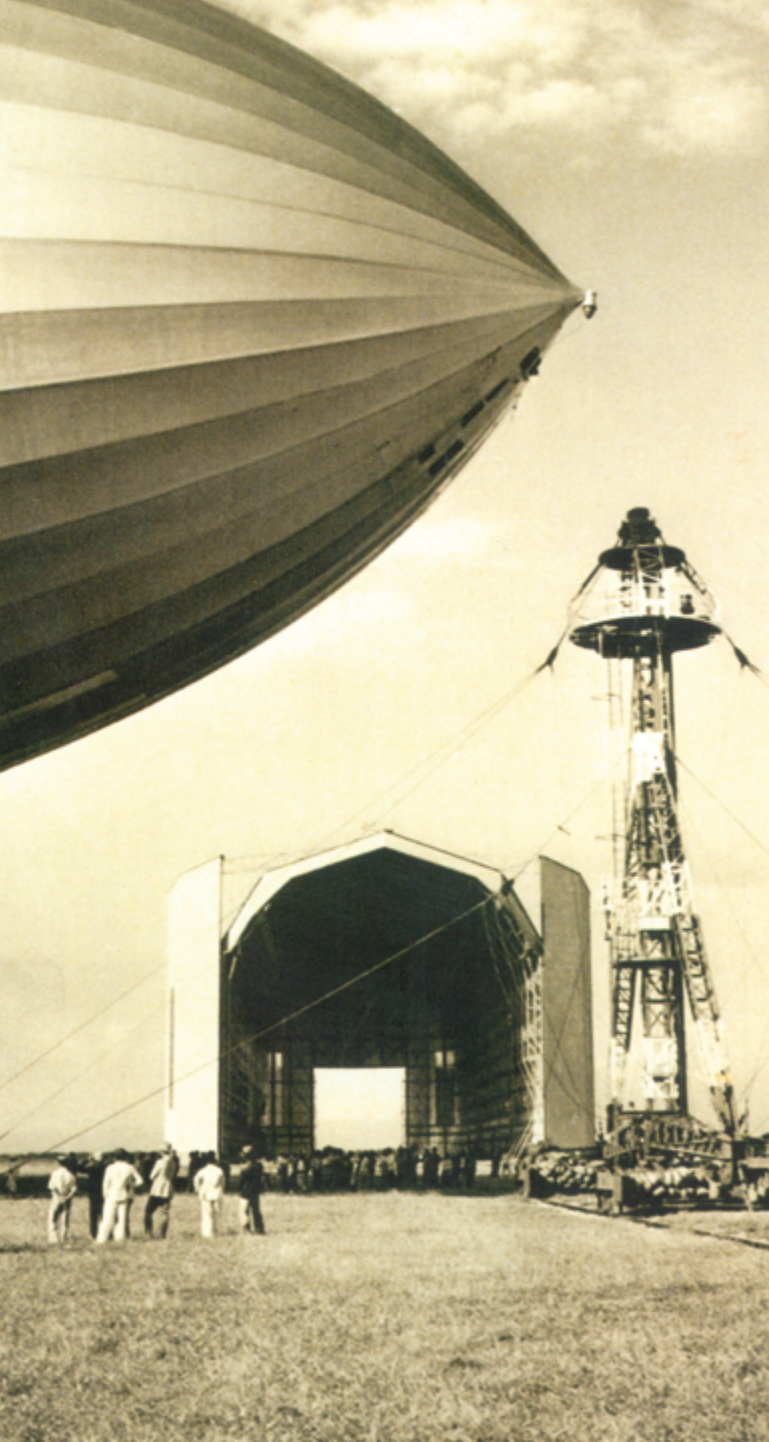
O primeiro campo de pouso da cidade foi construído com a fundação do Aeroclube Brasileiro, em 14 de outubro de 1911, consolidando a iniciativa de um grupo de idealistas. Sua diretoria foi composta por Alberto Santos Dumont, presidente de honra, pelo almirante José Carlos de Carvalho, diretor-presidente, e por Vitorino de Oliveira, diretor-secretário e redator do jornal *A Noite*. Nele, instalou-se a Escola Brasileira de Aviação, na qual se formaram nossos primeiros pilotos. Alguns anos depois, a área em que funcionava foi requisitada pelo Exército, para instalar sua própria aviação, e se tornou a base aérea do Campo dos Afonsos.

Em 1936, já com o nome Aeroclube do Brasil, seus associados construíram novas sede e pista de pouso em Manguinhos, na planície situada abaixo do Instituto Oswaldo Cruz. Funcionou por mais de 20 anos, até ser interditado no fim dos anos 1950, por interferir no tráfego dos aeroportos Galeão e Santos Dumont, sendo então transferido para um terreno no bairro de Jacarepaguá.

O transporte aéreo comercial no Rio de Janeiro se iniciou com o emprego de hidroaviões, que utilizavam um atracadouro situado na ponta do Calabouço. A região vizinha a esse local foi aterrada com material proveniente do desmonte do morro do Castelo, e a prefeitura cedeu o novo terreno ao Ministério de Obras Públicas para a construção de um aeroporto comercial. Essa decisão foi motivo de polêmica, pois defensores do plano Agache queriam que o terreno abrigasse um grande parque público, bastante semelhante ao Aterro do Flamengo.

Em 1934, começaram as obras de ampliação da área, aterrada em mais 370 mil metros quadrados. Assim que a pista atingiu 400 metros, passou a ser utilizada provisoriamente por pequenos aviões. Ao serem concluídos, em 1936, 700 metros, deu-se início à operação de aeronaves maiores.

Na primeira tentativa de fazer a nova pista funcionar, duas aeronaves Junkers 52, da Vasp, saíram simultaneamente do Rio de Janeiro e de São Paulo em direções opostas, mas ambas,



Hangar e torre de amarração do Zappelin em Santa Cruz.

numa infeliz coincidência, acidentaram-se ao pousar. O avião que se dirigiu para o Rio de Janeiro quase caiu no mar, e o que chegou a São Paulo, ao tocar na pista de Congonhas ainda em obras, colidiu com carroças utilizadas para a movimentação de terras.

Decreto assinado pelo presidente Getúlio Vargas, em 16 de outubro de 1936, deu ao aeroporto o nome de Santos Dumont, mas sua inauguração só ocorreu, de fato, no dia 30 de novembro de 1936, quando o Junkers 52 da Vasp, batizado de Cidade de São Paulo, pousou normalmente, e autoridades e convidados desembarcaram sem qualquer percalço. Apesar de denominado aeroporto, e não aeródromo, o Santos Dumont não possuía uma estação de passageiros, utilizando para esse fim o pavilhão construído pelo

Departamento Nacional do Café para a exposição comemorativa do centenário da Independência do Brasil, realizada em 1922.

A Pan American Airways, empresa norte-americana que operava voos internacionais com hidroaviões, resolveu então construir um grande terminal próprio, dotado de todos os confortos necessários para atender seus passageiros e os de sua subsidiária Panair do Brasil. Esse terminal, que abrigava um hangar, foi inaugurado em 1937 e ainda continua de pé, tendo sido incorporado ao patrimônio da Aeronáutica.

A iniciativa dos norte-americanos mexeu com os brios das autoridades brasileiras, que decidiram construir não um, mas dois novos terminais: um para os hidroaviões e outro para aqueles que embarcavam e desembarcavam em terra firme. O concurso para o primeiro foi vencido pelo arquiteto Atílio Corrêa Lima, e o da estação central, pelos irmãos Marcelo e Milton Roberto.

Após rápida construção, a estação dos hidroaviões começou a funcionar em outubro de 1938, na presença do presidente Getúlio Vargas. Trata-se de prédio em estilo moderno que acomoda, atualmente, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (Incaer). Na mesma ocasião, montou-se o canteiro de obras da estação central e aumentou-se a extensão da pista para 1.050 metros.

Por sua vez, as obras da monumental estação de passageiros, planejada pelos irmãos Roberto, foram iniciadas em 1938 e, após diversas interrupções e mudanças do anteprojeto que reduziram substancialmente a área construída, concluídas em 1947. Nesse mesmo ano, o terminal de passageiros foi discretamente inaugurado pelo engenheiro César Grillo, diretor do Departamento de Aviação Civil (DAC), e pelo brigadeiro Armando Trompowski, ministro da Aeronáutica.

Os voos internacionais em dirigíveis tiveram vida curta. A primeira viagem entre a Alemanha e a América do Sul se deu em maio de 1930. O Graf Zeppelin LZ 127 decolou de Friedrichafen no dia 18 e pousou no Recife três dias depois. Em seguida, voou para o Rio de Janeiro, onde pousou no Campo dos Afonsos, no dia 25.

Os alemães decidiram construir um aeroporto para receber o imenso dirigível e escolheram um campo de 80 mil metros quadrados em Santa Cruz, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, doado pelo Ministério da Agricultura. Lá edificaram um imenso hangar de 270 metros de comprimento, 50 de altura e outros 50 de largura, ainda de pé. Recebeu o nome de aeroporto Bartolomeu de Gusmão, atual Base Aérea de Santa Cruz, e começou a funcionar em 26 de dezembro de 1936, também na presença do presidente Getúlio Vargas. Seu portão principal, localizado ao sul, era e continua a ser composto de duas folhas de 80 toneladas, cada. No local, instalaram-se ainda uma fábrica de hidrogênio para abastecer os dirigíveis e uma linha ferroviária, ligando-o à estação D. Pedro II.

Apesar do oneroso estabelecimento de uma linha regular entre a cidade de Frankfurt, na Alemanha, e o Rio de Janeiro, com escala no Recife, houve apenas nove viagens: quatro pelo Hindenburg e as demais pelo Graf Zeppelin. Em 1937, o serviço

foi interrompido, em consequência do acidente ocorrido com o dirigível Hindenburg em Nova York.

Os dirigíveis fabricados pela empresa alemã Zeppelin Luftschifftechnik GmbH começaram a voar no início do século XX. Entre 1900 e 1938, foram construídas 119 unidades, das quais o LZ 127 Graf Zeppelin foi a que obteve maior sucesso: realizou 590 voos ao longo de 2,7 milhões de quilômetros. O LZ 129 Hindenburg tinha 245 metros de comprimento e era impulsionado por quatro motores Daimler-Benz de 1.100 hp cada. Com autonomia de 14 mil quilômetros, usava 18 toneladas de hidrogênio e atingia a velocidade de 135 km/h.

No dia 6 de maio de 1937, ao se preparar para pousar em Nova York, começou a pegar fogo, que rapidamente se espalhou. Morreram 35 das 97 pessoas que estavam a bordo: oito queimadas e 27 por terem pulado do dirigível em chamas e sofrido politraumatismos. Um funcionário que ajudava na atracação também faleceu.

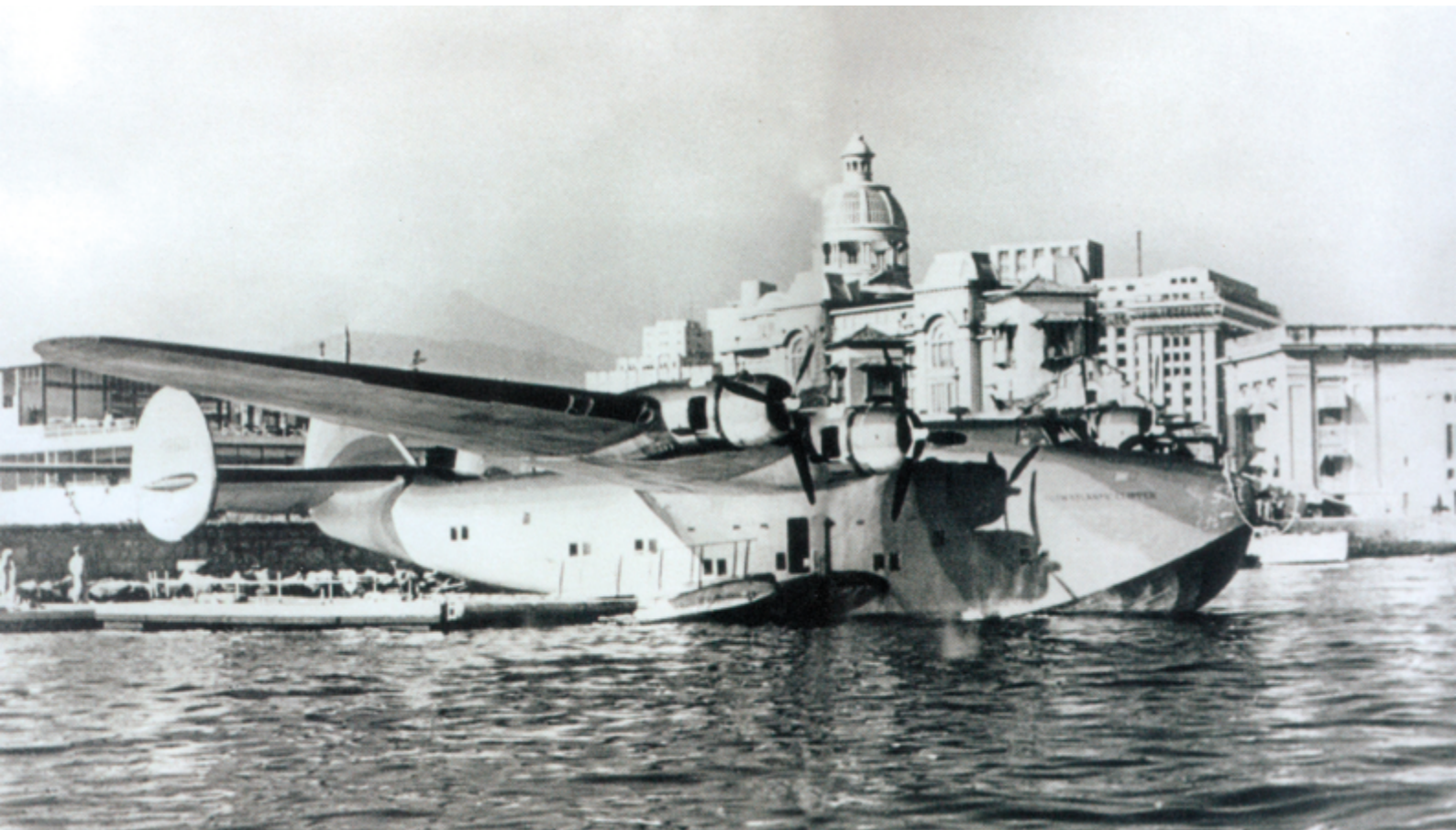
A investigação realizada na época concluiu que o hidrogênio vazara de um dos tanques, e que a combustão teria sido causada por alguma faísca, hipótese negada por recentes pesquisas coordenadas pelo doutor Addison Bain, ex-cientista da NASA, que atribuíram à eletricidade estática acumulada na aeronave a centelha que resultou nas chamas.

A Escola de Aviação Naval, outra vertente da aviação militar, foi fundada em 1916. Teve suas primeiras instalações levantadas na ilha das Enxadas – pequena ilha da Baía da Guanabara, situada em frente à ilha das Cobras –, e transferidas em 1924 para a ponta do Galeão, na Ilha do Governador.

O Galeão se tornou um aeroporto internacional em 1945, época em que os hidroaviões foram substituídos por aeronaves maiores dotadas de rodas. Na Segunda Guerra Mundial, foi muito utilizado por aviões militares; os passageiros da aviação civil eram atendidos na estação de hidroaviões do aeroporto Santos Dumont e de lá transportados de barco até o atracadouro da ponta do Galeão, de onde eram trasladados de ônibus até as aeronaves.

Em 1949, construíram-se as pontes que ligam o Galeão à ilha do Fundão, e esta ao continente. Três anos depois, entrou em funcionamento uma pequena estação de passageiros, atualmente terminal de cargas, em que viajantes nacionais e internacionais foram atendidos por longo tempo e puderam assistir à evolução da tecnologia aeronáutica, uma vez que nesse aeroporto operaram velhos DC-3, os bem maiores DC-6, Super Constellations, Electras, os primeiros aviões a reação, como os Caravelle, Boeings 707, Comets, Boeings 727 e 737, e jatos de fuselagem larga. O Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, construído no lado oposto da cabeceira da pista, seria inaugurado apenas em 20 de janeiro de 1977. ■

Hidroavião Boeing B-314 "Clipper" da Pan American, defronte à estação de hidroaviões do aeroporto Santos Dumont.



MURILLO SANTOS
**EVOLUÇÃO
DO PODER
AÉREO**



MURILLO SANTOS E O PENSAMENTO CRÍTICO

Flavio Catoira Kauffmann

Ten Cel Av

kaureserva@gmail.com

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

Galaxy Song (música)

Monty Python (autor)

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

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

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

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

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

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

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

Um dos últimos líderes carismáticos incontestes da Força Aérea de seu tempo, sua vida profissional como oficial aviador

foi plena de experiências variadas. Piloto de Combate, integrante do Correio Aéreo Nacional, professor de Educação Física, instrutor em escolas de formação no Brasil e no exterior, integrante da Força de Paz no Congo, e posteriormente adido militar na ONU, a multiplicidade de suas missões veio certamente a moldar seu pensamento.

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

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

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

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

Influenciador de pensadores mais jovens, entre eles, além de mim, posso nomear Carlos de Almeida Baptista, Luiz Fernando Póvoas, Aprígio Azevedo, Mario Moreira e Pompeu Brasil – sempre por ele instigados a extrapolar suas limitações funcionais e projetar o pensamento em nível sistêmico – abastecia suas ener-

gias em discussões filosóficas nas quais nos estimulava, sem pejo, a emitir nossas próprias opiniões.

