

# Revista **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 315  
2022





# EXPEDIENTE

Abr a Jun • 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

Rui, Torres e Goulart, respectivamente representantes das Esquadrilhas Green, Red e Blue, as três que passaram a compor o 1º GAVCa. Os cachecóis denotam as esquadrilhas a que pertencem os pilotos.



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



ISSN 0486-6274

## 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 Aerodesportivo

Cel Av William Cristovam

### Diretor de Operações e Diretor Técnico do Dep. Aerodesportivo

Cel Av Jorge Aparecido da Conceição

### Assessores

Social - Brig Inf Augusto Cesar Amaral  
Financeiro - Cel Int Jailton Porto de Faria  
Administrativo e Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues  
Superintendência Cel Inf Jupiati Tadeu Martins Belo

## 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  
Matheus Martins

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.

/clubede aeronauticarj



@clubede aeronauticarj

www.caer.org.br



# SUMÁRIO

---

|    |                                                                                    |    |                                                                                                 |
|----|------------------------------------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2  | Mensagem do presidente<br><i>Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez</i>          | 26 | Globalismo e comunismo<br><i>Ernesto Araújo</i><br>Ex-Ministro das Relações Exteriores          |
| 3  | Opinião dos leitores                                                               | 28 | Análise histórica dos eventos aeronáuticos<br><i>Ten Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes</i> |
| 4  | Aeronotícias                                                                       | 34 | O que pensam os generais?<br><i>Tacariju Thome de Paula Filho</i><br>Cel Av                     |
| 6  | Dia da Aviação de Caça                                                             | 37 | O novo constitucionalismo...<br><i>Andrea Rose Borges Cartaxo</i><br>Juíza de Direito           |
| 8  | O STF e o povo<br><i>Ives Gandra da Silva Martins</i><br>Jurista                   | 40 | A engrenagem político-financeira:...<br><i>Afonso Farias de Sousa Junior</i><br>Cel Int         |
| 10 | Urnas eletrônicas e voto impresso auditável<br><i>C Alte Jorge Mendes Bentinho</i> | 42 | Militares do Exército Brasileiro encontram B-26<br><i>Pedro Viana</i><br>Engenheiro             |
| 12 | Ximboca no castelo<br><i>Flavio Catoira Kauffmann</i><br>Ten Cel Av                | 44 | Fairchild PT-19 – 83 anos de história<br><i>Wilson Roque</i>                                    |
| 23 | Dezesseis mirages cruzaram os céus de Anápolis                                     | 46 | O uso militar de jangadas no Brasil<br><i>Claudio Moreira Bento</i><br>Cel Eng                  |
| 25 | E a ilha existiu...<br><i>Ten Brig Ar Astor Nina de Carvalho Netto</i>             |    |                                                                                                 |



# MENSAGEM DO PRESIDENTE



Estimados leitores, civis e militares:

Realizamos a nossa Assembleia Geral Ordinária (AGO) para a eleição da próxima administração no dia 15 de junho passado. Foi muito importante a participação dos nossos associados no evento, que elegeu, por aclamação, a nossa chapa eleitoral.

Dessa forma, no próximo dia 06 de julho, o Conselho Deliberativo do CAER estará realizando a Assembleia Geral Solene (AGS) de posse da nova administração, às 10h, na Sede Central.

Estaremos partindo para um terceiro mandato, esperando que, com o apoio da nossa Diretoria e do Quadro Social, possamos continuar trabalhando, com o mesmo afincio, para o desenvolvimento e os melhoramentos do nosso amado Clube. Existem dois projetos grandiosos que ainda gostaríamos de implementar

dentro dessa próxima gestão, quais sejam: a implantação de um Estande de Tiro *indoor* na Barra e de uma marina no Centro.

Essa nossa edição da *Revista Aeronáutica* traz vários elogios, recebidos por *e-mail*, à nossa *Revista*, bem como à edição do nosso *Livro Histórico dos 75 anos do Clube*. Traz, também, excelentes artigos dos nossos colaboradores, plenos de conhecimentos históricos e culturais para os nossos leitores.

Tenham todos uma ótima leitura. Um bom inverno a todos! Vemo-nos na chegada da primavera!

Cordiais saudações!

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

# OPINIÃO DOS LEITORES

Dentre muitas manifestações recebidas incluindo cartas, cartões, e-mails e telegramas estamos publicando, nesta coluna, algumas mensagens recebidas por conta do envio da *Revista de Aeronáutica* e do Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica.

“O Presidente agradece e envia cumprimentos pela *Revista Aeronáutica* número 314 e o Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica.”

**Jair Bolsonaro, Presidente da República**

“Com meus sinceros cumprimentos agradeço o envio do Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica. Aproveito a oportunidade para elevar meus protestos de respeito e consideração.”

**Vice-Presidente Hamilton Mourão**

“Agradeço o envio de um exemplar do Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica (CAER), que resgata a história de fundação desse clube ao longo dos anos.”

**Rodrigo Pacheco,  
Presidente do Senado Federal**

“Acusamos o recebimento do Livro Comemorativo de “75 anos do Clube de Aeronáutica (CAER), ao tempo que transmitimos a alegria e o agradecimento pelo recebido.”

**Cristiane Britto, Ministra da Mulher,  
Família e dos Direitos Humanos**

“Agradecemos o envio do Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica (CAER) que, certamente, nos proporcionará uma agradável leitura. Expressamos nossas congratulações ao CAER e formulamos votos de êxito contínuo a suas atividades, extensivos a sua equipe de trabalho.”

**Ronaldo Vieira Bento, Ministro da Cidadania**

“Satisfação de receber o Livro Clube de Aeronáutica 75 anos.”

**Gilmar Mendes, Ministro do STF**

“Agradeço a Vossa Senhoria o exemplar da *Revista Aeronáutica*, número 312, a qual me foi gentilmente enviada.”

**Dias Toffoli, Ministro do STF**

“Aceite sinceros agradecimentos pela remessa do Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica – CAER. Na oportunidade, renovo meus protestos de estima e distinta consideração.”

**André Mendonça, Ministro do STF**

“Agradeço, sensibilizada, a delicadeza do envio da obra Clube de Aeronáutica 75 anos.”

**Rosa Weber, Ministra do STF**

“Agradeço a gentil oferta do álbum Clube de Aeronáutica – 75 anos. Trata-se de primorosa publicação da Editora Revista Aeronáutica, comemorativa da significativa data dessa notável agremiação cultural.

Não é dispensável lembrar, mais uma vez, a valorosa contribuição do Clube de Aeronáutica para o conagração dos Oficiais da Força Aérea Brasileira, familiares e civis amigos, bem como a liderança e participação nos debates de relevantes temas nacionais, na cultura do patriotismo e, sobretudo, na análise e compreensão de fatos importantes da nacionalidade.”

**Péricles Aurélio Lima de Queiroz,  
Vice-Presidente do STM**

“Agradeço, sensibilizado, pela consideração na remessa do Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica (CAER). Cumprimento-o pelo excelente trabalho que, com certeza, terá merecido sucesso ao retratar a história dessa instituição.”

**General de Exército Luís Carlos Gomes  
Mattos, Ministro do STM**

“Agradeço a deferência e a gentileza pelo envio de exemplar da *Revista de Aeronáutica* número 314 e o Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica.”

**Almirante de Esquadra Celso Luiz Nazareth,  
Ministro do STM**

“Agradeço a gentileza pelo envio do Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica, ao ensejo em que parabenizo a administração do Clube por mais um ano de profícuo trabalho e ressalto a qualidade da obra.”

**Almirante de Esquadra Cláudio Portugal de  
Viveiros, Ministro do STM**

“Meus cumprimentos pelo trabalho que desenvolve em nossa *Revista*, fonte de belos e relevantes artigos para nosso deleite e informação.”

**Ten Brig do Ar Carlos Augusto Amaral  
de Oliveira, Ministro do STM**

“Agradeço pelo envio do Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica (CAER).

Destaco a beleza e o profissionalismo realçados no conteúdo das matérias do livro. Reitero meus protestos de estima e consideração.”

**Ten Brig do Ar Heraldo Luiz Rodrigues,  
Comandante de Operações Aeroespaciais**

“Venho agradecer pela gentileza do envio do Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica (CAER). Nesta oportunidade, ao receber o exemplar do livro, cumpro o grato dever de saudar toda a equipe pelo trabalho brilhante que foi realizado ao resgatar, através de páginas repletas de conteúdo histórico, a notoriedade e todo legado do Clube de Aeronáutica e de suas sedes. De mesmo modo, destaco que, ao discorrer sobre seus eventos marcantes e ao trazer fotografias escolhidas de forma singular, ratifica-se toda a importância cultural, política deste destacado Clube.”

**Ten Brig do Ar Ricardo Augusto Fonseca  
Neubert, Secretário de Economia, Finanças  
e Administração da Aeronáutica**

“Expresso nosso agradecimento pela gentileza de nos enviar a obra que retrata os 75 anos da instituição. Aproveito para cumprimentá-lo pela excelência do trabalho, que enriquecerá o acervo de nossa biblioteca, compartilhando com os sócios do Clube Naval a história de sucesso do Clube coirmão.”

**Contra-Almirante José Henrique Salvi  
Elkury, Diretor Cultural do Clube Naval**

“Com os meus cumprimentos, agradeço o envio do Livro Comemorativo de 75 anos do Clube de Aeronáutica (CAER), resgata a história de sua fundação. Aproveito a oportunidade para enviar a V. Sa. protestos de elevada estima e admiração.”

**José Roberto Tadros,  
Presidente da CNC**

“Agradeço a gentileza de me mandar o exemplar da revista, bem como pela publicação de um artigo que leva a minha assinatura. É sempre um prazer em contribuir para com essa prestigiosa revista.”

**Cel Aristeu T. de Mendonça**

“Recebi em casa o livro de 75 anos do nosso estimado Clube CAER. Me sinto honrado em poder receber esta obra tão rica. Fico imensamente grato pelo prestígio a mim conferido e feliz em ser sócio do CAER. A todos que fazem o CAER, desde o mais humilde colaborador até o presidente, manifesto minha gratidão!”

**Luiz Carlos Soares de Oliveira,  
sócio civil**



# AERONOTÍCIAS



## **XI Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico**

Inicia-se no dia 4 de agosto a XI edição do Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico. Coordenado pelo Coronel Aviador Araken Hipolito da Costa, o curso tem o objetivo de buscar entender quem somos, que nação é esta e qual o sentido nacional, além de conhecer a importância da aviação – civil e militar – como fator crítico para se alcançar e sustentar o bem comum de nossa sociedade, contribuindo decisivamente para nossa condição de nação livre, próspera e soberana.

As aulas serão realizadas presencialmente, na Sede Central, sempre às quintas, das 9 às 12 horas. Com poucas vagas ainda disponíveis, as inscrições podem ser realizadas pelo site: <https://www.caer.org.br/pensamento-brasileiro/>. Informações: [cultural@caer.org.br](mailto:cultural@caer.org.br)  
Preço: R\$ 150,00 (não sócio) e R\$ 120,00 (sócio) - Incluídos: café da manhã, estacionamento no local e dois ensaios (12 e 13)

## **Happy Hour de volta na Sede Central do Clube de Aeronáutica**

Atendendo a muitos pedidos os tradicionais Happy Hour da Sede Central estão de volta! Totalmente reformulado, com música ao vivo e agora batizado de Aero Sunset os eventos têm conseguido atrair centenas de sócios e seus convidados.

A ideia da Diretoria Social do CAER (Sede Central) é que eles aconteçam mensalmente, sempre às quintas, no Salão Costa Deck, que possui uma vista deslumbrante da Baía de Guanabara.

Reúna os amigos e venha desfrutar de um ambiente gostoso, com boa música e linda paisagem.

Para saber as datas, o horário e a programação, basta acompanhar o site do Clube de Aeronáutica ([www.caer.org.br](http://www.caer.org.br)), bem como suas redes sociais.



Maj Brig Ar Marco Antonio Carbalho Perez, Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, Brig do Ar José Avelino Ramos e Brig Int Wilson Nunes Vieira

## **CAER REELEGE PRESIDENTE**

A eleição do Clube de Aeronáutica (CAER), ocorrida no dia 15 de junho, na Sede Central, reelegeu para o terceiro mandato o atual presidente, que, junto com as Vice-Presidências e os Conselhos Deliberativo e Fiscal, também eleitos na ocasião, seguirão firmes em sua missão de fomentar o círculo militar.

A Assembleia Geral Ordinária (AGO) realizou a eleição por “aclamação”, para a posse do Presidente, do Primeiro e do Segundo Vice-Presidentes, dos Conselheiros Efetivos e Suplentes do Conselho Deliberativo e dos Conselheiros Efetivos e Suplentes do Conselho Fiscal do CAER para o biênio administrativo 2022/2024.

A AGO foi conduzida pelo Presidente do Conselho Deliberativo, Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, e contou com a presença de 32 sócios com direito a voto. Para a próxima gestão continuarão na Presidência do Clube, o Maj Brig Ar Marco Antonio Carbalho Perez; o Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado, como 1º Vice-Presidente; e o Brig Inf Augusto Cesar Amaral, como 2º Vice-Presidente, eleito para sua primeira gestão.

Desejamos muito sucesso a todos!



## A “Ópera do Danilo” é apresentada na Base Aérea de Santa Cruz

A encenação da célebre “Ópera do Danilo”, foi apresentada no dia 21 de abril na Base Aérea de Santa Cruz (BASC), no Rio de Janeiro, empolgando os cerca de 100 “caçadores” presentes. A apresentação fez parte das muitas celebrações que ocorreram por conta das comemorações alusivas ao Dia da Aviação de Caça.

A famosa ópera, também conhecida como “Ópera da Aviação de Caça”, narra o que um homem pode fazer quando se tem vontade, perseverança, coragem e, sobretudo, patriotismo.

Danilo Marques de Moura, o protagonista, nasceu em 30 de junho de 1916 e era irmão do, então, Maj Nero Moura, que viria a ser comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça durante a Segunda Guerra Mundial e, por influência deste, seguiu a mesma carreira: aviador e piloto de Caça, tendo ingressado como voluntário no 1º Grupo de Caça como 2º Tenente.

Em 4 de fevereiro de 1945, o Tenente Danilo Moura realizava sua 11ª missão de combate, pilotando o P-47D-27-RE nº de série 42-26783, quando foi abatido sobre as linhas inimigas ao atacar uma locomotiva em uma estação ferroviária a leste da Cidade de Verona. Saltou de paraquedas e, ajudado pela neblina do local, conseguiu escapar antes de ser capturado. Iniciava-se naquele momento a sua saga de retorno às linhas aliadas, onde a inteligência e o bom senso prevaleceram sobre o treinamento recebido.