Essas características, de não se furtar ao debate e à defesa de suas ideias e, ao mesmo tempo, ser capaz de ceder a um bom argumento, permitiram ainda que ombreasse com pensadores civis reconhecidos, como Miguel Reale, Antonio Paim, Antonio Carlos Pereira e Paulo Mercadante, a quem transcendentemente convocou para discutir o papel da Forças Armadas, num tempo em que se julgava, erradamente, serem os assuntos de defesa nacional prerrogativa exclusiva dos militares.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seu processo de pensamento crítico, talvez fruto dos debates filosóficos estimulados por Ortega nos primórdios da Escola de Aperfeiçoamento da Aeronáutica, a qual terminaria, anos depois, por comandar, assemelhava-se mais ao hegeliano onde, mesmo aceitando uma tese consolidada, buscava identificação de outros ângulos do problema para criar uma antítese, sobre a qual edificava nova tese: a síntese das duas ideias antagônicas.

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

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

Em sua inquietude intelectual, encontraria a antítese de 2002 em dois novos ângulos: o novo cenário geopolítico, decorrente do fim da bipolaridade; e o óbice econômico, que mostra ser proibitivo, para um país em desenvolvimento, um significativo investi-

mento em armamento de projeção ofensiva de poder, pelo menos em nível dissuasório.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



BRASIL

LIVRE E PRÓSPERO

Araken Hipólito da Costa

Cel Av

arakenhc@uol.com.br

Uma nação se forma pela família e pela fé. A família é a base de um povo, estrutura-se na singular comunhão dos seus componentes, e, junto à língua materna, acalenta costumes e valores para alimentar sua alma. No solo onde nasceram é que colhem os frutos do seu trabalho para seu sustento, reconhecendo o valor do amor à sua terra.

A luz da fé conduz à visão de união do mundo e do homem com Deus. Assim, cria a esperança numa bondade e num poder que vão além de suas possibilidades.

Família e fé, dois vitais propulsores para evocar o sentido de Pátria.

Chegando nestas terras, o conquistador português já encontrou os indígenas, incorporado ao território, logo depois, o trabalho escravo do negro africano, as peculiaridades de cada uma dessas etnias, somadas, geraram uma diferenciada miscigenação cultural.

Demorou um longo período entre a afirmação da nossa identidade e a formalização do nosso próprio pensamento nacional.

Surgiu no surto das ideias novas dos anos 1870, mais precisamente com Tobias Barreto (1839-1889), voltar-se contra a influência francesa, o positivismo e o marxismo, sustentando que a liberdade é a condição principal para o desenvolvimento da sociedade, onde o homem escolhe o seu caminho, o que não acontece nos países totalitários. Inaugura a corrente culturalista decorrente da filosofia Kantiana, deduzindo-se a cultura como a proposição que o homem, por intermédio da ciência e da técnica, em contraponto ao mundo moral, permite fazê-lo. A cultura entendida como o impulso do espírito para agir e criar qualquer bem objetivado.

Outra questão é trazer para o tempo presente o pensamento brasileiro. Quando transportamos para o mundo pessoal, constatamos três fases: eu fui, eu sou, eu serei. Para transitar nessas fases, depende exclusivamente da liberdade e do sentido que damos à realidade.

Importante é entender a liberdade como decorrente da verdade, pois só a verdade indica o caminho da liberdade, se não descampa para a escravidão.

A liberdade e a verdade encontram-se nos valores universais, assim como Deus propõe que o homem permaneça livre perante a realidade e, também, o filósofo Aristóteles (384-322 a.C.) na sua *Ética a Nicômaco*.

Cabe a ressalva: quando o homem quer se portar como Deus, afloram a sua arrogância, a sua prepotência, posiciona-se acima do bem e do mal e coloca a culpa nos outros. É a raiz dos estados totalitários onde os ditadores passam a impor qual é a liberdade do povo.

Uma nação livre e soberana deve imperiosamente adotar a noção de responsabilidade, porque só a responsabilidade e a vontade nacional podem ordenar as rédeas do seu destino.

A democracia se firma não só nas áreas política, econômica, social, mas sobretudo no universo espiritual, onde se delimitam os valores nacionais.

Atualmente, o Brasil se lança no meio das nações com seu enorme potencial humano, suas riquezas naturais, seu rico patrimônio cultural e com suas Forças Armadas dedicadas a manter a democracia e a nossa soberania interna e externa.

Causa estranheza para os materialistas e suas diversas matizes que uma guerra possa eclodir nos dias atuais, quando eles proclamam que os progressos material, social e civilizatório atingiram patamares inimagináveis, devido aos avanços da ciência e da tecnologia.

Eles esquecem que a liberdade é o bem maior para o homem e, por consequência, para a nação.

O grupo de estudos do Pensamento Brasileiro do Clube de Aeronáutica, denominado “Casa do Pensamento Brasileiro”, afirma: somos uma nação livre e próspera.

Pautados pelas ideias do culturalismo, extraímos a seiva que nutre o nosso pensamento e, aliados à tradição de vivermos em paz com todos que habitam aqui e com as demais nações, mais firmes no propósito em defender o Brasil das aves de rapina, vestidos de politicamente corretos. ■



Foto: Sgt Johnson/FAB

ENTÃO... O SETA

(Capítulo 9 do livro *Eu e o SETA*, 2021)

Luiz Alberto Borges Fortes de Athayde Bohrer

Ten Cel Av

airsafet@uol.com.br

Já com o sentimento de pertencer a uma nova unidade que, certamente, proporcionaria muito em experiência e satisfação, concluí o meu período destinado à movimentação e apresentei-me, na primeira semana de janeiro de 1975, no CATRE, que tinha como seu Comandante o Brigadeiro do Ar José Luiz da Fonseca Peyon, piloto de caça formado durante a Segunda Guerra Mundial e que fez parte do grupo denominado “Os 33 do Pacífico”, que estavam sendo preparados no 2º GAvCa para combater no teatro do Pacífico Sul.

Dos oficiais transferidos, fui o primeiro integrante do novo Esquadrão a chegar em Natal, pois estavam todos em férias coletivas nas duas unidades. Em função disso, por alguns dias, participei da rotina do 1º EIA, tendo a oportunidade de realizar alguns voos acompanhando o complemento da instrução de um colega que ainda não havia concluído o curso por motivo de saúde, o 2º Tenente Aviador Ubiratan Dias José. Também, aproveitei e tornei-me piloto do pequeno U-42 Regente,¹ avião com o qual realizaria muitos voos de ligação com o estande de tiro em Maxaranguape, nos anos seguintes e em outras organizações onde servi posteriormente ao Esquadrão SETA. Apesar da proximidade, não podia vislumbrar o formato físico do Esquadrão que viria a ser o SETA, pois o prédio ainda estava fechado, talvez em função do processo de desocupação pela unidade anteriormente ali acomodada.

No CATRE, já se encontravam três oficiais que eram instrutores no 2º EIA e para lá foram transferidos após a conclusão do CSPC em Fortaleza, em 1972. Eram os 1ºs Tenentes Aviadores Guilherme Leite Lopes, João Carlos Franco de Souza e Eduardo d'Ávila Duprat, todos colegas da minha primeira turma da EPCAR. Eles já eram pilotos operacionais na aviação de Caça, formados no avião T-33, mas ainda não qualificados como líderes de elemento² quando foram transferidos.

Por isso, em 1974, foram enviados para o 1º/14º GAv, em Canoas, para receber essa qualificação, que foi realizada em três

meses naquele Esquadrão. Também estava no CATRE, exercendo a função de chefe do Departamento de Operações, o Tenente-Coronel Aviador Sílvio da Gama Barreto Viana, piloto de Caça formado nos aviões P-47D, no 2º/5º GAv, ali mesmo em Natal, em 1955. Serviu no 1º/14º GAv, operando os Gloster Meteor e havia participado de operação de guerra no ex-Congo Belga, integrando o contingente da FAB em missão de paz da ONU, empregando o avião C-47³ do qual também era operacional. Já ministrava instrução no 1º EIA, desde o ano anterior, e agora faria parte do quadro de instrutores da aviação de Caça no Esquadrão que se formava.

As semanas seguintes presenciaram a chegada de outros oficiais aviadores que iriam integrar o efetivo da nova unidade aérea, cada um chegando por seus próprios meios e hospedando-se no Hotel de Trânsito dos oficiais ou já se instalando nas residências que lhes eram destinadas pela Prefeitura de Aeronáutica de Natal. Nessa época, havia três locais distintos onde os oficiais casados poderiam residir, sendo as casas localizadas na cidade de Natal destinada aos oficiais superiores; a vila residencial do interior da organização, destinada aos capitães e aos tenentes mais antigos; e a vila residencial situada na cidade de Parnamirim. Os oficiais solteiros poderiam permanecer no Cassino dos Oficiais, na ala destinada aos residentes. Certamente, alguns preferiram alugar casa na cidade, principalmente pela facilidade da nova e ampla estrada que ligava o CATRE com a cidade e que havia sido recém-inaugurada, construída pela empresa EIC, substituindo a antiga, de faixa única, a mesma construída pelos militares norte-americanos durante a Segunda Guerra Mundial.

Além dos quatro instrutores que já se encontravam em Natal e dos oriundos de Fortaleza que se apresentaram no mês de janeiro, outros futuros instrutores para o Esquadrão de Caça chegaram, sendo que, em março e abril, se apresentaram o Capitão Aviador Marco Antônio Silveira de Souza, vindo do 5º EMRA,⁴ o Capitão Aviador João Cavalcanti de Albuquerque, do 3º EMRA; e

¹ Avião nacional, fabricado pela Neiva e usado para ligações de curta distância.

² Qualificação para operar na posição de número 3 na esquadrilha e liderar dois aviões no caso de separação da formatura.

³ Avião de transporte muito empregado pela FAB e por quase todos os países.

⁴ Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque.

os 1^{os} Tenentes Aviadores Marcos de Cai Conrado e João Manoel Sandim de Rezende, vindos do 1^o Grupo de Aviação de Caça.

Em julho, ainda se apresentariam o Capitão Aviator Múcio Agostinho Henriques Guimarães, vindo da AFA, e os Capitães Aviadores Roberto Geraldo Pimenta Ribeiro e Gromori Vasconcelos de Andrade, vindos do 1^o/14^o GAv. Assim, até a equipe estar completa, metade do ano já havia transcorrido, o que significou muitas horas voadas fora dos horários que poderíamos chamar de normais.

O prédio foi recebido, conhecemos suas possibilidades e confirmamos que estaríamos confortavelmente instalados, com salas amplas para todas as atividades e o apoio aos pilotos. A área externa acolhia um bom estacionamento de carros, e a saída para a pista nos permitia uma ampla visão da operação no pátio, do hangar de manutenção e da torre de controle. Na primeira visita que fizemos, ficamos surpreendidos, pois nada havia no seu interior o que, percebemos, não era ruim, pois logo receberíamos o mobiliário completamente novo, vindo todos desmontados. Lembranças vieram do CFPM, ali naquela mesma Base, em que participamos da montagem das nossas camas e dos nossos armários, da mesa de sinuca, e alguns outros mais. Desta vez, havia uma equipe profissional encarregada desse trabalho. Para já começarmos a trabalhar, nos primeiros dias, algumas peças pequenas foram rapidamente preparadas, na realidade, eram mesinhas de telefone para que, sentados sobre caixas de outras, o Porfírio e o Azzi preparassem as primeiras escalas de voo. A cantina também recebeu os equipamentos para que pudéssemos desfrutar de deliciosos sanduíches quentes, vitaminas, sucos e o que mais necessitaríamos para os nossos lanches, muitas vezes, o almoço, pois, nesse horário, o voo transcorria sem interrupção. Infelizmente, não me recordo dos nomes do terceiro sargento que o Esquadrão recebeu para a ajudância e do taifeiro para a cantina que preparava as delícias que nos eram servidas. Esse residia na “Navy”, antiga vila ocupada pelos oficiais na época do CFPM. A sala de brifim⁵ foi preparada com cadeiras do tipo universitária, feitas em madeira maciça, tendo nas paredes um quadro para avisos gerais e outro para divulgações sobre segurança de voo, ambos preparados com muito capricho na carpintaria do CATRE, bem equipada e que nos prestava excelente apoio. Finalmente, chegaram as peças nas quais seria feito o controle de pilotos e voos, também montadas na carpintaria, e que ocupavam a parede dianteira desta sala. Eram painéis deslizantes com a parede de fundo branca, servindo como tela de projeção. Um fato pitoresco marcou quem lá estava nesse momento, pois, devido a uma falha no reboco bem no centro dessa parte, foi chamado um pedreiro para fazer o reparo. Um dos oficiais, que a tudo assistia, resolveu sugerir que o artífice usasse cimento branco, quando esse respondeu de forma muito enfática “um bom

pedreiro não usa cimento branco, mas faz o reparo com massa bem aplicada para dar o acabamento de qualidade”. Nada mais foi dito, e a parede ficou perfeita... Sem precisar do cimento branco. Além do mobiliário, ainda havia na Sala de Brifim o sino de bronze, que já era tradição no CSPC e é tocado apenas uma vez por cada piloto, no retorno do seu voo de cheque, quando aprovado. Tudo isso ocorreu sob a maestria do Duprat.

Assim como a Sala de Brifim, a Sala dos Pilotos também recebeu o toque da inigualável criatividade do Duprat, como seu arquiteto de interior, pois, apesar de ser um ambiente com poltronas para descanso, requeria uma decoração dentro da temática da Caça. Então, o “artista” conseguiu um leme de T-6, pintou-o com camuflagem típica da aviação alemã na África do Norte com a cruz suástica, levou-o para o estande de tiro com armas portáteis e disparou contra a peça, em ângulo, simulando tiros desferidos por outro avião em voo. Em outra parede cujo revestimento era de madeira, o Duprat usou do auxílio de alguns estagiários e, com cápsulas de munição de pistola • 45, escreveu a famosa e significativa frase de Nietzsche:

Deveis amar a paz como um meio de novas guerras e mais a curta paz que a prolongada. Não vos aconselho o trabalho, mas a luta. Não vos aconselho a paz, mas a vitória. Seja o vosso trabalho uma luta! Seja a vossa paz uma vitória! Não é possível permanecer calado e estar tranquilo, senão quando se tem setas no arco; a não ser assim, questiona-se.

Com essas palavras ele muito bem simbolizou a importância de um SETA na nossa aviação de combate.

Havia muito o que ser feito em prol do Esquadrão que ainda se encontrava no berçário das unidades aéreas, entretanto, o voo que também iniciara já devia ser realizado com a maturidade de um adulto. Afinal, este Esquadrão herdara uma missão há 18 anos realizada por uma unidade aérea que trazia uma grande bagagem de tradição na aviação de Caça da FAB.

Uma das primeiras ações do grupo inicial de instrutores foi criar a personalidade do Esquadrão, até então chamado apenas de 3^o EIA. Dessa forma, os tenentes que residiam no Cassino dos Oficiais realizavam reuniões após o jantar e começavam a lançar ideias, um verdadeiro *brainstorming* sobre o código rádio e os nomes das esquadrilhas a serem adotados, e até a bolacha,⁶ símbolo maior da unidade aérea. Naturalmente, esses eventos eram capitaneados pelo Duprat, e a primeira decisão a ser tomada foi para escolha do código rádio que seria também o nome pelo qual a unidade seria conhecida. Chegou-se ao consenso do nome SETA, referenciado no símbolo máximo da Caça, que foi levado para os demais instrutores no dia seguinte, sendo aclamado por unanimidade. O mesmo aconteceu com os códigos para as quatro esquadrilhas. A primeira ideia era para inovarmos, de modo

⁵ Do inglês *briefing*, que se refere à reunião que os pilotos fazem antes do voo para esclarecimentos sobre o seu desenvolvimento.

⁶ Nome dado aos distintivos de um esquadrão porque, originalmente, sendo redondos, se assemelham a uma bolacha.

a não repetir o mesmo estilo dos *naipes* de baralho, já adotado por vários outros esquadrões, inclusive no 1º EIA. Chegamos ao consenso do uso de letras do alfabeto fonético internacional, mas com a preocupação de serem letras que favorecessem a clareza na comunicação-rádio, literalmente, tendo boa fonética. Após ter sido experimentado todo o alfabeto, optou-se por apresentar ao grupo os nomes *Yankee*, *Índia*, *Mike* e *Charlie*. Novamente, houve unanimidade na aceitação.

Era chegada a vez da elaboração da bolacha, e o Duprat já apresentou uma ideia inicial que foi por mim apenas complementada com uns poucos elementos. Dessa forma, o desenho básico foi reformulado e, mais uma vez, foi aclamado por todos. Assim, nasceu o Esquadrão SETA, ou simplesmente, o SETA, cabendo a mim fazer a sua descrição heráldica que assim ficou:

Escudo português terçado em faixa, filetado em prata, representando a pureza de princípios no cumprimento da missão. Uma faixa branca, ocupando a metade superior do campo do chefe, é carregada com quatro figuras em goles (vermelho), com formato de bumerangues, formando a palavra “CAÇA”, representando o mesmo sentido do emprego dessa arma de caça que é lançada, atinge o alvo e retorna à sua base. O campo em blau (azul), ocupando a faixa e a metade inferior do chefe, representa a beleza do céu, cenário onde os cavaleiros do século do aço (como nos diz o hino do aviador) se desempenham em luta. É carregado por três figuras, sendo uma seta branca, filetada em prata, saindo do cantão destro da ponta e apontando para o cantão sinistro do chefe, simbolizando os princípios básicos do emprego da aviação de caça (Objetivo, Ofensiva, Segurança, Surpresa, Massa, Economia, Mobilidade, Cooperação e Simplicidade); um escantilhão em amarelo e um alvo em branco com sua trajetória curvilínea filetados em prata, situados no cantão chefe da destra, representam a tarefa básica da aviação de caça que é a conquista e a manutenção da superioridade aérea. O contrachefe, em amarelo, simboliza a riqueza de glória, tradições e doutrina que sustentam o emprego da aviação de caça. É carregado com seis filetes em prata, sendo que três partem do cantão destro da ponta e três partem do cantão sinistro da ponta, todos convergindo para o umbigo, representando a extensa dimensão do alcance da arma aérea.