Essa ópera narra essa incrível estória, a jornada de 30 dias e cerca de 450 quilômetros percorridos a pé, do Tenente Danilo Moura para retornar à linhas aliadas, escapando dos alemães e dos fascistas italianos.



Cel Celente, Brig Ar Perez, Gen Ex Bayma Denys, Dr. Brion e Gen Ex Lessa

## Academia de Defesa realiza sua 100ª reunião no CAER

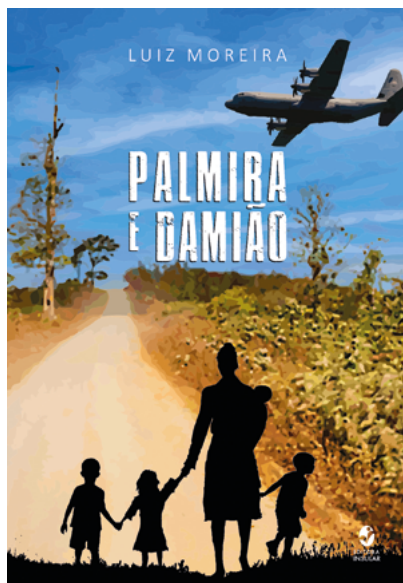
Aconteceu no dia 17 de maio de 2022 às 10 horas, na Sede Central do Clube de Aeronáutica, a centésima reunião plenária da Academia Brasileira de Defesa (ABD).

Para quem não conhece, a instituição é uma associação civil de direito privado, sem fins lucrativos, que visa reunir personalidades reconhecidas pelo amor à Pátria e desprovidas de interesses pessoais, com a finalidade de defender os princípios, os valores, as tradições e as instituições nacionais.

Dentre seus objetivos, a ABD busca congrega membros civis e militares de renomado saber, que se tenham destacado na defesa do país ou de suas instituições, em particular, na luta pela preservação da soberania, da unidade e da integridade nacionais. Busca ainda defender a honra e a dignidade das forças armadas, o Estado Democrático de Direito Brasileiro, as tradições históricas e culturais do país, incutir o respeito aos valores e aos símbolos nacionais e cultivar a memória dos heróis e dos demais cidadãos pátrios que se sobressaíram na consolidação da nacionalidade.

Na ocasião da reunião plenária, vários membros da instituição estiveram presentes e acompanharam uma justa e merecida homenagem ao Professor Doutor Antoniolavo Brion, vice-presidente da ABD e ocupante da cadeira 45. Alguns familiares do homenageado também acompanharam a cerimônia.

O evento contou também com uma brilhante palestra do General Lessa, com o tema “Amazônia Brasileira. Aumento das pressões internacionais à sua integridade e soberania”.



## Palmira e Damião, de Luiz Moreira

José Luiz Moreira, autor desta obra, natural de Santos, São Paulo, é Coronel Aviador reformado da Força Aérea Brasileira, onde serviu por 36 anos, sendo 16 voando na Amazônia. Por intermédio de atenta observação da terra, do homem e do meio, relata particularidades que se, não são segredos, são desconhecidos de grande parte dos brasileiros. Narra também a história de um casal nordestino, Palmira e Damião, que em, busca de um futuro melhor para seus filhos, tenta a vida na capital do seu estado, e depois decide ir para Roraima, onde Damião mergulha em uma atividade que jamais tinha imaginado: o trabalho em um garimpo de ouro.



# DIA DA AVIAÇÃO DE CAÇA

## NO DIA DA AVIAÇÃO DE CAÇA, FORÇA AÉREA BRASILEIRA GANHA MAIS QUATRO AERONAVES F-39 GRIPEN

Durante a solenidade, o Comandante da Aeronáutica anunciou a aquisição de mais quatro F-39 Gripen pela FAB e a possibilidade de mais um lote dessas aeronaves.

A FAB realizou, nesta sexta-feira (22/04), na Base Aérea de Santa Cruz (BASC), no Rio de Janeiro (RJ), a cerimônia militar alusiva ao Dia da Aviação de Caça. A solenidade marcou a imposição da medalha “Mérito Operacional Brigadeiro Nero Moura” e a incorporação das duas aeronaves F-39 Gripen, que chegaram recentemente ao Brasil, à FAB.

O evento contou com a presença do Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, acompanhado pelo Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista Junior, que foram recebidos pelo Comandante da BASC, Coronel Aviadador Alessandro Barbosa Arrais de Oliveira. Também participaram do evento o Ministro de Estado da Defesa, Paulo Sérgio Nogueira de Oliveira, e Oficiais-Generais do Alto-Comando da Aeronáutica.

Durante a cerimônia, os F-39 Gripen FAB 4101 e FAB 4102 receberam o batismo operacional, marcando a incorporação das

aeronaves à Aviação de Caça brasileira. Os dois aviões multimissão de produção em série chegaram ao Brasil no dia 1º de abril. O ponto alto da celebração foi o anúncio feito pelo Comandante da Aeronáutica, Ten Brig do Ar Carlos de Almeida Baptista Junior da aquisição de mais unidades do F-39 Gripen para a FAB. “Agradeço ao Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, pela autorização para que o contrato de aquisição das aeronaves F-39 Gripen seja alterado no sentido de serem acrescidas mais quatro aeronaves que nos possibilitarão iniciar estudos para implantação desses vetores e mais uma base aérea. Em paralelo iniciamos estudos preliminares para aquisição de um segundo lote dessas aeronaves a fim de garantir que a desativação das aeronaves de Caça mais antigas não acarrete perda da capacidade de cumprirmos nossa missão de defesa da pátria”, discursou.

Para o Comandante de Preparo, Ten Brig do Ar Sergio Roberto de Almeida, a incorporação dos F-39 Gripen marca o início de uma nova era para a FAB. “Desde a sua criação a Aviação de Caça brasileira esteve em um patamar muito elevado, e em função de dificuldades a gente não conseguia mais manter o mesmo nível das outras forças aéreas. Com a incorporação dos Gripen na sua configuração de combate, isso nos coloca novamente no





mesmo patamar das melhores forças aéreas do mundo, voltando à modernidade”, destacou.

A solenidade contou ainda com voo de formação das aeronaves F-39 Gripen, F-5 Tiger e A-29 Super Tucano. Também foi realizada uma demonstração operacional pelos caças da FAB, que lançaram bombas no estande tático da base, além de visita-ção aos F-39 Gripen.

## RECONHECIMENTO

A “Medalha Mérito Operacional Brigadeiro Nero Moura”, instituída em 2010 com o enfoque de enaltecer a figura do líder e do Comandante operacional, foi entregue a cinco militares do Comando da Aeronáutica (COMAER) que exerceram ou exercem o cargo de Comandante de Unidade Aérea e aos veteranos do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA), pela conduta em prol da operacionalidade da sua organização e da FAB.

Para o Ten Cel Aviador Juarez Bessa Leal é uma honra ter esse reconhecimento nesse momento especial em que é Comandante do Primeiro Grupo de Aviação de Caça. “Eu, estando hoje na posição do patrono da Aviação de Caça, 77 anos depois ocupando a cadeira que ele ocupou é uma alegria imensa e um agradecimento enorme à FAB por ter me escolhido para comandar o Grupo de Caça”, disse.

Além disso, 10 pilotos de caça mais bem avaliados em 2021 nos quesitos desempenho em missões operacionais de ataque ar-solo; combate BVR e WVR; conhecimento de inteligência ope-

racional e percepção visual de objetivos (PVO) foram agraciados na solenidade com o “Troféu de Piloto Mais Eficiente”.

## HISTÓRICO

Há exatos 77 anos, no dia 22 de abril de 1945, os Aviadores do Primeiro Grupo de Aviação de Caça realizaram nos céus da Itália, entre o nascer e o pôr do sol, 44 missões de guerra em um único dia. Em um esforço quase sobre-humano, aquele seletor e reduzido time de pilotos e mecânicos brasileiros estabeleceu uma impressionante marca, a qual não foi suplantada ao longo de toda a campanha na Segunda Guerra Mundial, e talhou em livro de ouro o dia 22 de abril como o Dia da Aviação de Caça brasileira, Aviação que agora conta com o aumento do poder de combate da FAB, por meio da incorporação das modernas aeronaves F-39 Gripen.

## HANGAR ZEPPELIN

Inaugurado em 1936, o chamado Hangar do Zeppelin localiza-se nas dependências da BASC, no Rio de Janeiro. Trata-se de um hangar, edificação de grandes dimensões destinada a abrigar os dirigíveis alemães conhecidos como zeppelin. Atualmente é um dos últimos hangares de dirigíveis existentes e um dos mais bem conservados do mundo. É tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). O hangar apresenta grandes dimensões: 274 metros de comprimento, 58 metros de altura e 58 metros de largura.



Fotos: Isac Nóbrega/PR

Fonte: Agência Força Aérea, por Aspirante Roberta Nunes



A close-up photograph of a marble sculpture of a woman's head and upper torso. The woman has a serene expression, looking slightly downwards and to the right. Her hair is styled in an elaborate, curly updo. Her hands are raised, with fingers gently touching her hair and forehead. The lighting is dramatic, highlighting the smooth texture of the marble and the contours of her face and hands. The background is solid black.

# O STF E O POVO

Jean-Baptiste Carpeaux



**H**á alguns meses, o jornal *Folha de S. Paulo* publicou pesquisa feita sobre os Poderes que poderiam colocar em risco a democracia. Preocupada com os poderes políticos (Executivo e Legislativo), não deu maior destaque ao STF, cujos resultados veiculados em coluna inferior, numa das páginas interiores, não foram realçados na manchete. O resultado, todavia, foi assustador: 63% da população entendeu que a Suprema Corte coloca em risco a democracia no Brasil.

Tenho me utilizado, em palestras e conversas, dessa pesquisa, pela preocupação que me causa ver a Instância Maior da justiça brasileira ser assim avaliada pelo povo brasileiro.

Em conversas que costumo ter com pessoas menos favorecidas da população, a percepção é de que a Suprema Corte está agindo politicamente, que decide de acordo com suas convicções políticas e não com o fazer justiça. Dizem que a Suprema Corte solta famosos narcotraficantes, condena o presidente Lula por corrupção e depois por “firulas jurídicas” – a expressão não é minha, mas de pessoas não versadas em Direito – absolve-o, não permitindo que as provas com base nas quais foi condenado em quatro instâncias possam ser utilizadas, a fim de que aqueles crimes reconhecidos por quatro Instâncias sejam esquecidos e ele possa ser, de novo, presidente. E, para isto, o STF, que possui sete ministros indicados pelo partido do ex-presidente Lula, só persegue as redes sociais, o presidente e os amigos deste, ou seja, os conservadores do país.

Nem falo da condenação do Deputado Daniel Silveira, que deveria ser punido pela Câmara por falta de decoro, e não pelo Pretório Excelso, hoje com polêmica aberta sobre o indulto presidencial concedido.

É difícil explicar para quem não conhece os infinitos recursos que o direito de defesa no Brasil possibilita a quem tiver condições de usá-los, que não há “firulas jurídicas”, mas apenas o uso de procedimentos judiciais, podendo os magistrados, se adotarem a corrente doutrinária do consequencialismo jurídico, pelo qual os fins justificam os meios, acrescentar à complexidade do processo judicial a sua pessoal interpretação, muitos reescrevendo textos constitucionais ou legais na convicção de que é o melhor que poderiam fazer naquele momento para a cidadania.

Embora nenhum deles tenha sido eleito pelo povo, muitos deles entendem, pelo neoconstitucionalismo dominante na Corte, que podem representar melhor a vontade popular do que aqueles a quem os eleitores outorgaram esta missão.

Trago essas considerações para a Revista da Aeronáutica, cujas páginas frequento, de tempos em tempos, há mais de 10 anos, pois, quando da condenação de Daniel Silveira, pela manhã, à saída da missa, fui novamente interpelado por algumas pessoas, dentre as quais um professor de karatê e um morador de rua, questionando a razão pela qual perigosos narcotraficantes e saqueadores do Tesouro estão soltos – sendo que houve a devolução pelos corruptores de bilhões de reais –, e o deputado, por uma manifestação política contra o STF, foi condenado a oito anos de prisão. “Quem lesou a pátria está solto e quem falou apenas contra o STF está preso”, disseram.

Outro dia, em palestra, durante os debates, um dos eminentes interlocutores perguntou-me se teria mais respeito que admiração pelos ministros, em face de sempre elogiar seus conhecimentos e idoneidade. Respondi-lhe que, ao contrário, tinha mais admiração, por conhecer seu valor doutrinário e escritos, do que respeito, por ver suas decisões que levaram àquela dantesca pesquisa da *Folha*, que considerava que 63% do povo crê que o STF está pondo em risco a democracia no Brasil.

Como podem ver os meus poucos leitores, se chegaram até aqui, o meu objetivo é apenas levar as autoridades dos três Poderes a refletirem sobre esta sensação que começa a invadir a população brasileira, de que o STF está agindo politicamente e interferindo no processo eleitoral a favor de um dos candidatos, que fora resgatado da improbidade administrativa que praticou – não obstante ter sido reconhecida por três tribunais e um magistrado –, para derrotar o atual presidente.

Como sempre tive a melhor das impressões do nosso Tribunal Maior, nos 63 anos de advocacia em que convivi com brilhantes e cultos magistrados, perante os quais o próprio governo militar se curvava, impressão esta que sempre mantive pelos atuais julgadores, muito embora muito mais jovens do que eu, escrevo estas desconfortáveis linhas num apelo de velho professor e advogado: que procurem voltar a fazer do STF a instituição que sempre foi, a mais respeitada do Brasil, mesmo no tempo do regime de exceção, pela qualidade dos ministros que a compunham.

Se o STF voltar a ser o poder técnico, e não político, de fazer respeitar a Constituição, deixando aos poderes representativos do povo, que são, portanto, eleitos por vontade popular, a condução dos destinos do país, voltará a ter no coração dos brasileiros a mesma imagem que, no passado, o Pretório Excelso sempre teve. Como alguém que apenas foi advogado e professor universitário de Direito em toda a sua vida, é o que ardentemente desejo.



# URNAS ELETRÔNICAS E VOTO IMPRESSO AUDITÁVEL

C Alte Jorge Mendes Bentinho

jorge.bentinho@yahoo.com.br



Ática, c. 440 a.C.



A confiabilidade e a transparência de um processo eleitoral constituem requisitos básicos para uma democracia saudável e suscitaram o debate sobre a implementação da urna eletrônica com voto impresso auditável, em análise pelo Congresso Nacional, provocado pela PEC nº 135/2019.