O 3º EIA foi oficialmente ativado no dia 20 de fevereiro, sendo também mencionado, no mesmo boletim interno que publicou essa ativação, que a sua missão era de “ministrar estágios de formação básica e formação de Caça do Curso de Tática Básica do CATRE”.

Entendo que essa redação tenha sido, durante algum tempo, a responsável por uma interpretação equivocada quanto ao teor da instrução a ser ministrada, pois, ao invés de “formação básica”, penso que seria mais coerente com o propósito do curso

se tivesse sido mencionado como “fase de adaptação ao avião”. Também foi publicada a designação das funções administrativas dos oficiais que já se encontravam apresentados:

- Comandante – Maj Av J. Carlos
- Chefe da Seção de Navegação e Comandante da 2ª Esquadrilha
 - 1º Ten Av Guilherme
- Chefe da Seção de Tiro e Bombardeio e Comandante da 3ª Esquadrilha – 1º Ten Av Franco de Souza
 - Chefe da Ajudância e Comandante da 4ª Esquadrilha
 - 1º Ten Av Duprat
 - Adjunto à Ajudância e Comandante da 1ª Esquadrilha
 - 2º Ten Av Lourenço
 - Oficial de Segurança de Voo e responsável pelo Histórico
 - 2º Ten Av Bohrer
 - Adjunto à Seção de Controle – 2º Ten Av Azzi
 - Adjunto à Seção de Navegação – 2º Ten Av Bolívar
 - Adjunto ao Oficial de Operações – 2º Ten Av Porfírio
 - Adjunto à Seção de Tiro e Bombardeio – 2º Ten Av Pedroso

Algumas funções permaneceram vagas, porque já estavam destinadas aos oficiais que logo se apresentariam.

Finalmente, as histórias, minha e do Esquadrão SETA, se encontraram para que passássemos a fazer parte de um mesmo contexto de convivência que se desenvolveria pelos próximos três anos. ■



Livro produzido pela Editora Luzes.



Em memória de Antônio Paim

Ricardo Vélez Rodríguez

Filósofo e Professor emérito do Curso do Pensamento
Brasileiro do Clube de Aeronáutica e Ex-ministro da Educação

rive2001@gmail.com

Faleceu no dia 30 de abril, na parte da tarde, o meu querido amigo e mestre Antônio Paim. Tinha nascido em 1927, na Bahia. Cursou estudos de Filosofia na prestigiosa Universidade Lomonósov de Moscou, tendo completado a sua formação na Universidade do Brasil, na Faculdade de Filosofia. Rompeu com o comunismo quando da etapa do revisionismo soviético, após a morte de Joseph Stalin (1878-1953). Durante a sua longa vida acadêmica como professor e pesquisador de várias universidades, e ao longo da sua atividade na área de con-

sultoria empresarial e de assessoria política, deixou uma grande obra escrita sobre a evolução das ideias filosóficas no Brasil e em torno de temas relativos às humanidades, à ética e à filosofia em geral, à educação básica e superior e ao desenvolvimento brasileiro, notadamente no que tange à modernização do Estado patrimonial, a fim de fazer surgir um modelo de governança acorde com a defesa da liberdade. Institucionalizou, na pós-graduação, o estudo do pensamento filosófico brasileiro. Escreveu mais de 40 livros, mais de uma centena de ensaios e várias centenas

de artigos científicos. Paim se destacou como o mais fecundo pensador brasileiro da contemporaneidade e o representante de um ideal humanístico de inspiração liberal. Amava o Brasil e tudo fez para que as nossas instituições se modernizassem em benefício do exercício da liberdade para todos os brasileiros.

Destacarei, nesta recordação do saudoso mestre, três pontos: 1 – o significado para a meditação brasileira, do ângulo metodológico, da *História das Ideias Filosóficas no Brasil* (6. ed. preparada por Antônio Roberto Batista; prefácio de Ricardo Vélez Rodríguez. Campinas: Távola Editorial, 2020); 2 – a amplitude com que o autor analisa a história das ideias filosóficas; 3 – um roteiro traçado por Antônio Paim, para o Brasil encontrar o caminho do progresso e da liberdade.

O significado da *História das Ideias Filosóficas no Brasil*, de Antônio Paim, para a meditação brasileira, em relação à metodologia utilizada pelo autor

Paim sistematizou e pôs em prática as etapas que Miguel Reale (1910-2006) tinha assinalado para a abordagem dos autores, evitando o extremo apologético, decorrente da seleção dos pensadores por afinidades temáticas, em face das posições doutrinárias do pesquisador.

Partindo da retomada da ideia de Nicolai Hartmann (1882-1950) da dimensão da Filosofia como problema, Miguel Reale pôs em prática a metodologia da busca da temática central da obra dos pensadores, nas pesquisas realizadas no Instituto Brasileiro de Filosofia, criado por ele em 1949. A respeito, frisa Paim, na sua obra intitulada *O Estudo do Pensamento Filosófico Brasileiro* (1. ed. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 19790):

A instituição buscou congrega os pensadores das mais diversas tendências, inaugurando uma prática não discriminatória (...) e criando o hábito da condução do debate filosófico no ambiente de integral serenidade. Ao antigo espírito polêmico, que alimenta como valor primordial a conquista da vitória no combate, sobre- pôs-se o empenho de aprofundamento dos temas e problemas suscitados. A par disto, o professor Miguel Reale, presidente do Instituto, elaborou um método para o exame do pensamento brasileiro de comprovada eficácia. Consiste: 1 – em identificar o problema (ou os problemas) que tinha pela frente o pensador, prescindindo da busca de filiações a correntes; 2 – em abandonar o confronto de interpretações e, portanto, o cotejo das ideias do pensador estudado com outras possíveis, para eleger entre uma ou outra; e, 3 – em ocupar-se, preferentemente, da identificação de elos e derivações que permitam apreender as linhas de continuidade real da nossa meditação. Com semelhante espírito, alguns estudiosos conseguiram preencher lacunas, promover a reedição de textos e estabelecer novas hipóteses de trabalho.

Da aplicação dessa metodologia de pesquisa à evolução do pensamento brasileiro do século XIX, no que tange à meditação dos principais pensadores do período, chegou-se à conclusão de que

a velha tendência do cientificismo, ensejada pelo ciclo pombalino, já tinha sofrido uma crítica fundamentada de parte de Silvestre Pinheiro Ferreira (1769-1846). Como frisei em ensaio publicado, em 1985 (*“La Historia de las Ideas Filosóficas en Brasil: Problemas y Corrientes. Interamericanas Review of Bibliography, Washington*),

Os temas da consciência e da liberdade ocuparam o foco do debate filosófico efetivado no Brasil ao longo do século XIX. A partir das bases firmadas pela meditação de Silvestre Pinheiro Ferreira, os pensadores ecléticos procuraram dar uma resposta de tipo espiritualista à problemática do homem (...). Os filósofos brasileiros deste período inspiraram-se no ecletismo espiritualista francês, formulado por Maine de Biran (1766-1824) e divulgado por Victor Cousin (1792-1867), que possibilitou superar o extremo sensualismo de Condillac (1715-1780). (...) O pensamento dos primeiros reveste-se da originalidade que tinham as circunstâncias históricas do Brasil no século XIX.

Ficou superada, nos nossos pensadores do ciclo eclético, a tendência do cientificismo pombalino, abrindo, destarte, uma perspectiva espiritualista para entender o homem brasileiro, com referência às temáticas da consciência e da liberdade.

A respeito, frisa Antônio Paim:

Logrou-se estabelecer os vínculos de Tobias Barreto (1839-1889) com o momento do ecletismo e as dimensões efetivas que veio a assumir a corrente de filosofia por ele criada, o culturalismo, que ocupa posição destacada em nossa meditação contemporânea. Revelou-se, deste modo, a existência de uma corrente de filosofia (...) que corresponde ao amadurecimento de uma vertente que tem ainda raízes mais antigas. A densidade filosófica desse diálogo no tempo pode hoje ser comprovada sem maior dificuldade, graças à reedição dos textos nucleares e à reelaboração dos correspondentes estudos monográficos.

Destaquemos que a corrente culturalista, fundada por Tobias Barreto e continuada por Miguel Reale, Antônio Paim, Luís Washington Vita (1921-1968), Djacir Menezes (1907-1996) e outros, completou já mais de 100 anos de existência.

A amplitude com que Antônio Paim analisa a história das ideias filosóficas no Brasil

É de fato abrangente a análise de Antônio Paim, em face dos problemas levantados pelas várias correntes de pensamento, que se foram sedimentando na meditação brasileira desde o século XIX. Tendo adotado a perspectiva transcendental kantiana, que já tinha inspirado a meditação de Tobias Barreto nos primórdios da corrente culturalista, na Escola do Recife, o nosso pensador não se furtou a estudar os problemas colocados pelas várias correntes de pensamento, inclusive as tributárias da metafísica escolástica e do cientificismo de inspiração pombalina que, nos

primórdios do século XX, inspirou a versão positivista do marxismo, sob a influência de Leônidas de Rezende (1889-1950).

Paim percorre, assim, na sua *História das Ideias Filosóficas no Brasil*, todas as correntes filosóficas que foram aparecendo na nossa meditação, desde o ponto de partida, com o empirismo mitigado do ciclo pombalino (capítulo I), passando pelo ecletismo esclarecido e os primórdios do kantismo (capítulo II), pela filosofia católica no século XIX (capítulo III), pela emergência de novo ponto de vista na consideração da pessoa humana, no seio da Escola do Recife que, com Tobias Barreto, Sílvia Romero (1851-1914) e Arthur Orlando (1858-1916) se nutre do neokantismo (capítulo IV), e analisa a revivescência de novo surto cientificista nos ciclos positivista e marxista, fenômeno que se estende até os dias de hoje, com a versão positivista do marxismo (capítulo V). A fecunda jornada intelectual do nosso autor culmina com “a busca de uma subjetividade profunda”, ao ensejo do estudo detalhado de tendências que se formaram ao longo do século XX, como o Neopositivismo, a Filosofia das Ciências, a Fenomenologia, o Existencialismo, a Filosofia Católica e a Escola Culturalista (capítulo VI).

A fim de garantir embasamento bibliográfico para as pesquisas acerca do pensamento brasileiro, Antônio Paim criou, em 1982, a partir da sua biblioteca pessoal, o Centro de Documentação do Pensamento Brasileiro (CDPB), sediado na Universidade Católica em Salvador, na Bahia. O Centro completará quatro décadas de existência no ano que vem e constitui, atualmente, o mais amplo acervo existente no país acerca do Pensamento Brasileiro nas áreas de Filosofia, Antropologia, História das Ideias Políticas e Sociologia.

Um roteiro para o Brasil encontrar o caminho do progresso e da liberdade

A memória intelectual de Antônio Paim não ficaria completa se não se fizesse referência ao seu aspecto doutrinário, no sentido conferido, na França, a este termo, para designar o trabalho de autores como Pierre-Paul Royer Collard (1763-1845) e François Guizot (1787-1874). Os “Doutrinários franceses”, como escrevia Ortega y Gasset (1883-1955), “foram o que de mais interessante ocorreu na Europa no século XIX”, no sentido de que não ficaram apenas na reflexão teórica acerca da liberdade, mas partiram, desassombrados, para construir as instituições que a garantissem. Essa condição, herdada por Alexis de Tocqueville (1805-1859) e que Raymond Aron (1905-1983) identificava como característica do “intelectual engajado”, está presente, também, na pesquisa de Antônio Paim: ele contribuiu para o aperfeiçoamento das instituições do governo representativo, como meio de garantir o exercício pleno da liberdade na vida política do país.

Nesse contexto, o nosso autor não se poupou de participar da vida político-partidária, com a sua atividade de assessoria e de consultoria. Fruto dessa ação é a sua obra intitulada *Momentos Decisivos da História do Brasil*, já na terceira edição (Campinas: Távola Editorial, 2019. Edição organizada por Antônio Roberto

Batista). No Prefácio a esta obra, ao registrar que a elite brasileira perdeu a oportunidade de consolidar as instituições do governo representativo no final do século XIX tendo reforçado, pelo contrário, o estatismo no ciclo republicano, perdeu também a oportunidade de que nos tornássemos uma nação rica. A propósito desse desacerto, frisava o mestre:

(...) Levo em conta o fato de que, se tivéssemos seguido o caminho apontado pelo empreendimento açucareiro do século XVII, muito provavelmente continuaríamos superando os Estados Unidos como se dava, ao invés de nos deixarmos ultrapassar, cavando sucessivos distanciamentos daquela nação que nasceu junto conosco e [diante da qual] até então ocupávamos o lugar de vanguarda.

Antônio Paim adiantava, nos seguintes termos, o ponto de chegada da sua reflexão, no mencionado Prefácio:

A conclusão do livro é a de que, nesse conjunto de desacertos, criamos uma estrutura destinada à preservação do *status quo*, o Estado Patrimonial, que se tem revelado imbatível. Seu último feito consistiu precisamente na cooptação do Partido dos Trabalhadores (PT), a organização que parecia destinada a minar seus fundamentos, notadamente no que respeita às relações do mundo do trabalho, onde o patrimonialismo havia estruturado sistema inamovível, com absurdos tais como a sustentação de sindicatos com base em impostos.

“Ao contrário de corresponder àquela expectativa” – continua Paim:

“seria justamente o PT que empreenderia um passo que bem pode estar destinado a fechar-nos de vez [a porta para] a realização daquele que seria o nosso autêntico projeto nacional. Trata-se de que haja conseguido enterrar de vez o projeto de constituição da ALCA. Ao invés de estarmos integrados ao que seria o provável desfecho do atual ciclo de globalização – a criação de mercado constituído pela junção dos Estados Unidos com a União Européia –, ingressaremos num período de marginalização, cujas dimensões e consequências serão certamente funestas”.

O estudo sistemático do Pensamento Brasileiro promovido pelo coronel Araken Hipólito da Costa, no Clube da Aeronáutica do Rio de Janeiro, nos cursos que já completam 10 anos, inspirou-se, desde o começo, na obra do professor Antônio Paim, cujos aspectos fundamentais têm sido aprofundados pelos professores Francisco Martins de Souza (1925-) e Ricardo Vélez Rodríguez (1943-). A *Revista Aeronáutica* vem se somar às múltiplas homenagens que, pelo Brasil afora, têm sido prestadas à memória do incansável mestre de muitas gerações, o saudoso Antônio Paim. ■

UM POVO QUE NÃO CONHECE A SI MESMO

Percival Puggina

Arquiteto, empresário e escritor

puggina@puggina.org

“Ninguém ama aquilo que não conhece; ninguém esquece aquilo que ama” (Autor desconhecido)

Um povo que não se conhece é prato feito ao gosto dos tiranos, dos aproveitadores, dos políticos corruptos e dos criminosos. Vulnerável como criança descuidada. Vive situação comparável à de alguém que perdeu a memória, destituída da própria identidade. Foi-se até o amor-próprio.

Em seus casos mais graves, a perda da memória, que tantas vezes acomete pessoas idosas, leva-as a não reconhecer os familiares mais próximos, quando não a si mesmas. Do mesmo modo, o desconhecimento das origens, da história, da tradição, faz com que, para milhões de brasileiros de todas as idades, seja perdida a identidade nacional.

Isso pode acontecer na idade escolar pelo desinteresse comum da juventude, ou daqueles a quem caberia a obrigação de estimular o desenvolvimento dessa identidade – os pais, por despreparo, e os professores, por estratégia política. Nesta segunda hipótese, a experiência mostra haver um interesse em desconstruir o sentimento porventura existente, ou apresentar um acervo útil à política revolucionária. Assim, a vítima torna-se disponível para os usos e abusos a que se refere o primeiro parágrafo deste pequeno artigo.

Em outra ocasião, escrevi sobre esses longos fios que nos unem individual e socialmente ao mais remoto passado da humanidade. À medida que esse fio se aproxima de nós, vêm com ele o idioma, a cultura e as tradições, os hábitos, a ordem po-

lítica, as leis, a fé e muitos dos nossos sentimentos comuns. Com as migrações, o vaivém dos fios promove interações, como que tecendo malhas que vão compondo a história e a civilização. Quando bem próximos de nós, esses fios trazem a família e os antepassados, a voz dos pais, os sentimentos mais arraigados, os exemplos, os conselhos e as experiências sociais.

Agora, caro leitor, corte esses fios. Vai-se a memória. Restam apenas o presente, o sentimento sem regras, o pescoço disponível para a canga e a vida nos direitos “concedidos” pelos abusadores de plantão.

Parte importante do processo de dominação consiste não apenas em manter apartado desses bens culturais o maior número possível de pessoas que já nascem sem acesso a eles, quanto os depreciar perante aquela porção da sociedade potencialmente capaz de valorizá-los.