As urnas eletrônicas (DRE – Direct Recording Electronic Voting Machines) de 1ª geração foram implantadas em 1996. De 2006 a 2012, Holanda, Alemanha, EUA, Canadá, Rússia, Bélgica, Argentina, México e Paraguai abandonaram-nas. Em 2014, Índia e Equador adotaram modelos mais avançados. Embora já exista a Urna E de 3ª geração, o Brasil insiste em utilizar as superadas Urnas E de 1ª geração. Aliás, o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) se recusa a aceitar o termo “de 1ª geração”, talvez por acreditar que se trata de um modelo perfeito e acabado. Seria efeito de imunização cognitiva?

O presidente do TSE, Ministro Luís Roberto Barroso, em audiência na Câmara dos Deputados, em defesa apaixonada, assegurou que as urnas eletrônicas brasileiras são seguras e auditáveis. As urnas eletrônicas podem até ser auditáveis, mas tão somente por pessoal dotado de alto nível de conhecimento tecnológico e especializado em sistemas, o que está muito além do alcance da grande maioria dos cidadãos, incluindo os representantes dos partidos, pois *blockchain*, criptografia, armazenagem em nuvem, *log* da urna eletrônica, auditoria de códigos-fonte, tabela de correspondência e *bytes*, dentre outras especificidades, não podem ser enxergados a olho nu. Para o eleitor comum, trata-se, portanto, de uma inescrutável caixa-preta. A inviolabilidade das urnas eletrônicas, atestada pela própria equipe técnica do TSE, não pode ser um dogma. O TSE bloqueia sistematicamente propostas de teste do sistema solicitadas por equipes externas, o que pode levar à suspeita de que tem algo a esconder. Por que essa exclusiva “segurança em obscuridade”? Por que tal segregação, se todos, indistintamente, têm direito à verdade?

No entendimento do TSE, apoiado na letra jurídica, o ônus da prova cabe a quem reclama de fraude. Mas pelo fato de todo o processo ser digitalizado, sem a existência de provas visíveis e tangíveis, torna-se impossível atestar uma possível ilicitude. Se não há como apresentar provas materiais, a questão permanece em suspenso, o que favorece os tenazes defensores do sistema. Até quando vai perdurar esse circunlóquio?

Pessoas dotadas de nível mediano de conhecimentos sobre sistemas sabem que celulares e computadores são vulneráveis a vírus e invasões. No tocante a Urnas E, o universo de pragas cibernéticas pode compreender, dentre outros malefícios, a clonagem e a adulteração de programas, a inclusão de programas maliciosos para desvio de votos de um candidato para outro, a supressão de votos, fraudes na apuração e totalização de votos e “engravidamento” de urna. Sequer a zéresima é confiável, pois o relatório impresso não mostra o invisível que se encontra dentro da máquina.

Sistemas digitais da NASA, do Pentágono, de partidos políticos americanos e de grandes empresas privadas, mesmo protegidos por sistemas de segurança (CyberSecurity) “*up to date*”, já foram invadidos. Isso sem mencionar China e Rússia, países onde, pelo cerceamento da liberdade de expressão, não se tem notícias a

respeito. *Hackers*, por ideologia e/ou interesses financeiros, são gênios do mal e estão sempre um passo à frente em termos de avanço tecnológico. Diante destas inquestionáveis evidências, seriam as urnas eletrônicas brasileiras realmente inexpugnáveis?

De acordo com o previsto na PEC nº 135/2019, mediante a impressão, o eleitor não tocaria o voto, tampouco o levaria consigo, apenas o veria, verificaria se ele de fato corresponde ao candidato que aparece na tela, confirmaria, o papel cairia e permaneceria armazenado dentro de urna lacrada, o que possibilitaria, caso necessário, futuros cotejo e recontagem. Portanto, nada mais falso do que afirmar que, com a impressão do voto, o eleitor poderia ser pressionado por “benfeitores”, traficantes, milicianos e afins. Pura desinformação.

O presidente do TSE afirmou que, se o Congresso Nacional aprovar o voto impresso e o Supremo Tribunal Federal (STF) validar, tudo bem. Então, o STF precisa ratificar? O fato de o presidente do TSE ser um ministro do STF não torna o TSE uma extensão da Corte Maior. E a tão apregoada independência entre os Poderes? Montesquieu deve estar se revirando no túmulo. O ativismo ora praticado acarreta uma sensação de insegurança jurídica sem precedentes, extremamente danosa ao futuro do país.

O TSE, administrador-mor do sistema, prega a dependência absoluta do software, ao afirmar que um aumento da interferência humana ocasionaria erros que abririam brechas para a judicialização do processo eleitoral. Obviamente, nenhum sistema está totalmente a salvo da maldade dos homens. Mas seria a aceitação passiva dos resultados da urna eletrônica mais aconselhável, a fim de evitar questionamentos válidos, no melhor estilo “Cale-se, eu sei o que é melhor para você”? Eis a verdadeira ditadura.

A propaganda do TSE, ao alardear a segurança e a transparência das urnas eletrônicas, em inglês e francês, causa estranheza. Acaso os brasileiros residentes no exterior desaprenderam o idioma pátrio? Ou há interesses estrangeiros sobre os assuntos internos do país? Basta de relativizar a nossa soberania. Quem muito se abaixa...

Presidentes de oito partidos políticos, sem mandato no Congresso Nacional e, portanto, sem serem representantes diretos do povo, aderiram à bandeira do TSE. Interessante constatar que, no Brasil, os que mais bradam pela democracia são, na verdade, aqueles que mais a desprezam. Isso, sim, é golpe.

O sistema de urnas eletrônicas com voto impresso auditável, indubitavelmente, acrescenta equipamentos eletrônicos, o que aumenta a probabilidade da ocorrência de problemas sistêmicos, além de gerar necessidades logísticas e de segurança física. Caberia ao TSE ser proativo e estabelecer planos contingentes para que o sistema como um todo possa operar de maneira eficiente. A justificativa de que, em face da pandemia, o gasto de três bilhões com o custo da implementação das urnas eletrônicas com voto impresso auditável seria inadmissível não se sustenta, pois a lisura e a transparência do processo eleitoral – essenciais para uma saudável democracia – não têm preço, seja em que tempo for.

O prazo final para a resolução desse imbróglio, visando as eleições de 2022, será outubro. Esperamos que não seja um outubro vermelho, mas, sim, verde e amarelo, pelo bem do Brasil.



# XIMBOCA NO CASTELO...

Flavio Catoira Kauffmann

Ten Cel Av

kaureserva@gmail.com

Imagine quatro pilotos de caça brasileiros, em que os dois mais novos tenham sete décadas de vida e os mais velhos quase 10, reunidos para um bate-papo informal em agradável tarde de inverno.

E como o título de “Piloto de Caça” é vitalício e eles nunca admitem a aposentadoria, o máximo que se pode dizer é que estejam momentaneamente desempregados.

Por trás dos cabelos embranquecidos pelo tempo, dos rostos enrugados, das memórias que vêm aos borbotões – senão tão precisas, sempre com a mesma intensidade –, dos voos de combate, das conquistas pessoais e dos amores vividos intensamente entre guerras e países estrangeiros, ainda é fácil identificar a sofreguidão pela vida, a natureza gregária, a audácia e a irreverência desse tipo de gente, tão pouco comum.

Está lá ainda o inconfundível brilho no olhar, emulando experiências operacionais variadas entre Thunderbolts, Wildcats, Corsairs, Glosters, Xavantes, Tigres, Mirages e Tomcats.



*Da esquerda para a direita - Os caçadores  
Hugo Moura, Fernando de Mendonça,  
Hugo de Oliveira Piva e Flavio Kauffmann.*



Acrescente-se uma boa dose de pioneirismo, misture com o tempo e cerque tudo pelo vasto espaço sideral a ser conquistado.

Esse tipo de bate-papo bem poderia ocorrer numa “ximboca” – reunião social etílica de aviadores – em qualquer sala de pilotos, de qualquer um de nossos esquadrões de combate...

Mas, como cereja do bolo, idealize uma tábua redonda, cercada de símbolos templários, num castelo medieval construído à perfeição e cercado por um vistoso bosque de imponentes cedros americanos.

Regue tudo com um bom vinho, acompanhado de um queijo d’Alagoa, maturado por longos meses em cave de pedra, no frio da Serra da Mantiqueira.

E, pronto!

Peço ao leitor que, como uma presença oculta do outro lado da página de leitura, abra seu espírito e acompanhe o diálogo interessante, que flui com facilidade desde os primeiros instantes, embalado pela música, que acompanha a conversa, ressonando nas paredes do castelo:

“Lá estava eu” – diz Fernando de Mendonça, 98 anos, o mais vivido – “no Time Square, em Nova Iorque, de folga do estágio de treinamento de pouso em porta-aviões, no dia da vitória americana no Pacífico”.

Em crescendo, ao longe, pode-se perfeitamente imaginar um foxtrote cantado na época pelas Andrew Sisters.

Se estivéssemos num filme e houvesse legenda, ela desfiaria nesse momento, em páginas e mais páginas, o currículo desse renomado cientista brasileiro, cearense de Guaramiranga e piloto de caça formado na US Navy em agosto de 1945 em aeronaves Wildcat e Corsair, um dos dois primeiros e únicos alunos formados com menção “*summa cum laude*” no curso de Eletrônica do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, doutor com louvor por Stanford, primeiro PhD da Força Aérea Brasileira (FAB), criador e primeiro diretor do INPE (Instituto de Pesquisas Espaciais) e um dos pais do programa aeroespacial brasileiro, na área de radiociência.

“Não me diga que foi você o marinheiro protagonista daquele beijo cinematográfico, capa da Times”, lança entre risos o Major Brig Hugo de Oliveira Piva, cinco anos mais jovem, piloto de caça de Thunderbolt e Gloster Meteor, formado no 1º Grupo de Aviação de Caça, recordista de tiro aéreo, o outro aluno a obter a mesma menção “*summa cum laude*” no curso de aeronáutica, naquela mesma turma de 1958 do ITA, PhD em aeronáutica e matemática pela prestigiada CALTECH e pai do mesmo programa espacial brasileiro, na área de desenvolvimento de foguetes.

“Vejam que, como simples major, posto em que deixei o serviço ativo da FAB, sou obrigado, pelo regulamento, a aceitar qualquer comentário vindo de um oficial-general”, replica o primeiro, abraçando o dileto amigo de mais de oito décadas.

Riem, os “nem tão jovens”, Hugo Moura, hoje veterano Jaguar e empreendedor bem-sucedido na área tecnológica, de desenvolvimento e produção de soluções avançadas de C3I (co-

mando, controle, comunicações e inteligência) para empresas de infraestrutura e um dos mais antigos entusiastas do golfe na cidade de São José dos Campos, e eu, um veterano Jambock e também golfista, convidado pelo amigo Moura para ser o narrador deste inusitado e necessário encontro. Nós, os dois mais jovens, ambos pilotos de Xavante, Mirage III e F5, formados na saudosa Sorbonne da Caça, em Fortaleza, na década de 1970.

Mencionado o Ceará, de boas lembranças para os dois últimos e terra natal de Fernando, esse, para quebrar o gelo, conta o caso de um famoso coronel da Guarda Nacional, da região de Quixadá que, na década de 1920, vindo de Paris e impressionado com a palavra “gourmet”, resolveu montar um restaurante fino na pequena cidade.

No dia da inauguração, ao provar o prato mais elaborado da casa – costela de veado flambada com conhaque e ameixas – chama o cozinheiro para reclamar da dureza da carne.

“Rapaz, essa carne não parece de veado. Na verdade, parece ser de bode”.

Ao que, sussurrando no pé do ouvido, o cozinheiro responde: “Coronel, na verdade o bode era veado!”

Filho de um representante da Atlantic Refining, empresa de petróleo do Grupo Rockefeller, no Brasil, Fernando fez o curso de piloto no aeroclube de Fortaleza, aos 14 anos de idade e, vindo para o Rio de Janeiro, ingressou no Curso de Preparação de Oficiais da Reserva como “asa branca”, o grupo recrutado no esforço de guerra pelo nascente Ministério da Aeronáutica, cuja colaboração foi essencial e inestimável (e, também, tão pouco reconhecida...) para estruturação da FAB em todas as áreas.

Falando inglês fluente, foi selecionado para o estágio de pilotagem na recém-criada estação da US Navy de Corpus Christi, no Texas, que, contando com um efetivo de 90 mil homens e mulheres, era, na época, a maior instalação militar do mundo, tendo sido responsável, durante a Segunda Grande Guerra, pela formação de mais de 35 mil pilotos de combate. Hoje... um belo campo de golfe!

Lá, faria não apenas o curso de Caça, mas também o de patrulha e transporte, deixando de seguir para a frente do Pacífico devido ao término da guerra em 14 de agosto de 1945.

Aguardando o navio de retorno em Miami, conheceria e passaria a namorar sua primeira esposa, com quem viria a ter três filhos.

Tenente enfermeira do exército americano, ela também ali esperava transporte para seu novo local de comissionamento e, embora sob grande pressão, negava-se a contar seu destino ao namorado brasileiro, devido ao sigilo funcional requerido.

Retornando ao Brasil ao término da guerra, Fernando foi inicialmente comissionado em Recife, passando a operar os Lockheed Ventura PV1 da USBATU, missão conjunta de patrulha marítima envolvendo o Brasil e os Estados Unidos. E a participar no esforço da FAB em prol da integração do Brasil, nas rotas do Correio Aéreo Nacional (CAN), onde chegou a voar com o próprio Brigadeiro Eduardo Gomes.



Interessante seria descobrir que, por puro capricho dos deuses, o destino da namorada de Miami tivesse sido exatamente Recife...

Transferido para o Departamento de Aviação Civil, chefiou a equipe que adaptou para o Brasil todos os manuais norte-americanos de segurança de voo, bem como foi um dos gestores mais ativos do programa de entrega de aviões de treinamento para os aeroclubes do Brasil, uma conhecida iniciativa do jornalista Assis Chateaubriand.

Após um curso de conversão a oficial de carreira, de três anos na Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, Fernando tomara contato com o nascente ITA, numa viagem a São José dos Campos para a investigação do acidente de uma pequena aeronave.

Já Piva, oficial de carreira, desde o princípio, e primeiro colocado em todos os anos de formação nos Afonsos, fora selecionado em 1949 para o Primeiro Grupo de Aviação de Caça, onde seria declarado Caçador pelos próprios veteranos da campanha de guerra na Itália.