É nessa porção que opera a máquina de guerra cultural das mentes totalitárias criminalizando a fé, a tradição e a história; depreciando os consequentes valores morais; ridicularizando o sentimento patriótico inerente aos atos, símbolos e hinos; ocultando os grandes vultos de nossa história para que seu exemplo não mais seja seguido. E, assim, sai Bonifácio e entra Marighella, sai Nabuco e entra Zé Dirceu, sai Elis e entra Anitta, sai Brossard e entra Alexandre. ■

A Pátria - Pedro Bruno (1919)



1817 - ALMA ARTILHEIRA

Frederico José Bergamo de Andrade

Cel Art

olgaefred@hotmail.com



Imagem do livro
"Uniformes do Exército
Brasileiro" de Gustavo
Barroso e José Wash
Rodrigues.

Artilharia. Não somente a das armas que tinham como símbolo maior o canhão, “*ultima ratio regis*”, utilizadas contra os privilégios e a servidão do feudalismo e, posteriormente, para a propagação dos ideais do iluminismo; mas, sim, e, principalmente, dos seus artilheiros, sempre que as usaram em prol da justiça e da liberdade; exemplo histórico digno de menção é o de Napoleão Bonaparte, oficial de artilharia formado na Escola Militar de Paris, que se consagrou militarmente pelo emprego eficaz dos canhões sob seu comando contra os ingleses no cerco de Toulon, tendo sido, em decorrência, promovido a general de uma Revolução cujos ideais, de teor iluminista, se espalharam continentalmente graças à genial atuação de Bonaparte nos campos político, militar e diplomático.

Em 1986, era eu comandante do 7º Grupo de Artilharia de Campanha, cuja denominação histórica, então recentemente concedida pelo Exército Brasileiro, era a de Regimento Olinda; foi quando o governador de Pernambuco, Gustavo Krause, professor de História, ofertou ao Grupo uma placa de bronze alusiva à participação da artilharia na Revolução Pernambucana de 1817. Seus dizeres: “Este Regimento, *santuário de heróis e mártires*, é legítimo detentor do patriótico legado moral transmitido pelos indômitos artilheiros do Regimento de Artilharia de Pernambuco, base militar da revolução de 1817, precursora de nossa independência. Homenagem do governo e do povo de Pernambuco”. A homenagem do governo e do povo de Pernambuco ao Regimento Olinda tem, no meu entender, uma expressão simbólica cujos alcance e importância para a artilharia do Exército Brasileiro estão a merecer uma reflexão mais profunda.

Do livro *História Geral da Civilização Brasileira*, elaborado sob a supervisão de Sérgio Buarque de Holanda, transcrevo o seguinte texto de autoria do historiador Amaro Quintas: “A expansão das ideias bebidas nos princípios da Revolução Francesa, ideias condensadas no espírito dos pensadores do século XVIII, fazia-se com mais impetuosidade em Pernambuco”.

A rudeza e a avidez do sistema colonial lusitano criavam condições favoráveis à sua proliferação. E essa expansão não se adstringia aos intelectuais, aos clérigos, mas ia repercutir também nos meios militares, impressionando oficiais da guarnição, sobretudo os da arma de artilharia, como os capitães Domingos Teotônio Jorge, José de Barros Lima, Pedro da Silva Pedroso.

Foi no pátio do Regimento de Artilharia de Pernambuco, em 6 de março de 1817, que eclodiu a Revolução, tendo como protagonista principal o Cap José de Barros Lima, da artilharia, cognominado o “Leão Coroado”. Durante os meses de domínio da República proclamada pelos revoltosos, quando o Recife esteve ameaçado tanto pela reação dos realistas como pelo bloqueio da Armada Real, o Cap José de Barros Lima permaneceu no Recife, sendo respeitado e considerado um herói.

O Cap Domingos Teotônio Jorge, promovido a coronel pela Revolução, a 18 de maio, quando a situação já era crítica para os revoltosos, assumiu a direção suprema da República Pernambucana.

Em 1817, pregando os revoltosos a liberdade de imprensa e a tolerância religiosa, chegou-se a redigir uma Lei Orgânica,

esboço de uma Constituição, a primeira feita por brasileiros, para alguns de autoria de Frei Caneca, nos moldes da “Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão”.

Foi quando o também Cap José Ignácio de Abreu e Lima, então provavelmente servindo no antigo Regimento de Olinda, onde teve início a sua carreira de artilheiro, estando preso em Salvador, foi obrigado a assistir ao fuzilamento de seu pai, o “Padre Roma”, condenado à morte por divulgar ideias republicanas na Comarca das Alagoas. Havendo conseguido fugir da prisão com o auxílio da maçonaria, tempos depois o Cap Abreu e Lima incorporou-se ao exército libertador de Simon Bolívar, tornando-se chefe do seu Estado-Maior. Seu nome se posiciona, hoje, imediatamente abaixo do de Bolívar em monumento existente em Caracas em homenagem aos heróis libertadores da América espanhola. Artilheiro e herói continental, posteriormente, ao retornar ao Brasil, teve todas as suas patentes e condecorações reconhecidas pelo governo imperial. Tornou-se conhecido como “o General das Massas” por defender concepções políticas e sociais reformistas que objetivavam melhorar as condições de vida da população brasileira.

Republicanas e emancipadoras, inspiradas pelos ideais iluministas das revoluções americana e francesa, as revoluções ditas libertárias de 1817 e a de 1824, “Confederação do Equador”, ao serem brutalmente reprimidas pelas forças reinóis, tiveram como consequência um Pernambuco mutilado em sua grandeza territorial pela perda da Comarca do São Francisco e do território das Alagoas; seus maiores heróis, com destaque para Frei Caneca, foram enforcados ou arcabuzados.

A trágica repressão aos revoltosos de 1817 e às suas lideranças, constituídas de forma expressiva por padres e oficiais de artilharia, certamente serviu de poderoso estímulo aos que então pugnavam pela independência do Brasil; padres, muitos dos quais ordenados no seminário de Olinda, frequentadores de lojas maçônicas, clubes e sociedades secretas, com destaque para o “Areópago de Itambé”; oficiais de artilharia que assistiram ao seu Regimento tornar-se o estopim da Revolução por cujos ideais sacrificaram suas próprias vidas.

Quis o destino que a República sonhada pelos mártires de 1817 tivesse a proclamá-la o Mal Deodoro da Fonseca e para consolidá-la, o Mal Floriano Peixoto, ambos oficiais de artilharia e veteranos da Guerra do Paraguai; e que, em época mais recente, os legendários 18 do Forte, liderados pelo tenente de artilharia Siqueira Campos, derramassem generosamente o seu sangue nas areias de Copacabana por um Brasil republicano, político e socialmente mais justo, mais fraterno, mais solidário.

Asseguram-me chefes militares de gerações mais novas do que a minha que um sentimento nativista, legado espiritual daqueles que no passado se sacrificaram por nossa emancipação política, ainda hoje anima e fortalece o espírito dos jovens artilheiros.

“O mais alto valor de uma nação vibra n’alma do soldado, ruge n’alma do canhão.” ■



Uma tarde na Praça do Paço.
Jean-Baptiste Debret

PORTUGAL X BRASIL

Tacariju Thome de Paula Filho

Cel Av

tacariju@uol.com.br

UMA HISTÓRIA COMPRIDA.

Em torno de 1100 d.C., espanhóis e portugueses lutavam contra os mouros, que ocupavam metade da Península Ibérica. Naquela época, Portugal era um mero condado do reino espanhol, Condado Portucalense. O português, um dialeto derivado do castelhano, assim como ocorria nas demais províncias de Castela. Ao expulsar os mouros de seu território, Afonso Henriques cortou o laço que o unia ao rei de Castela, dando início à Nação Portuguesa. A região de Portugal era bastante pobre e sem cultura própria. Aos poucos, a cultura foi se consolidando até que um rei, acho que João alguma coisa, ali por 1300 e alguma coisa, resolveu abrigar os judeus fugidos da Inquisição e de outras perseguições. Na mesma época, os Templários foram perseguidos na França e em outros países associados, tendo fugido e se abrigado em Portugal com riquezas nunca reveladas. O Rei de Portugal fez um acordo com o Papa, no sentido de oficializar a proteção aos Templários e aos judeus. O Papa impôs algumas condições, tais como a conversão dos judeus e a troca do nome Templários. Os judeus, dominando o pequeno comércio, trocaram de nome para Oliveira, Castanheira, Pinto e outros da fauna e da flora. Dizem que continuaram a preservar suas tradições às “escondidas” sob a proteção do rei. A Ordem dos Templários passou a se chamar Ordem de

Cristo, mantendo todos os seus rituais, menos os votos de pobreza e de castidade, de não se casar ou ter relacionamento com mulheres. Estes votos estavam relacionados à obediência ao Papa e à Igreja. Os Templários não usavam suas riquezas em benefício próprio, mantendo o voto de pobreza jurado. No entanto, em Portugal, aplicaram suas riquezas em conhecimento, pesquisa náutica e coisas associadas, tendo algum fausto em suas vidas pessoais. O referido abrigo aos judeus e templários foi o fundamento econômico-financeiro, para o que Portugal se transformou a partir daí.

A rota terrestre do comércio com o Oriente atravessava a Turquia. Gênova e Veneza dominavam os portos em Constantinopla, numa espécie de herança do Império Romano do Oriente, cuja capital, Constantinopla, fora fundada por Constantino. Constantino, por volta de 450 d.C., dividira o Império Romano em duas metades, Roma no Ocidente e Constantinopla no Oriente. Ocorreu que, em 1450, os turcos ocuparam Constantinopla, bloqueando os portos e a rota terrestre de comércio entre a Europa e o Oriente. Naquele ano, o único país organizado voltado para o Atlântico era Portugal. Os demais países europeus estavam voltados para o Mediterrâneo. Inglaterra e países nórdicos viviam em lutas internas, sem energia para mais nada.

A Ordem de Cristo criou uma escola de formação de náuticos e pesquisadores, a fim de descobrir uma rota marítima que chegasse ao Oriente. Precisavam contornar a África para isso. Realizaram várias expedições pelo litoral ocidental africano, onde situaram um observatório das constelações do Hemisfério Sul pela primeira vez, a fim de possibilitar a navegação pelo Atlântico Sul. Bartolomeu Dias, se não me engano, chegou ao sul da África no meio de uma tempestade, chamando o cabo avistado de Cabo das Tormentas. Pouco depois, Vasco da Gama contornou o cabo e o chamou de Cabo da Boa Esperança. Do ponto de vista da navegação, ficou claro que a navegação para o sul era muito trabalhosa com ventos e correntes contra o navegador.

A chegada ao Cabo da Boa Esperança só foi possível com a nova embarcação Caravela de velas triangulares e casco em V. Na época, não havia cola capaz de suportar as tensões ocorridas na embarcação, obrigando a se usar como mastro o “maior pau de verga” encontrado. As caravelas desciam pelo litoral africano bordejando, ora para se afastar do litoral, ora se aproximando, para que os ventos chegassem num ângulo de 30° mais ou menos. Quando viravam para o litoral, num bordo à esquerda, chamavam de bombordo. A caravela era ótima embarcação de exploração, mas péssima para o transporte de carga, em função do seu tamanho gerado pelas limitações dos mastros, pelo tamanho das velas e seu casco em V, dificultando o armazenamento de carga.

A embarcação de transporte era a Nau, cujo casco era bojudo e um tanto liso e sem a quilha da caravela. Assim, ao tentar navegar contra o vento, como a caravela, deslizava de lado sem tração para a frente. Contudo, seu casco bojudo era tudo o que se precisava, para armazenar carga. Como navegava sempre com ventos pela popa, foi possível equipá-la com velas quadradas em mais de um mastro suportados por amarras no convés. A tração gerada seria suficiente para trazer as especiarias e riquezas do Oriente.

Enquanto se explorava o litoral africano, dominando as constelações do Hemisfério Sul, os portugueses navegavam identificando ventos constantes, Aliseos, e correntes no hemisfério, marcando a rota favorável para as Naus. Sabendo que os Ventos Alísios eram constantes (SW), podendo ser evitado o contraven-to, identificaram as correntes girando da direita para a esquerda, subindo pelo litoral africano e descendo pelo litoral do Brasil. Não me lembro se foi Vasco de Athaide quem plotou as terras a oeste (Brasil) e o giro das correntes pelo nosso litoral em direção sul. No entanto, parece que seu relatório provocou a alteração no acordo entre Espanha e Portugal de 100 léguas a oeste da ilha Cabo de Cabo Verde, para 300 léguas a oeste da mesma ilha em Tordesilhas. Fato que garantiu o litoral brasileiro como passagem para “aguada”, isto é, reabastecimento de víveres e água na ida.

Diante de tudo o que a Escola de Sagres, financiada pela Ordem de Cristo, descobriu no Atlântico Sul, tornou-se possível navegar com as Naus sempre com ventos e correntes favoráveis, permitindo sair da Europa, cruzar o Cabo da Boa Esperança, su-

bindo aberto em direção às “Índias”, como o Oriente era chamado. Na volta, era descer pelo litoral oeste da África, na medida em que as correntes desciam pelo seu litoral, subindo pelo litoral leste. Daí a importância de Moçambique e Angola na volta, e Brasil na ida, como paradas de reabastecimento da esquadra. Na ida, os navios estavam vazios e navegavam em “alta velocidade”, sendo necessário apenas um ponto de reabastecimento. Ao cruzar o Cabo da Boa Esperança, abriam do litoral seguindo os ventos e as correntes do Hemisfério Norte, sendo as constelações para navegar bastante conhecidas. Na volta, as Naus se arrastavam de tão pesadas, obrigando-as a parar em Moçambique. Aos judeus interessava o comércio revivido com o Oriente, tendo ajudado no financiamento da empreitada. Estrategicamente e em termos de conhecimento náutico dos oceanos, Portugal estava muito à frente dos demais países.

Chegou o dia do início. Cabral, dirigente da Ordem de Cristo, não um Almirante, iniciou a viagem para as “Índias” com 10 Naus e 3 caravelas. Uma das caravelas voltou a Portugal depois que aportaram no Brasil, com a carta de Caminha chamando as terras de Ilha de Vera Cruz. As considerações sobre as condições da colônia foram mudando aos poucos, até que, em 1580, D. Sebastião, Rei de Portugal, morreu em campanha no norte da África. Sem herdeiros, a coroa foi para seu primo, Rei da Espanha. Com a união das coroas, o Tratado de Tordesilhas perdeu a validade, fato que permitiu que os portugueses avançassem terra adentro.

No entanto, foram obrigados a respeitar os interesses espanhóis no estuário do Prata, ponto de entrada para o continente, aproveitando-se os afluentes deste rio. Os portugueses entraram até onde não havia conflito de interesses com os espanhóis, daí a forma triangular do nosso mapa, estreito ao sul e largo ao norte. Depois de 1640, quando os portugueses retomaram a coroa, preservaram-se as terras conquistadas por vários motivos, desde a busca do ouro e de pedras preciosas até a mera curiosidade exploratória.

Ao norte do nosso território, a Venezuela servia como “aguada” para os espanhóis voltando e seguindo ventos e correntes do Hemisfério Norte. Para o mesmo, serviram as Guianas. Fomos usados e explorados por Portugal até a chegada de D. João fugindo de Napoleão. No dia em que ele botou seus pés aqui, abriu-se a porta para nos tornarmos o que somos hoje.

Para entender o que somos, é importante seguir os acontecimentos desde a chegada de D. João até o retorno de D. Pedro I a Portugal. Naquele dia, Pedro II foi entregue a um maçom, José Bonifácio, e a um Jesuíta cujo nome me foge. Assim, a Constituição de 1828 nos levou até a República por gente altamente intelectualizada. A Guerra do Paraguai esvaziou o tesouro e nos fez reféns dos empréstimos dos ingleses. Vivemos em instabilidade desde Floriano Peixoto, que governava com agressividade e não gostava do contraditório. A estabilidade do Segundo Reinado se foi com a República, e a disputa pela Presidência mexeu com a alma dos brasileiros até hoje. ■

FIQUE TRANQUILO, ELE NUNCA SERÁ AVIADOR

Teomar Benito Ceretta

Cmte da Aviação Civil

cerettateo@hotmail.com

Fonte: Revista Aero Magazine

No dia 21 de janeiro de 1925, o aviador Paul Vachet e seu colega Étienne Lafay, acompanhados de seus mecânicos, partiram de Buenos Aires, cada um pilotando um *Breguet 14* com destino ao Rio de Janeiro, depois de cumprir com êxito um voo de exploração entre o Brasil e a Argentina numa tentativa de implantar rotas aeropostais para as Lignes Aériennes Latécoère na América do Sul.

O retorno para a capital brasileira foi dificultado pela meteorologia. Navegando pelo litoral paulista enfrentaram violentas borrascas, e, ao atingir a cidade de Santos, foram obrigados a pousar numa praia. Grupos de pessoas correram para ver de perto os aeroplanos, uma coisa incomum, jamais vista. Dentre elas, havia um casal com um garotinho de quatro anos de idade. Quando Vachet acionou o motor, a criança entrou em pânico, e aos gritos se precipitou nas pernas de seu pai. Vachet desligou a máquina e desceu do avião para consolar o garoto. Balançando a cabeça, disse ao pai: “Em todo caso, caro senhor, fique tranquilo, ele nunca será aviador”. Paul Vachet confessa que jamais imaginaria que essa criança, que se chamava Pierre Henri Clostermann, no futuro, se tornaria um famoso piloto de caça durante a Segunda Guerra Mundial.

Em uma entrevista ao escritor e documentarista Daniel Costelle, publicada no livro, *Une Sacrée Guerre (Uma Guerra Sagrada)*, encontramos essa confidência de P. Clostermann:

Muitos tópicos me ligam a Vachet. De fato, há quase seis décadas, na grande praia de Santos, no Brasil, sob um céu pesado, um garotinho viu e se aproximou de um avião pela primeira vez. Vinte anos mais tarde, o caminho tenebroso do destino unia o menino, que se tornaria Tenente Aviador, e o homem de jaqueta de couro, Coronel das Forças Aéreas Francesas Livres [...] Mistério das vocações!¹



P. Clostermann aos 4 anos de idade com seus pais.

¹ COSTELLE, Daniel. *Une Sacrée Guerre*. Paris. Flammarion, 1990. p. 50-51.

DO AERoclUBE DO BRASIL PARA A REAL FORÇA AÉREA (RAF)

P. Clostermann nasceu em 28 de fevereiro de 1921, na cidade de Curitiba, (PR). Filho de Madeleine Carlier e Jacques Clostermann, então diretor bancário sediado na capital paranaense, aí viveu os primeiros anos de sua infância. Seu pai, não desejando vê-lo jogado de liceu em liceu francês na América do Sul, matriculou o filho com nove anos de idade no internato Notre-Dame de Boulogne, em Paris.

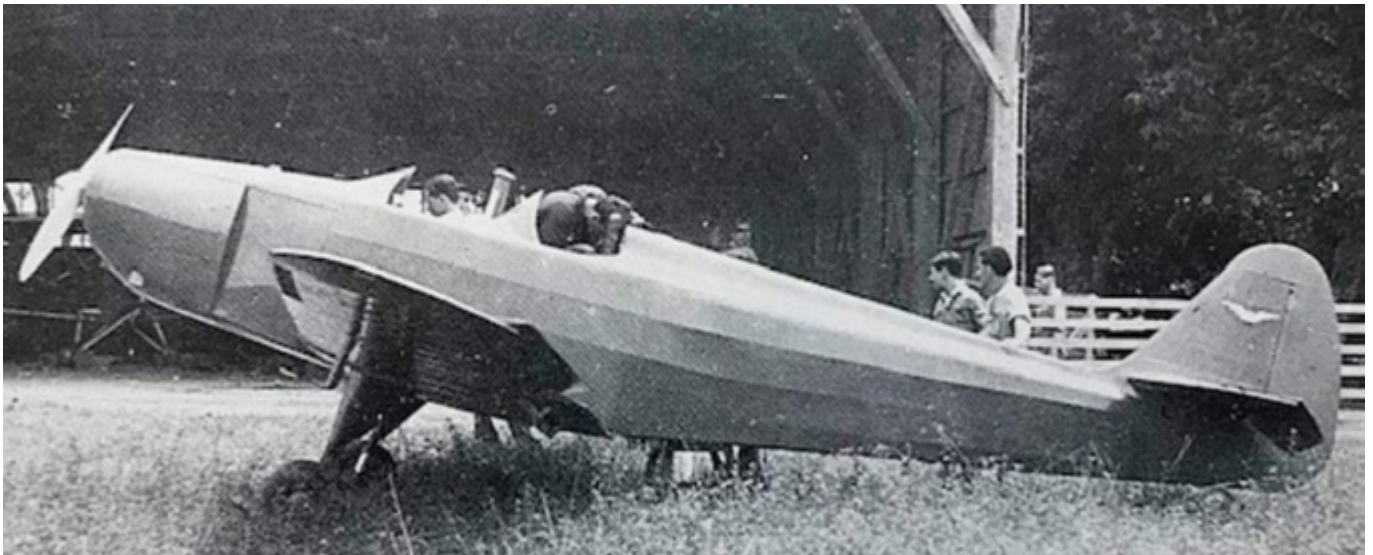
Durante sua permanência em Paris, P. Clostermann mantinha contato com seus parentes. Um de seus tios havia sido piloto de *Bréguet 14* durante a Primeira Guerra Mundial. Sobre esses encontros, diz: “ele me falava do *Bréguet 14* da Esquadrilha *Vuillemin* onde havia passado dois anos de guerra. A aventura do céu daquela época era absolutamente fascinante para a minha

infância. Rapidamente me apaixonei pela aviação, a ponto de ler e reler muito rápido *Guynemer*² de Henri Bordeaux”.³

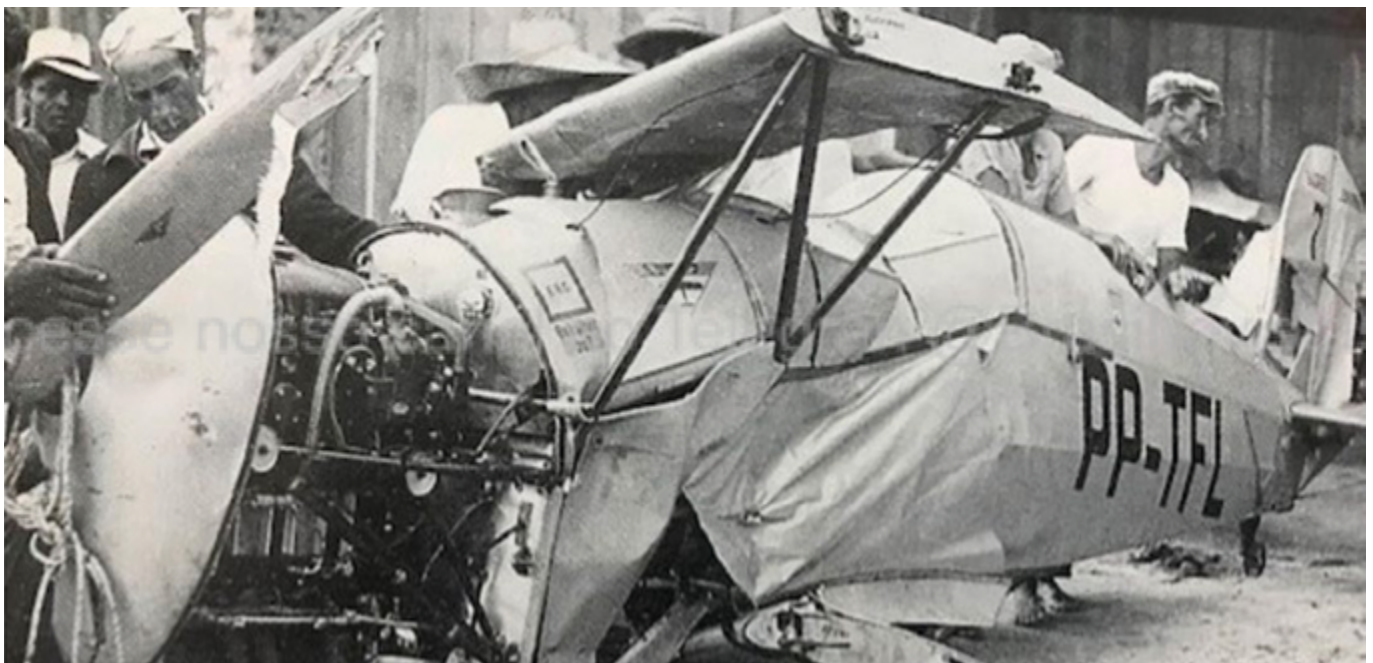
Depois de passar sua adolescência dividida entre liceus em Paris e Versalhes, P. Clostermann retornou definitivamente ao Brasil. Seus pais, que residiam no Rio de Janeiro, matricularam-no num liceu francês. No entanto, nesse meio-tempo ele se interessou pela carreira de aviador. Seu desejo era obter o brevê de piloto de avião, o que permitiria um bom preparo para ingressar mais tarde na Escola do Ar. O futuro já estava traçado em seu espírito: ser um piloto de caça. Para grande surpresa, seus pais aprovaram a escolha. Mas, para isso acontecer, era necessário

² Georges Guynemer foi um ás da aviação francesa, detentor de 54 vitórias na Primeira Guerra Mundial.

³ COSTELLE, D. Op. cit., p. 45-46.



O aluno Clostermann no primeiro voo de instrução. Fonte: *Une Sacrée Guerre*.



O primeiro acidente com um Bücker Jungman. Fonte: *Une Sacrée Guerre*.

atingir os 20 anos de idade, isto é, aguardar longos quatro anos. 1941 [...]. Em 1937, então com 16 anos de idade, P. Clostermann começou a voar no Aeroclube do Brasil.

Naquela época, o Aeroclube do Brasil localizava-se em Mangueiras, infelizmente, ao lado de um depósito de lixo da cidade do Rio de Janeiro. O bando de urubus que reinava no entorno do aeródromo era de grande preocupação, pois, hora ou outra, um deles se chocava contra a hélice de um aeroplano. Seu instrutor de voo, Karl Benitz, um alemão, rapidamente percebeu em P. Clostermann um aviador em potencial. Iria prepará-lo para ser um grande acrobata. Não demorou muito para que ele passasse pela sua primeira dura prova, quando sofreu um acidente durante uma decolagem causado pelo impacto de um urubu na hélice do seu *Bücker Jungman*. Saiu ileso do avião depois de ter atingido em cheio as palmeiras, o que amorteceu o choque. Apesar de tudo, tocado pela paixão que a aviação lhe proporcionava, continuaria se aperfeiçoando em acrobacia aérea num avião *Jüngmeister*. O curso de aviador era sustentado por seu pai, mas suas lições de pilotagem também estavam garantidas com um dinheiro extra que ele ganhava com publicações de artigos sobre aviação, no jornal *Correio da Manhã*.

A partir de 1938, a vida de P. Clostermann tomou novos rumos. Detentor de uma bolsa de estudo, partiu para os Estados Unidos, onde foi frequentar o *Ryan College*, que fazia parte do *California Technical Institute*, o famoso *Caltec*. Lá ele frequentou dois cursos ao mesmo tempo, o de engenheiro aeronáutico e o de piloto de linha, que se chamava “*comercial rating*”, o brevê de transporte nº 1.⁴

Enquanto permaneceu nos Estados Unidos, P. Clostermann voou o *Beech 18*, que na época era um novo avião. Um orgulho para ele. Posteriormente, quando chegou na Inglaterra, havia acumulado experiência em mais de 30 aeronaves diferentes, e contava com mais de 300 horas de voo. Segundo ele, com mais experiência do que alguns de seus instrutores na RAF.⁵

Com a guerra se alastrando pela Europa, P. Closterman viu a oportunidade de ingressar na Escola do Ar. Na França se falava da urgente necessidade em formar 1.500 pilotos naquela época. Segundo suas palavras,

eu envenenei todo mundo, a começar pelo comandante Leroy, nosso adido aeronáutico no Rio de Janeiro. Ele era um santo e um leão. Finalmente ele conseguiu que eu passasse no concurso, sob a vigilância de seu gabinete. Após um exame médico, incluí fotocópias dos registros dos meus voos, meus brevês, e parti para San Diego, nos Estados Unidos. Uma nota de Leroy me dizia: Bravo, você será convocado no final de julho, ou mais tardar, em meados de agosto de 1940.

Infelizmente, aquele verão tão esperado, quando finalmente chegou, se transformou em perplexidade para o entusiasmado

P. Clostermann. Os alemães chegaram em Paris, e a França sucumbiu ante a “bota nazista”. Inconformado com a derrota, como tantos franceses que não aceitaram se submeter às ordens do ocupante, P. Clostermann decidiu juntar-se à de Gaulle para servir nas Forças Aéreas Francesas Livres, na Inglaterra. Colocou em ordem seus diplomas e tratou de renovar seu passaporte.

Imediatamente dirigiu-se para o consulado da França, onde foi recebido pelo cônsul.

Mas naturalmente, faço isso imediatamente para você. Para onde vai? Eu lhe respondi sem desconfiar: Para Londres. E clac, ele atirou o passaporte na gaveta e trancou com uma chave. Um silêncio. Ele me fuzilou com um olhar duro. Eu não posso assumir a responsabilidade de lhe dar um passaporte para juntar-se a traidores. Felizmente nunca mais o vi.⁶

Numa tentativa desesperada, correu para o consulado britânico. Ao verificarem sua caderneta de voo e suas explicações, foi-lhe emitido um *travel document*,⁷ e ele retornou para o Rio de Janeiro. Na capital brasileira, a primeira coisa a fazer foi resolver problemas burocráticos e regularizar seu passaporte. Foi ver o embaixador, segundo ele, um cidadão muito correto. Mas ele não podia, ou não queria fazer nada. [...] E meu passaporte!

Enquanto ele corria de um lado para outro na capital brasileira, o adido do Ar Britânico apresentou-lhe uma solução. “Tenho uma dica, mas não posso lhe revelar mais coisas porque todos os movimentos de navios são ultrassecretos. O senhor irá por conta própria até Montevidéu, onde cuidaremos de você. Mas, para ir ao Uruguai, eu não posso lhe ajudar [...]. Lembro que você é, teoricamente, um cidadão brasileiro, para os Brasileiros”.⁸

P. Clostermann mantinha boas relações com amigos no Rio de Janeiro. Um deles, após ouvir suas explicações, usando de um artifício, enviou-o como jornalista para cobrir o campeonato de futebol da América do Sul em Montevidéu. Mal havia chegado na capital uruguaia, foi para a embaixada britânica para buscar informações sobre a partida de navios para a Inglaterra. Naturalmente, ninguém queria passar essa informação para ele. Mas disseram que deveria aguardar pelo menos durante três dias. Pediram o endereço do seu hotel e, acima de tudo, recomendaram manter-se calado. Nesse meio-tempo, tomou um *ferry*,⁹ atravessou o Rio da Prata e desembarcou no porto de Buenos Aires.

Assim narra como, enfim, ele embarcou para a Inglaterra.

Em Buenos Aires havia um clube mundialmente conhecido. Chamava-se *Tabaris*, com as melhores orquestras de tango. Vamos lá enterrar nossa vida de garoto, talvez nossa curta

⁴ *Idem*, p. 66.

⁵ *Idem*, p. 67.

⁶ *Idem*, p. 81.

⁷ Documento de viagem.

⁸ *Idem*, p. 85.

⁹ Balsa.

vida civilizada. Quando cheguei, todas as mesas estavam ocupadas. Fui me acomodar em um lugar, onde, habitualmente, senhores encontravam moças de idades incertas. O garçom avisou-me: aqui só servimos *cidra*. É o champanhe local. Não lhe recomendo. Além de ruim, é muito caro. Depois de recontar o dinheiro, eu me disse: ao diabo com a avareza. A guerra não é todo dia, então, à grande vida. Cinco minutos depois chegou uma encantadora donzela loura, uma emigrante russa muito jovem. Imediatamente ela viu que estava lidando com um garoto [...]. Nós dançamos a noite toda, e foi ficando cada vez mais triste. Bem que gostaria de ter ficado, mas eu deveria retornar, me desculpei, pois tinha de tomar o *ferry* às 4 horas da manhã. Ela não deixou que eu pagasse a conta, e disse: eu faço isso para os aliados. Boa sorte, e me abraçou. Ainda, bem juntinhos dançamos um último tango [...]. No dia seguinte eu tomei o navio para a Europa. Desde aquela noite, a Argentina teve seu cantinho privilegiado em minhas memórias [...]. *El Choclo, la Cumparsita*, um solo de *bandoneón* ainda me tocam o coração.¹⁰

P. Clostermann estava em um corredor do navio, quando de repente ouviu um ronco de “cobre”. Pensou, este motor só pode ser um *Rolls-Royce*. Ele se precipitou sobre a ponte e viu passar um *Hurricane* entre os navios no porto. Era o primeiro avião de caça da RAF que ele via “em carne e osso”. “Ele subiu alto em *chandelle*, e o vi rugir acima de mim. Pensei: eis aí, a tua juventude acabou. Eu acabava de entrar no mundo da guerra com os dois pés”.

Depois de desembarcar no porto de Liverpool, P. Clostermann embarcou em um trem, acompanhado de dois policiais para passar pelo “pente fino” da segurança. Até prova em contrário, poderia ser considerado um suspeito em potencial. Ao chegar a Londres, sempre acompanhado de um policial, embarcou em uma viatura que o levou para a *Patriotic School*.¹¹ Todos os franceses livres e milhares de pessoas dos países ocupados foram obrigados a passar pelos interrogatórios naquela Escola. Entre eles, podia haver espíões disfarçados, o que não era difícil de acontecer. Numerosos espíões alemães infiltrados foram capturados naqueles interrogatórios.

Durante um almoço, a convite dos ingleses, P. Clostermann encontrou-se ao acaso com um oficial da RAF, e, muito à vontade, passaram a conversar: “Nosso Adido do Ar no Brasil nos enviou seu *curriculum vitae*. Você poderia muito bem servir na Royal Air Force. Assim poderia fazer parte de uma esquadrilha muito mais rápido do que pelas fileiras francesas (era bem verdade)”.¹² No entanto, o General Valin o mandou se inscrever automaticamente nas Forças Aéreas Francesas Livres. O que era de sua preferência.

Depois de se apresentar ao General de Gaulle, P. Clostermann foi enviado para o campo de trânsito de Camberley para aprender o básico da instrução militar. Posteriormente, passou uma semana fazendo avaliações médicas com os Ingleses da RAF. Eles ficaram impressionados com as 315 horas de voo registradas em sua caderneta de voo, um grande capital para a época.

Sua iniciação deu-se na escola de voo de Sywell, em Northampton, segundo ele, “para verificar se sabia voar”. O próprio comandante da escola fez um voo de avaliação em duplo comando. O voo foi feito com um avião Tiger Moth, seu velho conhecido dos tempos do Aeroclube do Brasil. Depois de cumprir algumas manobras elementares, P. Clostermann comandou alguns *tonneaux*. O instrutor desceu do avião, olhou para ele, e completou: “Bem, não vale a pena perder nosso tempo. E eu não quero morrer em vossas mãos. Prefiro os alemães. Volte para Londres”. Ele registrou em sua folha de teste. “Acima da média”. Ainda em Sywell, ele encontrou dois ou três aviadores franceses. Um deles, Jacques Remlinger, que se tornaria seu melhor amigo para sempre.