Maj Brig Ar Hugo Piva

Fazendo a transição da aeronave convencional P-47 Thunderbolt para o jato F-8 Gloster Meteor, comprado pela FAB em 1953, foi a curiosidade sobre esse novo sistema de propulsão que o fez requerer transferência para o recém-criado Centro Técnico Aeronáutico, em São José dos Campos, onde foi fundador

do Departamento de Ensaio em Voo, passando a atuar como o primeiro piloto de provas brasileiro. O Maj Brig Piva recebeu a honraria de fazer parte da restrita Associação dos Pilotos de Testes SETP, por seu pioneirismo como piloto do Beija-Flor, projeto do primeiro helicóptero brasileiro levado a cargo no CTA.



Em 1958, ambos concluiriam o ITA, em primeiro lugar: Piva no curso de Aeronaves e Fernando em Eletrônica, dando origem à longa amizade e às brilhantes carreiras científicas, que tanto trouxeram a nosso país.

“Em nossa turma”, lembra Piva, “havia ainda outro aluno excepcional, que era o Júlio Alberto de Moraes Coutinho”.

“É verdade”, concorda Fernando. “Ele chegou a ser prefeito da Cidade do Rio de Janeiro”.

“Além disso”, completa Piva com indiferente orgulho, “era piloto de Caça, como nós!”

Em 1959 ambos já estavam envolvidos no programa espacial, e Fernando, utilizando seus contatos na US Navy, havia montado a primeira “minitrack”, estação de rastreamento de satélites, da América do Sul. E, justamente, pela necessidade de que as estações brasileiras pudessem vir a interpretar esses dados, e não apenas a recebê-los, é que Fernando decidiu fazer doutorado em radiociência nos Estados Unidos.

Aceito nas melhores universidades norte-americanas, teve seu pedido negado pelo Ministro da Aeronáutica – famoso pelas acroba-



cias “malucas” que fazia na juventude – evidenciando, desde aquela época, o grande abismo de compreensão da área de pesquisa científica pelo quadro de aviadores, que sempre administrou a FAB.

“Imagino que tenham enfrentado, ao longo da vida, diversos obstáculos como esse. Quais foram as pessoas que mais lhes criaram problemas?”, pergunta Moura, esperando ouvir alguns nomes.

A resposta de Piva é pragmática:

“Foram tão irrelevantes, que já não me recordo de nenhuma delas.”

E o outro complementa:

“Sempre vi essas situações pelo ângulo do objetivo a ser alcançado. Nunca sob o aspecto pessoal. Parecia natural ser minha obrigação contornar essas dificuldades para atingir o resultado necessário.”

Assim, o então tenente Mendonça, casado e com três filhos, foi obrigado a pedir licença sem remuneração, apelar para um professor da USP para obter uma bolsa na CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), órgão do Ministério da Educação, e seguir para Stanford, uma das mais prestigiadas universidades dos Estados Unidos e a mais rica do mundo, onde obteve o doutorado, mais uma vez com louvor e em tempo recorde... de três anos.

Retornando ao Brasil como o primeiro PhD da FAB, abria o caminho para diversos outros, entre eles o próprio Piva, que seguiria para a CALTECH, de Pasadena, na época um dos centros de excelência do programa aeroespacial americano.

Esse, lá chegando, para um doutoramento em Aeronáutica, sentiu a necessidade de aumentar seu conhecimento em matemática e resolveu aplicar para um doutorado nessa área, concomitantemente com o primeiro curso, o que já era algo absolutamente inusitado.

Confrontado com a exigência de que fizesse uma prova de admissão para o curso de matemática – os americanos não acreditavam que se pudesse fazer, com sucesso, dois doutorados desse nível, simultaneamente –, Piva não apenas tirou primeiro lugar na prova, com 200 outros candidatos, mas, de quebra, resolveu um problema matemático que, até então, nunca havia sido solucionado.

E, por isso, há, até hoje, em uma das paredes da CALTECH, onde também se graduou com louvor, uma placa em sua homenagem celebrando o feito...

Nesse ponto da conversa, tenho um rápido devaneio nitzscheano...

Quando lemos, assistimos ou conversamos, terminamos por colocar nossa frágil atenção nas mãos da outra parte. Ou seja: é sempre um ato de confiança...

A busca filosófica por transcendência depende essencialmente da aquisição de informação qualificada, que traga um nível qualquer de transformação pessoal, e não do simples consumo de dados de natureza trivial, hoje imperceptivelmente insinuados, pela miríade de canais de comunicação disponíveis.

Em um mundo “on-line”, inundado desse tipo de informação dispensável – numa quantidade que constantemente supera nos-

sa capacidade de processamento – uma mudança de atitude, ou melhor... de “tempo” – para usar uma linguagem erudita, sobre o andamento de uma música – é essencial para uma reflexão sobre assuntos importantes, que nos permita separar o joio do trigo.

Vivendo todo o tempo em “*allegro*” – como na entrada da Eine Kleine Nachtmusik, de Mozart – deixamos passar por nós ideias maiores, que, de outro modo, teríamos percebido, se adotássemos por vezes a lentidão de um “largo” – como nas Gymnopédies, de Erik Satie.

Percebo, então, naquele momento, quão afortunado eu estava sendo, por fazer parte daquela conversa, com interlocutores tão qualificados.



Fernando de Mendonça

Ouve-se ao fundo a Primavera de Vivaldi, que bem ilustra essa variação de “tempo”...

“Fernando, como é que você foi parar na NASA?”, pergunta Moura, dando continuidade ao papo.

“Na verdade, foi uma grande casualidade...”, começa ele com a modéstia típica dos grandes homens.

Conta o encontro inesperado com um dos gerentes da recém-criada agência espacial, que buscava seu orientador Mike Villards, então em viagem, para informar que tinham um fundo financeiro expressivo para financiar projetos acadêmicos de pes-



quisa no setor espacial, no Centro de Lançamento de Foguetes da NASA, em Huntsville, no Alabama.

“Ah, então isso não é com o Professor. É comigo, mesmo”, arriscou Fernando, seguindo ao máximo sua tese de que “as oportunidades que nos são apresentadas pela vida não podem ser desperdiçadas”.

Após o preenchimento da papelada necessária, na surdina, a NASA, algumas semanas depois, aprovaria sua proposta de pesquisa – que previa o lançamento de nada menos do que quatro satélites para estudo da ionosfera – concedendo um crédito de 20 milhões de dólares – ainda hoje um valor significativo, imagine na década de 1960 – para surpresa de seu orientador, que quase morreu de susto.

No início dos anos 1960 – quando Fernando de Mendonça cursava o doutorado em Stanford, era pesquisador acreditado na NASA e estava entre os brasileiros com maior experiência em tecnologia aeroespacial – foi criada, por sugestão do então Coronel Aldo Vieira da Rosa, a Comissão de Atividades Espaciais (CNAE), inicialmente como um grupo de estudos.

Não havia outro caminho para o governo brasileiro, senão nomeá-lo representante da CNAE nos Estados Unidos.

“Foi aí que você fez amizade com Werner von Braun?”, pergunto.

Como todos sabem, foi esse cientista austríaco que, ao final da guerra, fugindo da cidade de Peenemunde, onde chefiava o programa das V-2, com seu grupo de 12 cientistas, passou a dirigir o programa espacial norte-americano.