Três dias mais tarde em Londres, P. Clostermann foi enviado ao aeródromo de Aston Down para treinar numa aeronave *Miles Master* com motor *Rolls “Kestrel”* de 800 cv, um avião mais evoluído.¹³ Depois de fazer algumas evoluções acrobáticas, seu instrutor também o considerou acima da média. Logo foi convocado pelo Estado-Maior, onde soube que havia sido selecionado para se tornar um oficial da RAF. Imediatamente foi enviado para a Escola Britânica do Ar em Cranwell, onde permaneceu oito meses. Naquela escola aprendeu os truques necessários, os procedimentos, o sistema de navegação inglês, e a reconhecer tudo o que era indispensável. Encerrou seus treinamentos em Cranwell com nota máxima, e partiu para Rednal, no País de Gales, onde foi aprender a voar o *Spitfire* na Unidade de Treinamento Operacional nº 61.

Depois de cinco meses de treinamento em Rednal, e mais três semanas em Montford Bridge, chegou o dia da sua designação. P. Clostermann e mais dois colegas foram designados para Turnhouse, na Escócia, para servir no Esquadrão 341, Grupo de Caça Francês Livre “Alsácia”, que se encontrava em formação sob o comando do aviador francês René Mouchotte. Conforme suas palavras, “a sorte estava lançada, e a guerra, de fato começava”. Este aviador franco-brasileiro viveu intensamente a guerra durante quatro anos. Serviu em diversos esquadrões das Forças Aéreas Francesas Livres, além da RAF, onde teve o privilégio de ser Comandante de Esquadrilha. Nelas voou três prodigiosos aviões de caça, os mais importantes da RAF, a começar pelo *Spitfire*, dos primeiros modelos ao mais moderno, o *Typhoon* e o *Tempest*. Sobreviveu à guerra com um *score* de 33 vitórias em combates aéreos, e mais 12 prováveis, tornando-se assim um ás da aviação de caça venerado na França.

¹⁰ *Idem*, p. 86.

¹¹ Local de interrogatório por onde passavam todos os civis que chegavam do exterior ao Reino Unido.

¹² *Idem*, p. 96.

¹³ *Idem*, p. 101.

Terminada a guerra, P. Clostermann foi a Paris, e como cidadão comum entrou para a política. Elegeu-se deputado em vários mandatos e tornou-se um escritor consagrado com sua obra máxima *O Grande Circo*, e *Fogo no Céu*, onde descreve com viva emoção sua participação como piloto de caça durante o maior conflito bélico mundial, de 1941 a 1945.

COMO SURTIU O GRANDE CIRCO

Muitos pilotos envolvidos no grande conflito escreveram seus diários de guerra. Todas as noites anotavam em cadernos, ou em maços de papéis, suas missões de guerra. Esses escritos, ao longo do tempo, foram-se tornando verdadeiros calhamaços, que os acompanhavam em seus deslocamentos. Posteriormente, muitos desses diários viraram livros, alguns, *best sellers*. Foi assim que surgiu *O Grande Circo*, um livro que impressiona pela intensidade de sua narrativa, onde P. Clostermann registra a fascinante experiência da dura vida como combatente na Inglaterra, batalha após batalha como piloto de caça. Para bem compreender o surgimento de *O Grande Circo*, eis um estrato retirado do seu prefácio:

Filho único, dez mil quilômetros separaram-me durante quatro anos de meus pais, Franceses Livres como eu.

De Londres para Brazzaville (capital da República do Congo), a correspondência era difícil, e as cartas rigorosamente censuradas em tudo o que se referisse às atividades militares. O exíguo espaço do cartão-postal aéreo, autorizado uma vez por mês, escassamente se prestava a descrições da minha vida na Inglaterra, com a RAF e as Forças Aéreas Livres.

E, contudo, eu desejava registrar para meus pais essa vida nova, tão cheia de emoções e de imprevistos, ingrata, mas fascinante. Queria que eles a pudessem evocar minuto por minuto, no caso em que eu não regressasse para contá-la [...]. Foi assim que, por intermédio de um grosso bloco de ordens do *Air Ministry*, tendo impresso o monograma do rei da Inglaterra G. R., todas as noites lhes descrevi minha jornada. Uma velha sobrecarta colada à capa continha o meu testamento, um tanto ridículo, pois os “mercenários” do General de Gaulle nada tinham para lançar no papel, à guisa de bens temporais, a não ser a sua fé na França e os seus precários sonhos de futuro.

Na página inicial eu escrevera: No caso de eu ser morto ou dado como desaparecido, desejo que este livro seja enviado a meu pai, o Capitão Jacques Clostermann, Quartel General em Brazzaville – 10/03/1942, esperando que, no caso de ser morto ou dado como desaparecido, esse caderno lhes chegasse às mãos. Meu objetivo era o de levar-lhes, através dessas linhas, o consolo da minha presença e da minha voz. Em todos os momentos do dia esse caderno acompanhava-me, amarrado pelo peso do paraquedas no meu posto de pilotagem, manchado de chá sobre a mesa do rancho,

ou deitado ao meu lado na relva da cabana durante as longas e monótonas horas de alerta.

Das Ilhas Órcades¹⁴ até Cornouailles,¹⁵ do condado de Kent à Escócia, da Normandia à Dinamarca, passando pela Bélgica, pela Alemanha e pela Holanda, esses cadernos, pois no fim da guerra já eram três, acompanharam-me por toda a parte. O destino, tão cruel para tantos companheiros meus, quis que eu sobrevivesse a quatrocentas e vinte missões de guerra.

Um belo dia, terminada a tragédia, pude contar de viva voz a meu pai a história desses quatro anos. ■¹⁶

¹⁴ Arquipélago formado ao norte da Escócia.

¹⁵ Condado situado a sudoeste da Inglaterra.

¹⁶ CLOSTERMANN, Pierre. *O Grande Circo*. Paris. Flamboyant, 1966. p. 11-12.



Pierre Clostermann
aos 23 anos.

LOGÍSTICA NACIONAL NA PÓS-PANDEMIA

Antonio Celente Videira

Cel Int

Membro do Corpo Docente da ESG, Presidente do Conselho Fiscal da ADESG,
Membro da Academia Brasileira de Defesa (ABD) e Membro do Instituto
de Geografia e História Militar do Brasil (IGHB).

acelente@gmail.com

Estamos diante de uma encruzilhada temporal. Quem pensa que o anormal vai voltar a ser normal se engana. O momento é de percepção e de reflexão. Os que têm circunspeção podem navegar no universo da abstração e construir cenários os mais exóticos no porvir. Certamente o mundo dos negócios, da gestão, da superintendência e, por fim, da logística sofrerá reveses intensamente capciosos. As concepções e as estratégias terão influências alienígenas no arranjo administrativo. Novos ingredientes terão de ser considerados, in-

gredientes esses conceituais que até então eram abjetos no jogo dos estratagemas organizacionais.

Goza hoje a logística de relevância dentro das corporações privadas e públicas, demandando processos sequenciais e ordenados, no âmbito de grandes espaços geográficos. Quer com isso dizer que, atualmente, o *Supply chain management*, os canais de suprimento, as cadeias produtivas, enfim, vão ser questionadas e reconsideradas na busca do ponto ótimo de soluções rentáveis. O que tomou realce nas relações mercadológicas é a



confiança. Aliás, esse atributo sempre prevaleceu no comércio global. James Hunter, na sua obra “O Monge e o Executivo”, foi pródigo em afirmar que “a confiança é a cola do bom relacionamento”. O exercício das funções logísticas requer boa relação de convivência, para o êxito do pleito funcional.

Vejam que a China, ao descumprir prazos para a entrega de respiradores aos seus clientes, no mundo, cometeu um dos maiores sacrilégios na esfera das transações comerciais. Foi inábil e tentou levar vantagens em um momento difícil para a humanidade. Certamente vai pagar um preço alto no comércio global. O pecado da falta de confiança é um crime inafiançável. Seus parceiros, na pós-pandemia, vão dar as costas para as negociações que, até então, eram seguras. Tanto os Estados Unidos e a Europa, assim como o Japão e a Austrália, e ainda o Brasil, prometem suspender compras estratégicas naquele país asiático. O retorno de empresas e fábricas aos países de origem se faz necessário. Postos de trabalho vão reabrir, com o desafio na busca pela inovação e pela restauração de processos manufatureiros. Tudo volta como dantes.

A atitude da China culminou na metamorfose dos princípios indutores da logística global. Também transformou conceitos de material estratégico. Hoje itens estratégicos são respirador, máscara e insumos para vacina. O petróleo, o grafeno, as terras raras, a energia alternativa perderam, nessa crise epidemiológica, posicionamento na escala dos artigos sensíveis à segurança nacional. Tudo isso porque a guerra mudou de feição. O conflito híbrido, a insurgência, o ataque cibernético, o confronto de quarta geração, a disputa assimétrica tomam lugar das refregas diretas entre exércitos.

Essas mais novas conflagrações apontam para mecanismos direcionados à autossuficiência das nações. A dependência de terceiros começa a trazer insegurança naquilo que achávamos seguro. Urge que se volte ao levantamento de meios institucionais que atendam às demandas presentes e aquelas que podem recrudescer a qualquer momento.

A grandiosidade territorial do Brasil e a heterogeneidade vocacional da nossa força produtiva devem ser exploradas. A maneira para alcançar esse desiderato, principalmente no campo da industrialização e das inovações tecnológicas, é explorar, com maior inteligência, o potencial das federações industriais estaduais. Elas podem indicar, em suas regiões, talentos específicos de produtores nacionais. Certamente reposicionam-se no contexto do desenvolvimento nacional, aderindo, evidentemente, ao potencial logístico de que a nação pode dispor. Esse olhar, por parte do governo, é o que deve ser levado em conta nesse momento.

Vejam que a manufatura de respiradores domésticos é o exemplo mais contumaz no momento. Esse fato, é certo, trará lição para o país, uma vez que poderá se esparramar ao parque industrial, depositando nele desafios tecnológicos na nacionalização e na inovação de componentes até então importados.

A aeronáutica enfrentou situação semelhante, em menor proporção, evidentemente, quando o Presidente Ernesto Geisel, em 1977, denunciou o Acordo Militar entre Brasil e Estados Unidos.

Naquele período, a grande maioria da frota de aeronaves da Força Aérea Brasileira era oriunda dos Estados Unidos, o que aquele ato implicaria a interrupção do fornecimento de suprimento. Imediatamente um plano de contingência foi estabelecido para enfrentar a possível falta de itens aeronáuticos. A convocação do chefe da Comissão Aeronáutica em Washington, acompanhada de um profissional de logística, o então Cap José Brancato, e mais a opinião do então Ten Cel Masao Kawanami, do Parque de Material Aeronáutico de São Paulo, que, anos depois, já como tenente-brigadeiro, tornou-se comandante da Escola Superior de Guerra (ESG), foram cruciais na solução daquele problema. Surgia, naquele instante, a Comissão de Nacionalização de Material Aeronáutico (CONMA), cuja ousadia iniciou os processos na análise da composição química de materiais, de engenharia reversa, de elaboração de desenho técnico, do desenvolvimento de projetos de peças importadas, da procura por fontes de matéria-prima nacional, da aquisição e do traslado das peças prontas. Consegue assim manter nossas aeronaves voando e cumprindo suas missões aéreas. Hoje a CONMA denomina-se Centro Logístico da Aeronáutica (CELOG), sendo ponto de excelência, no contexto da indústria aeronáutica, tornando-se lugar focal de visitação de escolas e cursos militares, inclusive do exterior.

Da mesma forma, as federações passam a ser entidades relevantes no ambiente industrial, revigorando nosso mercado, mas, mais do que isso, mantenedoras de meios garantidores da nossa segurança nacional. As que já entenderam o significado do trinômio desenvolvimento, segurança e defesa criaram em suas sedes o Conselho de Defesa (ConDefesa), aproximando o meio empresarial do militar. Esse conagração entre militares e empresários, sendo a ESG um dos protagonistas, por meio do seu Curso de Gestão de Recursos de Defesa (CGERD), tem levado o avanço no desbravamento do conhecimento sensível, visando à dualidade de componentes para atender a demanda fabril. Destacam-se nessas alianças as Federações das Indústrias de São Paulo (FIESP), do Rio de Janeiro (FIRJAN), de Minas Gerais (FIEMG), do Rio Grande do Sul (FIERG) e de Santa Catarina (FIESC). São congraçamentos produtivos que induzem à prosperidade tecnológica profissional. Dignos de louvor são os Ciclos de Estudos Estratégicos de Defesa promovidos a partir de uma parceria saudável entre FIEMG e ESG, cujos resultados robustecem, cada vez mais, a relação de profissionais das armas e industriais. Atualmente esses ciclos começam a se disseminar, saindo de Minas Gerais e indo para Santa Catarina, na FIESC. É o novo despontar de um Brasil que prima pelo crescimento nacional, buscando a autossustentabilidade em todos os ramos da sua força produtiva.

Conclui-se afirmando que a ausência de insumos hospitalares, que gerou pânico no mundo, diante da pandemia da Covid-19, com ênfase no Brasil, implicará alterações profundas nos conceitos da logística, em um novo entendimento das relações internacionais e geopolíticas e, por fim, com reflexos positivos para o despertar da indústria nacional. ■



FUNDAÇÃO OSORIO (1921-2021)

No início do século XX, o mundo passava por grandes transformações. Havia pouco tempo que a Primeira Grande Guerra havia terminado. O Rio de Janeiro era centro cultural do Brasil, a única cidade com mais de um milhão de habitantes. A década de 1920 se iniciava com o modernismo batendo à nossa porta, com mudanças impactando as relações humanas, representando uma ruptura de paradigmas, uma reação aos procedimentos e às ideias até então aceitos. Mudanças sensíveis alteravam hábitos, abrindo novos espaços. Em 1921, aqui no Rio de Janeiro, impulsionada por tantas mudanças, foi criada pelo Presidente Epitácio Pessoa uma

nova escola, uma escola para meninas órfãs. Era um sonho que se tornava realidade.

Alguns anos antes, inspirados pelo desejo de amparar as filhas de militares de terra e mar mortos em combate, três professores militares acalentavam a esperança de criar uma Instituição de Ensino especialmente voltada para as órfãs. Os três oficiais procuraram o Marechal Nepomuceno Mallet, filho do Patrono da Artilharia, inserindo essa ideia nas atribuições da comissão responsável pelos festejos do centenário de nascimento do General Osorio. Começava a ser escrita a história deste estabelecimento de ensino, com muito esforço, insistentes negociações e muita dedicação.



Luiz Sérgio Melucci Salgueiro

Presidente e Diretor de Ensino da Fundação Osório

Cel Art

lsmsalgueiro@gmail.com

A marcha do tempo seguiu o seu curso. Gerações de professores, inspetores e funcionários se revezaram na formação de nossos alunos. Os anos passaram, os obstáculos foram sendo superados, e o entusiasmo sempre aumentando. O desprendimento, a determinação e a vontade mantiveram-se sustentando todos os que por aqui passaram e continuam orientando todos os que aqui trabalham.

Em 100 anos de atividades, observaram nossos professores, são muitas as histórias que se entrelaçaram com a história da nossa querida Fundação. As paredes dos prédios do Liceu, da Vila Getúlio, do Marquês do Herval e do Epitácio Pessoa testemu-

nharam muitas promessas de vida, presenciaram a realização de sonhos, viram sorrisos, lágrimas, perceberam angústias, participaram de derrotas e vitórias de várias gerações. Por suas alamedas, alunos traçaram, com seus professores, caminhos para o futuro. Em um século, inúmeras atividades pedagógicas foram pensadas e executadas, música e jogos praticados, formaturas e exposições realizadas.

Graças à ação do General Zenildo de Lucena, Ministro do Exército em 1994, nossa escola foi alçada à categoria de Fundação Pública. Hoje, **a Fundação Osório é uma pessoa de direito público interno, com personalidade jurídica, patrimônio próprio e autonomia administrativa, vinculada ao Ministério da Defesa, por intermédio do Comando do Exército**, atendendo a centenas de alunos, meninas e meninos, instruindo e educando desde as classes de alfabetização até o ensino médio/profissionalizante.

A Fundação Osório é uma escola que se eternizou no coração de seus estudantes pela capacidade de aliar a tradição à modernidade, a seriedade à empatia, o dever à alegria de ensinar, o compromisso de oferecer um ensino público de qualidade à certeza de fazê-lo de forma integral e completa. Abraçados ao lema **Donare ad docendum** – “doar-se para ensinar” –, uma brava equipe de profissionais, inspirados naqueles que nos antecederam, busca o aprimoramento contínuo das práticas educacionais, da gestão do ensino, perseguindo os melhores resultados em todas as suas avaliações. Os últimos indicadores da Avaliação Nacional de Alfabetização (ANA), do IDEB e do ENEM, além da crescente procura pelos nossos estagiários, técnicos em administração, comprovam o acerto de nossa caminhada e a correção das diretrizes do Projeto Pedagógico Institucional (PPI) adotado pela escola.

A direção de ensino, o corpo docente e toda a comunidade escolar têm hoje a certeza de que é possível transformar vidas, com educação de qualidade. Na área afetiva, o trabalho segue orientado por princípios, crenças e valores, que garantem a formação moral dos nossos alunos. O respeito aos símbolos nacionais, a reverência às datas cívicas, cultuando as tradições da nossa gente, têm-nos conduzido a excelentes resultados.

Comemorar os 100 anos da escola é celebrar os resultados de um nobre trabalho que vem sendo desenvolvido pela escola na tarefa de formar cidadãos plenos, em condições de contribuir, efetivamente, com o desenvolvimento do país e da sociedade brasileira.

“Fundação Osório, formando hoje o cidadão do amanhã.”

Ensino	EB	MB	FAB	CBMRJ	PMERJ	Civil	Total
1º Seg EF	96	6	5	11	15	142	275
2º Seg EF	102	9	5	18	23	172	329
EM	101	15	6	17	19	113	271
	299	30	16	46	57	427	875

Fonte: Secretaria FO, junho 2021

O BUTE DO COMANDANTE

Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini

sergio.p.bambini@gmail.com

Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), ano de 1986, Curso de Estado-Maior e Superior de Comando (CEM/CSC), apresentação do Comando-Geral do Ar (COMGAR), feita pelo Comandante, Ten Brig Cherubim Rosa Filho.

Nessa época, eu servia como Instrutor da ECEMAR, meu cargo era Chefe do CEM/CSC e, como tal, cabia-me fazer a apresentação do *curriculum vitae* do conferencista.

Feita a leitura do longo e rico currículo do Brig Rosa Filho, eu estava ajudando-o a colocar o microfone de lapela quando ele olhou para mim e disse: “Galo Velho, eu vou te colocar no comando da Base Aérea de Santa Maria, mas não fala para ninguém”. Engoli em seco e mal tive a iniciativa de dizer “obrigado”.

Enquanto caminhava para o lugar que costumava ocupar nessas ocasiões, no final do auditório, fui recebendo inúmeros, entusiasmados e simpáticos “parabéns, Bambini”, pois o Brigadeiro falara, exatamente, na boca do microfone, já aberto, transmitindo sua confiança para todo o auditório.

Assim fiquei sabendo, profundamente surpreso, que iria comandar a BASM. Era Tenente-Coronel, teoricamente, longe da faixa cogitação para comando de Organização Militar.

A partir de então, sem prejuízo de minhas funções na ECEMAR, comecei a preparar-me para o novo e instigante desafio.

Conhecia bem a BASM. Servira cinco anos no Quinto Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque (5º EMRA), como Operações e Comandante e, ainda, dois anos como Comandante do Grupo de Serviços de Base (GSB) da própria BASM. Sim, conhecia bem a Unidade, a localidade, o povo, os costumes, as tradições e as idiossincrasias locais. Minha família adorava Santa Maria. Minha filha mais nova nascera lá.

Em meus preparativos, achei que não poderia chegar de mãos vazias e reagir aos problemas à medida que fossem aparecendo. Não para exercer o comando, que era o sonho de minha vida. Não como Instrutor da Escola de mais alto nível de nossa Força.

A BASM abrigava e apoiava quatro Unidades Operacionais. O 1/10 GAv, Esquadrão Poker, minha primeira Unidade Aérea, onde,

ainda em Cumbica, iniciara minha vida operacional, voando o lendário RB-25J e o desafiante RT-11; o 3/10 GAv, Esquadrão Centauro, ativado na BASM quando eu comandava o EMRA 5 e que fora acolhido e totalmente apoiado por meu Esquadrão; o 5º EMRA, meu antigo Esquadrão, onde passara os cinco anos mais desafiantes de minha carreira até então; e o 4/1 GCC, Esquadrão Mangrullo, Unidade de Comunicações e Controle equipado com radar tridimensional móvel. Sim, a BASM, uma senhora Organização Militar.

Como chegar de mãos abanando, vindo da ECEMAR? Decidi que faria uma Diretriz de Comando, seguindo a sistemática dos Manuais da disciplina Planos e Ordens da Escola. Essa Diretriz constituir-se-ia na parte Política de minha administração. Chegando em Santa Maria, após conhecer os problemas atuais, faria um Plano de Trabalho, que seria a parte Estratégica de minha estada lá.

Assim o fiz. E o fiz, igualmente, nas demais funções de comando que exerci enquanto na ativa.

Após a assunção do comando, em minha primeira reunião com todo o efetivo, apresentei a minha Diretriz de Comando para o espanto geral, pois acredito ter sido a primeira, ou uma das primeiras feitas por um Comandante de Base Aérea. Foi bem aceita, e mais, foi seguida, religiosamente, nos meses seguintes.

Cerca de dois meses depois, com a preciosa ajuda do Comandante do GSB, da Base, Ten Cel Adenir Siqueira Viana, concluímos o Plano de Trabalho da BASM,

Com uma inflação de mais de 70%, ao mês, sabíamos, exatamente, onde aplicar cada tostão disponível, desde a reforma de um prédio, ou de um ônibus, até a simples calha de uma edificação.

Um dos itens de minha Diretriz de Comando estabelecia que faríamos, no decorrer de cada ano, marchas a pé, com todo o efetivo da Base e das Unidades sediadas. Pretendia, no meu íntimo, realizar uma marcha de 8, uma de 12 e a última, já no final do ano, de 16 quilômetros. Tudo seguindo rigoroso planejamento.

Poucos acreditaram que isso aconteceria. A rotina e os imprevistos encarregar-se-iam do esquecimento, ou do adiamento da atividade. Isso é uma Base Aérea, não um Batalhão de Infantaria, murmuravam.

Com a primeira marcha planejada pelo Batalhão de Infantaria (BINFA), fiz uma reunião com todo o efetivo, e chamei-a de “passeio ecológico”. Muita gente teve de correr para comprar, ou ajustar, seus uniformes de campanha e providenciar meias botas, o famoso “bute”, antigamente, “bate-bute”.

Chegou o dia. Todo o efetivo em forma, como nas paradas diárias, porém, com os Comandantes das frações à frente. Eu também. Marchamos, seguindo a Banda de Música, em passo ordinário até o Portão da Guarda e, depois, em passo de estrada. Após 45 minutos, o alto-horário, reunião com os Comandantes e a certificação de que tudo corria bem. Algumas queixas de bolhas nos pés. Só isso. Reiniciamos a marcha. Mais 50 minutos e entramos na Base. Banda à frente, tocando, passo ordinário. Em frente ao prédio do Comando, Continência ao Terreno e fora de forma.

Nenhuma alteração.

Nos dias que se seguiram, comentários positivos e agradáveis. Aparentemente, todos haviam gostado.

Mais alguns meses, não mais como novidade, fizemos a marcha de 12 quilômetros, também, sem qualquer problema.

Fim do ano chegando, férias à vista, o Cap Inf Milton trouxe-me o planejamento da marcha de 16 quilômetros. Marcha e apoio, imediatamente, aprovados.

No dia marcado, comigo à frente, Corneteiro ao meu lado, marcador de passos também, e lá fomos.

No primeiro alto-horário, notei que a sola de meu bute estava se soltando. Meu velho bute, que voara aeronaves como B-25, B-26, T-6, T-23, T-37 e que aprendera a voar o inigualável UH-1D/H, estava, literalmente, abrindo o bico.

Pedi para a viatura de apoio ir até a Base e trazer meu bute reserva recentemente adquirido.

No segundo alto-horário, troquei o bute, que já estava com quase metade da sola solta. Prosseguimos.

Após o terceiro alto-horário, já voltando para a Base, na estrada que vai para a localidade de Pains, de repente, a sola de

meu bute novinho soltou-se. Perdi-a, inteira, de uma só vez. Só o Corneteiro notou. Pedi-lhe para não comentar e prosseguimos. Meu pé direito pisando diretamente no chão, protegido, apenas, pela meia branca de algodão, usada conforme as “dicas” da equipe Para-Sar nas aulas de sobrevivência.

Não andamos mais que 500 metros quando caiu a sola do bute do pé esquerdo. Desta vez, o Ten Cel Viana, que vinha logo atrás, notou e propôs-se a chamar a viatura para eu ir para a Base e lá, aguardar a tropa.

Não concordei e continuei.

Enquanto estávamos na estrada de terra, tudo ia bem. Os pés não doíam.

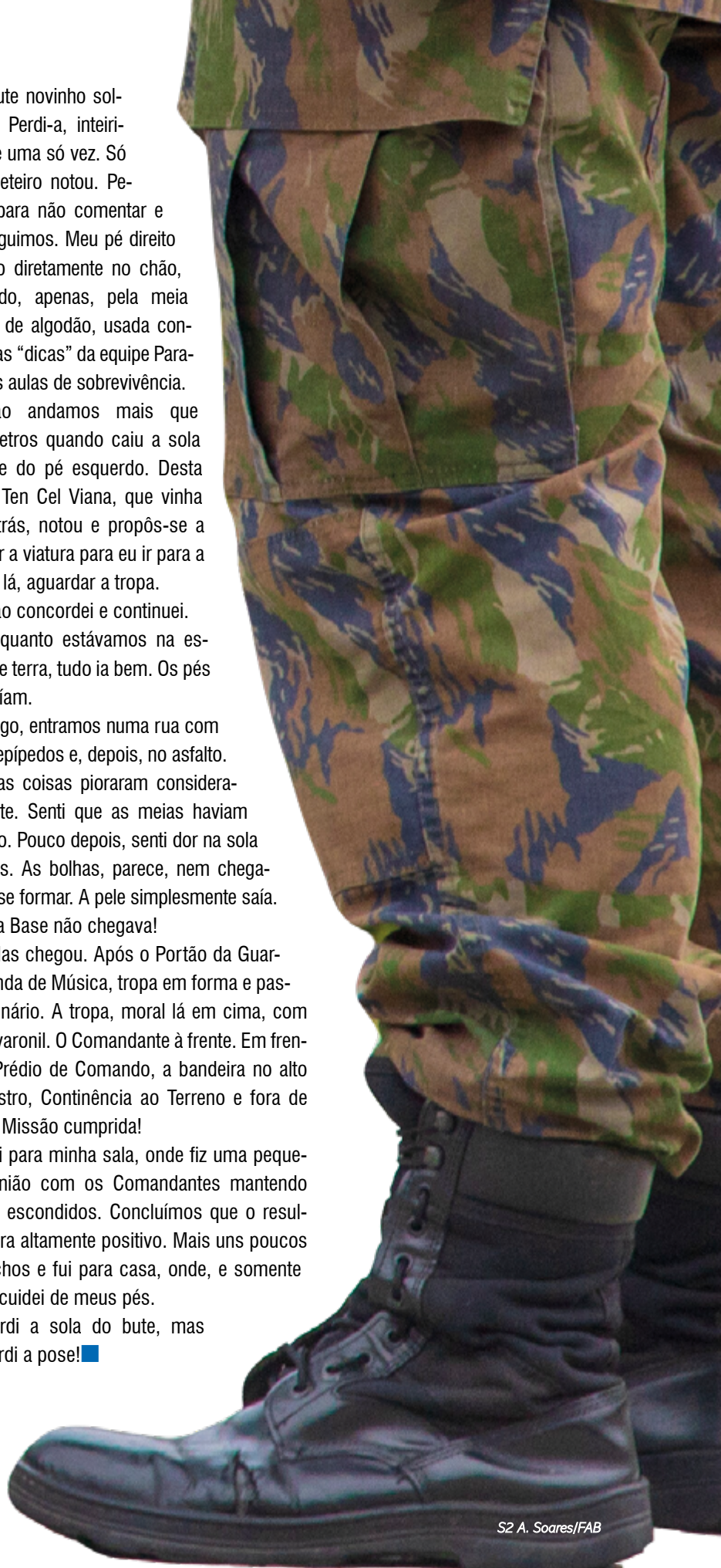
Logo, entramos numa rua com paralelepípedos e, depois, no asfalto. Então as coisas pioraram consideravelmente. Senti que as meias haviam rasgado. Pouco depois, senti dor na sola dos pés. As bolhas, parece, nem chegavam a se formar. A pele simplesmente saía.

E a Base não chegava!

Mas chegou. Após o Portão da Guarda, Banda de Música, tropa em forma e passo ordinário. A tropa, moral lá em cima, com garbo varonil. O Comandante à frente. Em frente ao Prédio de Comando, a bandeira no alto do mastro, Continência ao Terreno e fora de forma. Missão cumprida!

Fui para minha sala, onde fiz uma pequena reunião com os Comandantes mantendo os pés escondidos. Concluímos que o resultado fora altamente positivo. Mais uns poucos despachos e fui para casa, onde, e somente então, cuidei de meus pés.

Perdi a sola do bute, mas não perdi a pose! ■



S2 A. Soares/FAB

TEORIA DO HOLOFOTE

José Nogueira Sobrinho

Ten Cel Esp Av

gonnog@hotmail.com.br

A teoria do Holofote, de Karl Popper, destacado matemático e filósofo do século XX, versa sobre falácias: “O que o holofote torna visível depende da sua posição, da maneira como ele é colocado, de sua intensidade e das coisas que são iluminadas”. O que o holofote não ilumina torna-se invisível, e o silêncio (Lei do Silêncio) cai sobre o que não é iluminado. A Lei do Silêncio, e seus mecanismos de controle, leva à formação de castas que estabelecem artificialmente a suposta superioridade de um grupo contra a suposta inferioridade de outros. Portanto, uma falácia.

Daí o conceito de Bovarismo: capacidade do indivíduo ou de um grupo de indivíduos de se conceber diferente do que é (e, claro, muito melhor do que os outros). O termo, inspirado em *Madame Bovary*, romance de Gustave Flaubert, foi criado pelo filósofo francês Jules de Gaultier, e é usado na psicologia para se referir a indivíduos que têm uma autoestima fora dos limites, enxergando-se a si mesmos de forma supervalorizada, como se criassem a própria realidade (José Roberto Marques), adi-

cionando a ela elementos fantasiosos. Segundo Gautier, não é uma fuga da realidade, e sim uma tentativa de estar na realidade com aspectos da ilusão criada para si embutidos na realidade. O bovarismo frequentemente também serve de cortina para a falta de aptidão e talento.

As ações que movem a crença, que nada questiona, são as mesmas utilizadas por qualquer grupo ou casta, como os políticos, para se manter no poder. Segundo Bertrand Russell, filósofo inglês, tudo não passa de estratégias de dominação (Foucault), teorias inventadas nas quais se apoia a elite dominante para garantir a posse e a manutenção do poder. E a força dessas “teorias” não está nelas propriamente, mas na crença (passividade e aceitação cega) de suas vítimas.

Essas teorias foram classificadas por Gramsci, filósofo italiano, como “estratégias de domínio a partir da hegemonia”, definição perfeita para o fenômeno. Mas Gramsci falseou a verdade: marxista, referia-se à hegemonia do proletariado (mais uma “teoria” inventada), e aí fica claro que o que disse se aplica, de fato, a grupos da elite dominante, reforçando a tese de Bertrand Russell. ■

ADIDOS MAIS BEM INFORMADOS DO QUE A CIA

Aristeu Teixeira de Mendonça

Cel Av

mendonca.at@gmail.com



Eu estava na Argentina, em 1982, como Adido Aeronáutico. O adido chinês e sua esposa eram umas “figurinhas” esquisitas, e tinham comportamentos, no mínimo, pouco comuns. Certa vez, por exemplo, voltando de Córdoba em um avião da F. Aérea Argentina, onde também viajavam os outros adidos e suas esposas, a chinesa, mulher do adido “*idem*”, se pôs a trocar de roupa a bordo, ali mesmo, na frente de toda aquela gente.

Por essa e outras, eles eram sempre motivo de muita gozação. Nós, os adidos brasileiros, embora também nos “divertindo” com aquelas “mancadas”, jamais ridicularizávamos os chineses. Daí resultou eles procurarem sempre se aproximar da gente.

Certo dia, o embaixador chinês nos mandou um convite – três adidos militares – para jantar na sua Embaixada. A esposa do Adido Naval era um doce de criatura, porém, tinha um preconceito muito grande contra a comida chinesa. Assim, não queria aceitar o convite, porque, suspeitava, lá iriam servir coisas intragáveis, como peixe cru, cobras, insetos etc.

Depois de muita conversa na tentativa de convencê-la, sem sucesso, propus o seguinte estratagema: o meu suboficial, à meia-noite, telefonaria para a embaixada chinesa e mandaria avisar que o nosso embaixador estava nos convocando para uma reunião de emergência, na nossa embaixada. E, com tal argumento, ela finalmente concordou, e assim fomos nós, na data marcada, para a “China”.

Lá, fomos regamente recebidos pelos chineses, e o jantar estava irresistivelmente ótimo. Nada nos tiraria daquela mesa,

exceto... o “maldito” telefonema do meu suboficial. O “cara” era muito “Caxias” e, além de ter como “grande defeito” uma boa memória, ainda sofria de insônia... Aquele infausto telefonema nos mandou de volta para casa... com fome!

Por mera coincidência, logo na manhã do dia seguinte, às sete horas de Buenos Aires, o Presidente Gaultiere fazia um pronunciamento pela cadeia de rádio/TV noticiando a invasão das ilhas Malvinas.

Os chineses, ligando os dois fatos, ficaram, a partir de então, com a certeza de que os brasileiros estavam por dentro de tudo e, por isso, passamos a receber a visita quase diariamente do adido chinês com o seu intérprete falando um espanhol de Xangai, querendo saber o que estava “rolando” e, especialmente, o que ia “rolar” naquela guerra, dali em diante. Afinal, éramos mais bem informados do que a CIA! Acabada a guerra, voltamos uma ou duas vezes a recepções na embaixada chinesa, sempre saboreando aquelas iguarias deliciosas e desfrutando do *status* de adidos mais bem informados da Argentina. Ao terminar a nossa missão, os chineses foram pela primeira vez ao aeroporto se despedir de um adido que regressava ao seu país de origem.

E o nosso “caxias”, mas insone suboficial, “como castigo”, por ter estragado o nosso prazeroso jantar na véspera da guerra, foi por nós indicado para ser o auxiliar do adido do SNI e acabou ficando de *castigo* lá na Argentina por mais uns quatro anos. Isto aconteceu há quase 40 anos...

Tudo passa, tal como passam as nuvens! Só ficam as lembranças! E a saudade... ■

REMINISCÊNCIAS...

Isis M. Kallfelz

ikallfelz@uol.com.br



Foto 1951: Araunã, Aldir Raposo,
Isis e Mario Kallfelz

Ao ler a *Revista Aeronáutica* nº 232, dedicada às mulheres, vi que talvez pudesse ter algo a contar sobre nossa vida na Grande Família Aeronáutica. Pode ser que interesse aos leitores e os faça também recordar um pouco de suas vidas, principalmente aqueles que, como nós, viveram numa época mais venturosa, com menos conforto, certamente, mas MUITO mais interessante, sem dúvida!

Vou começar lembrando nossa vida em Fortaleza: Mario era o único Aspirante casado de sua turma a servir no Esquadrão de Caça dessa cidade. Nós nos casamos em 25 de janeiro de 1961, uma semana depois do Aspirantado, e em março cheguei lá na maior “moita”, raspamos todos os “trocados” que tínhamos (eram bem poucos, Deus sabe!) para que pudesse ir de avião comercial, pois FAB, nem pensar! Fui num DC4 do Loide Aéreo, acho, e, como não tínhamos dinheiro para alugar uma casa – nem colegas para dividir o aluguel conosco, como a turma que foi para Natal –, fomos morar na casa da minha avó materna. Toda a família da minha mãe é cearense (eu pouco conhecia os membros da família, pois nasci e me criei no Rio Grande do Sul), e a casa da minha avó ficava numa transversal da 13 de Maio, perto da igreja de Fátima e até relativamente bem perto da Base Aérea. Eu vivia morta de medo de ser “descoberta” e sentia muitas saudades e falta das comidas “do Sul”. Imagina a Fortaleza de 1961 – era uma cidade bem pequena, pacata, quase sem edifícios. A Praia do Futuro era completamente fora da cidade, ir lá era passeio para o dia todo... Os colegas do Mario, claro, sabiam que eu existia e estava lá, mas todos “faziam moita” também. Até que um dia o Aldir, que namorava a filha do Comandante da Base, nos chamou para ir a uma festa com ele e Araunã. Eu quase morri de alegria com o convite, pois, fora da família, não tínhamos vida social nenhuma.

Ao conhecer Araunã, foi encanto à primeira vista – além de ela ser uma graça de bonita, era uma graça de simpática e querida e, embora mais nova do que eu, nos entrosamos muito bem. E ela começou a me convidar para ir à sua casa. Foi quando conheci as pessoas maravilhosas que eram seus pais: Cel Hypólito e D. Olga, que foram meus primeiros “Pais” na FAB – e eu, com 19 anos, longe dos meus próprios pais, como precisava do carinho que eles tão generosamente me deram! Lembro-me de que, na primeira tarde que fui à casa da Araunã, D. Olga me olhou um pouco desconfiada, pois ainda não sabia quem eu era nem por que Araunã me havia convidado para o chá que ela estava oferecendo às senhoras dos oficiais. Ao saber, ficou encantada em me conhecer, e me “adotou” imediatamente, bem como todas as mulheres, que prometeram não dizer nada a seus maridos. Mario, apavorado, mas não me impediu de ir, pois sentiu o quanto eu havia gostado de conviver com aquelas mulheres bonitas e simpáticas que, afinal, seriam a “minha sociedade” para o resto da vida.

Mais ou menos uma semana depois desse chá, Mario adoeceu com otite aguda do ouvido médio – o que, para um caçador, era hospitalização na certa. E ficou um dia (domingo ele estava de serviço, não ia mesmo), dois, três sem aparecer em casa nem dar notícias, pois no hospital não havia telefone privativo, e ele ficou com medo de alguém escutar nossa conversa – vejam só! No quarto dia

eu já estava “subindo pelas paredes” de aflição, sem notícias; aí, me enchi de coragem e liguei para a Araunã, que descobriu que ele estava hospitalizado. Era uma quarta-feira, dia de cinema na Base (eu nem sabia que na Base havia um cinema, nunca havia ido lá), e D. Olga, muito habilmente, arquitetou um plano para eu ir visitar Mario no hospital. Eu devia ir de tarde para sua casa, seria apresentada ao pai da Araunã como “uma coleguinha gaúcha da escola” (eu, com todo aquele sotaque carregado de gaúcha, não tinha jeito de passar por cearense...), jantaria com eles e iria até a Base. Quando o Cel Hypólito chegasse em casa, ela lhe contaria quem eu era e tinha certeza de que ele não iria fazer nada contra Mario (um aspirante ser casado parece que dava cadeia, na época). E assim foi feito. Passei uma tarde junto àquela família maravilhosa: Araunã, Yelê, Yerecê, Araken e D. Olga e, conforme foi chegando a hora de o coronel voltar para casa, fui ficando nervosa e agitada. Ele chegou, foram feitas as apresentações e, logo antes do jantar, ouvi que ele perguntava: “Olga, quem é esta moça?”, e ela afastou-se com ele, conversando, mas não pude ouvir a conversa. Minhas mãos estavam molhadas de suor, Araunã falando que o pai era muito gozador, que eu não precisava ter medo, que ele não ia fazer nada etc., e eu a ponto de chorar de nervoso. Até que ele sai de dentro, todo risonho e começa a me gozar – “Então é a coleguinha do colégio da minha filha, né?”. Eu, quase morta de encabulada, sem saber para onde olhar, o que dizer, queria me enfiar num buraco bem fundo. E foi aí que ele bolou a gozação – ia me levar ao hospital da Base e me apresentar ao Mario como uma amiguinha gaúcha da Araunã, e me deixar lá com ele enquanto iam ao cinema.

E assim foi feito. Jantamos e saímos. Chegamos ao hospital e ele foi na frente, entrou no quarto e falou: “Aí, aspirante Kallfelz, vim te fazer uma visitinha, soube que você está com otite, hospitalizado já há três dias. Pois eu trouxe uma gaúcha, amiga da Araunã para que conheças. Entra, minha filha!”.

Até hoje eu me lembro da expressão do Mario – magrinho dentro do camisolão do hospital, vermelho como um pimentão e me encarando, incrédulo!

E foi assim que aquele Comandante fora de série resumiu a questão: “Olha, Kallfelz, tua mulher pode frequentar a Base, vir ao cinema, ao hospital – quando for o caso, até fazer pré-natal na Base, só não me pede casa, que isso eu não posso atender!”.

E, a partir daí, aquela família maravilhosa não fazia um passeio que não nos incluísse, não havia festinha a que a gente não fosse convidado. Quando engravidei e morria de saudade das comidinhas da minha mãe, era D. Olga quem resolvia, mandando a empregada fazer os bifes do jeito que eu gostava, ou o feijão temperado do “jeito do sul”...

A vida não nos permitiu mais servir com o Cel Hypólito e D. Olga, nem ser vizinhos de Aldir e Araunã, mas eles todos têm um lugar garantido no meu coração.

Agora, já aposentada e na idade de relembrear, reavaliar e fazer a triagem das pessoas que realmente foram relevantes em nossa vida, vejo o quanto foram importantes e tornaram o nosso começo difícil, mais alegre. ■



Modesto
Brocos, *A
Redenção
de Cam*, 1895.

A CONSCIÊNCIA DO INTERESSE NACIONAL

Helio Beltrão

In memoriam

(Do livro *Descentralização e Liberdade*, 1984)

Extraído da aula inaugural dos Cursos da Escola Superior de Guerra, em março de 1969.

O brasileiro, especialmente o mais ilustrado, herdou a vocação dos latinos pelo debate teórico, o pendor irresistível pela fascinante discussão das teses abstratas.

É o que frequentemente sucede em matéria de política econômica.

Nesse, como noutros campos, o debate tende frequentemente a radicalizar-se em torno de falsos dilemas, sem maiores compromissos com a natureza e a urgência dos problemas a resolver.

Os contendores dessa guerra de palavras acastelam-se quase sempre em cidadelas abstratas e irreduzíveis: cruzados da livre-iniciativa contra gladiadores da intervenção estatal; xenófobos exaltados contra desnacionalizadores impenitentes; controladores fanáticos contra maníacos da economia do mercado; políticos mal-informados contra empedernidos e estreitos tecnocratas; livre-cambistas românticos contra protecionistas obsessivos; defensores do “lucro é sagrado” contra partidários de “o lucro é um roubo”; monetaristas “ortodoxos” contra estruturalistas radicais.

Atônito e confuso ante o fulgor dessa controvérsia, carregada de preconceitos e de irrealismo, e não raro obscurecida pelo interesse pessoal ou de grupos, nem sempre é fácil ao brasileiro comum identificar precisamente onde reside o interesse nacional.

Ora, o nacionalismo, tal como o conceituamos, consiste exatamente na fidelidade a esse interesse, que precisa, por isso mesmo, estar claramente identificado.

Todos os povos são ciosos de seu interesse. E na medida em que estão habilitados a identificá-lo, procuram defendê-lo objetivamente. A desatenção dos povos pelo próprio interesse é tão censurável quanto o descuido do chefe de família pelo bem-estar atual e futuro de seus filhos.

Ironicamente, os países menos desenvolvidos, justamente aqueles em que a identificação e a defesa do próprio interesse constituem condição de sobrevivência, estão em geral tão ocupados em debater as teses universais que raramente se concentram em descobrir a solução para os seus próprios problemas. O oposto sucede nos países desenvolvidos, melhor informados sobre suas realidades e melhor aparelhados para atendê-las.

Com a preocupação de facilitar, na discussão dos temas de política econômica, a identificação do interesse nacional e sua assimilação pela opinião pública, é que, ao longo dos anos, te-

mos insistido em externar, com simplicidade e nitidez, alguns conceitos fundamentais.

O DESENVOLVIMENTO É O NOSSO OBJETIVO PRIMORDIAL

Em face da multiplicidade de objetivos conflitantes ou concorrentes, é preciso não perder de vista o propósito primordial da aceleração do desenvolvimento. Desenvolvimento este que se há de fazer a serviço do homem.

Somente num quadro de expansão acelerada da produção de bens e serviços será possível realizar o progresso social, corrigir as desigualdades de renda, absorver os contingentes de mão de obra que chegam ao mercado e alcançar a tranquilidade e a paz social.

O controle da inflação, por mais importante que seja, não constitui um objetivo em si: é, antes, uma condição essencial ao alcance do objetivo fundamental, que é o desenvolvimento.

A inflação descontrolada tornará realmente impossível o desenvolvimento acelerado autossustentado.

Mas não poderemos jamais concordar com os que pretendem aplicar ao Brasil a teoria do caranguejo, segundo a qual a única maneira de garantir o desenvolvimento amanhã é promover uma recessão hoje.

O DESENVOLVIMENTO DEPENDE DO NOSSO ESFORÇO

É realmente indispensável que o povo brasileiro tenha nítida consciência de que o desenvolvimento é problema nosso, cuja solução há de depender de nosso próprio esforço e não da eventual generosidade de terceiros. A cooperação externa não substitui o esforço interno; quando muito, suplementa-o. Note-se que, embora a cooperação financeira externa não tenha ainda diminuído no caso brasileiro, sua tendência, no mundo, é de declínio; além de variável e incerta – o que torna impraticável um planejamento baseado nela – vem-se deteriorando ultimamente não apenas também em termos de condições, juros e prazo. E, sobretudo, está cada vez mais vinculada à importação de bens produzidos no país de origem, o que nem sempre interessa aos países que, como o nosso, já dispõem de uma indústria integrada.

É, aliás, perfeitamente compreensível que esses países procurem vincular os seus financiamentos à exportação de suas manufa-

turas. Não devemos censurá-los pelo fato de cuidarem de seu interesse. O que não é compreensível é que não cuidemos do nosso.

O MERCADO INTERNO É UM DOS TRUNFOS MAIS IMPORTANTES DE QUE DISPOMOS PARA A AFIRMAÇÃO DE NOSSA SOBERANIA POLÍTICA E INDEPENDÊNCIA ECONÔMICA

É indispensável que a opinião pública tome consciência da importância de nosso mercado interno.

É a posse de um mercado interno suficientemente amplo que nos distingue claramente da maioria dos países ainda não desenvolvidos. Foi essa circunstância que nos permitiu, em prazo relativamente curto, construir uma indústria integrada e diversificada; e só por meio da expansão do mercado interno será possível a manutenção, no futuro, de um ritmo satisfatório de crescimento econômico.

Sem um vigoroso mercado interno não poderemos ingressar no regime de economia de escala e reduzir os custos de produção. Só o mercado amplo e em constante expansão poderá respaldar uma política de emprego e absorção de mão de obra, compatível com o nosso crescimento demográfico.

A expansão do mercado interno é simultaneamente causa e efeito de progresso tecnológico e vai permitir o desenvolvimento gradativo, num país de uma tecnologia mais adaptada à nossa dotação de fatores e aos nossos recursos naturais. Constitui, finalmente, o indispensável ponto de apoio a uma política agressiva de exportações de produtos brasileiros a preços competitivos.

O MERCADO INTERNO DEVE SER RESERVADO, EM PRINCÍPIO, À EXPANSÃO DA INDÚSTRIA INSTALADA NO PAÍS

A importação indiscriminada de produtos industriais comprime o mercado interno e reduz o emprego no país. Significa, na prática, promover a criação de empregos e a utilização de fatores produtivos no exterior, no momento em que precisamos dar emprego ao nosso povo e utilizar melhor a nossa capacidade de produção.

É preciso definir, com maior nitidez, a nossa política de expansão industrial, e os mecanismos e instrumentos necessários à consecução dessa política.

A experiência do passado nos demonstrou que a liberalização excessiva de importações, praticada com o propósito de induzir a redução de preços internos, conduziu em certos casos à injustificada desproteção da indústria nacional e ao aumento da capacidade ociosa. Isto sem que se tenha alcançado, na medida desejável, a redução de preços internos, sabido como é que, no quadro atual de nossa economia, as parcelas mais importantes da estrutura de custos industriais não dependem, via de regra, de decisões do empresário; refletem, em boa parte, os preços de bens ou serviços produzidos, prestados ou regulados pelo próprio Governo, ou limitações de natureza institucional ou estrutural claramente fora do controle do empresário.

É necessário definir, a par de mecanismos eficazes, uma política de proteção efetiva, que impossibilite a alienação injustificada de nosso mercado, sem incorrer, evidentemente, no

erro de desproteger o consumidor – que também é nacional – contra os riscos da ineficiência e os abusos do monopólio.

O EMPRESÁRIO NACIONAL DEVE SER FORTALECIDO E PROTEGIDO

Se a preservação da indústria instalada no país deve constituir um objetivo claro de política, não menos nítida deve ser, nesse contexto, a política de proteção especial ao empresário nacional, cujo poder de competição tem de ser decisivamente fortalecido.

A política de proteção ao empresário nacional – que é praticada universalmente, em maior ou menor grau – não importa em excluir ou hostilizar a participação da empresa estrangeira. Objetiva assegurar a existência e o crescimento do empresário brasileiro.

O empresário nacional não deve ficar exposto, sem proteção adequada, ao incomparavelmente maior poder de competição das grandes empresas internacionais, que dispõem de amplos recursos de capital fixo e de giro, economia de escala, organização e tecnologia superiores, frequentemente funcionando em regime oligopolístico.

É preciso, de um lado, protegê-lo contra a desigualdade de escala e de poder de competição, e, de outro, fortalecê-lo, concedendo-lhe incentivos especiais para que subsista, persista e progrida.

O NÍVEL DE INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS AO NOSSO CRESCIMENTO JÁ É CONSIDERAVELMENTE FINANCIADO PELO ESFORÇO INTERNO DE POUPANÇA

O “Diagnóstico” que, elaborado pelos técnicos, serviu de base à elaboração do Programa Estratégico,¹ contém um esclarecimento de inegável significação para a orientação de nossa política econômica: indica que, pelo menos no futuro próximo, o esforço de investimento necessário ao crescimento programado não deverá depender de suplementação da poupança interna, efetuada por meio de capitais externos. Por outras palavras: não deverá haver limitações ligadas à insuficiência potencial de poupança interna, uma vez que foi identificada, na economia, a presença de apreciável propensão marginal a poupar, além da capacidade ociosa em grande número de ramos industriais.

Isso significa que, pelo menos na primeira fase do programa, a função essencial dos recursos externos não será a de complementar a poupança interna, mas a de auxiliar o equilíbrio de balanço de pagamentos e a incorporação de tecnologia. Consequentemente, será possível ao Brasil efetuar, nesta fase, uma dosagem mais racional na utilização de recursos externos, de maneira a evitar que o emprego excessivo de financiamentos vinculados possa acarretar uma indesejável compressão do mercado interno reservado à nossa indústria, especialmente no que se refere a equipamentos.

“Só a crise é capaz de promover o consenso em torno de soluções há muito proteladas por intermináveis controvérsias teóricas.” ■

¹ Programa Estratégico de Desenvolvimento apresentado ao então Presidente Costa e Silva, em junho de 1968.

zetra



Realize seu sonho com

SAÚDE FINANCEIRA

Com o aplicativo eConsig, você tem crédito com juros mais baixos e consegue:

- Consultar a margem consignável atualizada em tempo real;
- Visualizar o extrato de descontos e o seu contracheque;
- Simular e solicitar um crédito consignado;
- Ranking com as melhores taxas praticadas pelos bancos conveniados;
- Acompanhar as transações através de notificações.

Acesse agora mesmo!

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