“Veja que os americanos, que precisavam desesperadamente dos conhecimentos do Werner”, acrescenta Piva com a mesma intimidade, “ao invés de mudarem a legislação para permitir que pudessem trabalhar como prisioneiros de guerra, organizaram a entrada do grupo todo pela fronteira do México e simularam pragmaticamente sua prisão por imigração ilegal, concedendo em seguida o asilo político”.

Vindo do fundo da sala, ouvem-se as primeiras notas de Parsifal, de Richard Wagner.

“Em 1960, minha tese na NASA foi distribuída para o Centro Espacial de Huntsville, para onde passei a viajar com certa frequência”, continua Fernando. Um dia, chegando para o almoço no refeitório do Centro, vendo que só havia um lugar vago, numa mesa com apenas três pessoas, resolvi me sentar ali e reparei que todos me olharam com certa surpresa. A verdade é que, como fiquei sabendo depois, poucos ousavam sentar-se na companhia daqueles três, que praticamente conduziam o programa espacial.

Como eu não sabia, sentei-me ao lado de Werner e, após me apresentar, fiquei sabendo quem ele era. Ali começou uma grande amizade, que valeu, quando mais tarde chefiar o Instituto de Pesquisas Espaciais, entre outras vantagens para o Brasil, uma linha de comunicação direta com a NASA.

Anos depois, eu o recebi em minha casa em São José, para um descanso, o que propiciou uma boa palestra no CTA. E essa amizade foi particularmente importante quando resolvemos criar o Centro de Lançamentos da Barreira do Inferno, em Natal, em 1963”.



*O cientista Wernher von Braun e Fernando de Mendonça.*

“O coronel Ivan Janvrot participou com vocês nessa empreitada, não é?”, pergunta Moura.

“Janvrot, que escreveu um livro muito bom sobre essa época, e o Moacyr del Tedesco, também um cara muito bom, um grande amigo”.

“Ambos, pilotos de Caça: Janvrot, da primeira turma formada em Santa Cruz pelos veteranos de guerra em 1946; e Tedesco, formado durante a guerra, também na US Navy”, acrescenta Moura.

“Tedesco – ou Tio Miltinho, como o chamávamos – um dos primeiros incentivadores para que eu fosse para a Caça, era conhecido por sua habilidade como piloto, tendo sido apelidado de ‘Diabo Louro’ pelos americanos”, complemento.

“A Barreira do Inferno”, explica Piva, “foi fundamental para o desenvolvimento do programa espacial brasileiro, a partir da criação do GETEPE (Grupo Executivo de Trabalho e Estudos de Projetos Espaciais) e da execução de diversos importantes projetos, tais como: o SAFO, de Sondagem Aeronômica, com o foguete Nike-Apache; o EXAMETNET, de estudo de meteorologia na alta atmosfera, com o lançamento do foguete DM-6503, em parceria com a AVIBRAS; o GRANADA, com um foguete de dois estágios, que integrou dados de Ponta Negra com as estações de Point Barrow, no Alaska, Ilha de Wallops, nos Estados Unidos, e Fort Churchill, no Canadá; os de sondagem com balões; e, finalmente o ECLIPSE, para observação do eclipse solar em novembro de 1966, envolvendo balões, foguetes e aeronaves, mais de 200 técnicos estrangeiros e 150 brasileiros, pertencentes a 60 diferentes organizações de pesquisa científica”.

Graças ao prestígio de Fernando, encarregado da coordenação geral, a partir do INPE, e do GETEPE, o Brasil teve enorme sucesso nesses projetos, em cooperação com as prestigiosas NASA, DASA e SANDIA.

Além de Fernando e Piva, Oswaldo Baloussier, Aldo Vieira da Rosa, Moacyr del Tedesco, Ivan Janvrot, Paulo Delvaux, Pedro Ivo Seixas, Heitor Borges Jr., Arquimedes Gomes, Odin Leandro, Antonio Jacobs, Raimundo Bulcão, Ulisses Belculfiné, Carlos Girardi e Adau-



to Mota, entre outros, são oficiais da FAB que marcaram seus nomes nesses tempos de pioneirismo do programa espacial brasileiro.

Brindemos a eles!

“Fernando, é verdade que você já foi professor de Português no Havaí?”

“Sim! E esse é um fato curioso”, começa ele, mais uma vez, a desfiar a história do Brasil...

“Durante o projeto ECLIPSE, em 1966, como ainda não houvesse sistema de telefonia integrando todo o território nacional, fomos obrigados a montar uma rede de 24 estações de rádio, por todo o Brasil. E, com isso, terminei por me interessar pelo assunto e virar radioamador, a partir da estação do INPE, para falar com a NASA diariamente e, assim, acompanhar mais de perto tudo o que estava ocorrendo por lá.”

“Nessa atividade, descobri que a cidade antípoda de São José dos Campos – local geográfico do outro lado do mundo, para onde fluem as comunicações em determinadas condições atmosféricas – é Okinawa, no Japão. E passei a me comunicar com frequência com um sargento, que operava a estação do exército americano naquela cidade.

Como o sinal de comunicação para Okinawa também passasse pelo Havaí, um dia entrou na conversa o diretor de uma escola havaiana, a President MacKinley High School de Honolulu, que tinha um curso de Português, cujo professor havia adoecido e iria ficar fora durante três meses.”

Convidado, o inquieto Fernando passou a dar aula de Português para jovens havaianos, durante seis meses, a partir de São José dos Campos...

E, nesse ponto, para alegria de todos, Marcia, a simpática artista plástica, esposa de nosso anfitrião e “*lady*” do castelo, serve um aveludado vinho espanhol de uvas tempranillo, que logo enche o ar com seus aromas florais, acompanhado de uma deliciosa rodada de pães de queijo.

“*A la Chasse! Bordell!*”, brindamos à francesa, atentos ao veredicto de Piva, fundador da CAVE, a segunda mais antiga confraria de vinhos do país.

“Brigadeiro Piva, em sua formação operacional, qual foi o piloto que mais o impressionou?”, pergunta Moura, mesmo sabendo que, quanto à dificuldade em admitir a competência alheia, caçadores só ficam em segundo lugar para a classe dos dentistas.

“Bem, meus instrutores eram também meus heróis de juventude, já que a grande maioria havia participado da campanha do Primeiro Grupo de Caça na Itália. Mas entre eles, o Lafayette, que era também comandante da Base Aérea de Santa Cruz, me impressionava muito, pela *finesse* de pilotagem.”

“E você, Fernando?”

“Olha, o piloto que mais me impressionou era, na verdade, do quadro feminino e tripulava o C-47 que nos levou de Natal para o curso nos Estados Unidos, em 1943. Mas, pensando bem”, agora sorrindo, “nesse caso talvez não fosse propriamente pela pilotagem...”

“Como costumavam dizer em meus tempos de piloto do 1º/14º, Esquadrão Pampa, em Porto Alegre: cachorro ovelheiro, só matando!”, lança, para risada geral.

“Olha, em 1990, o USS Constellation, porta-aviões da Marinha americana, passava pela costa fazendo um exercício com a FAB, e eu fui convidado para uma visita. Enviaram um avião para me apanhar em Cumbica e eu passei um dia inteiro a bordo, assistindo as operações de pouso e decolagem. E, realmente, fiquei impressionado com a competência dos pilotos dos F-14 e dos F-18.

Por coincidência, eles faziam uma operação de combate dissimilar com nossos esquadrões de caça, da qual participei, como comandante do Jambock, pilotando o Tigre F5-E. Quando zarparam do Rio, embarquei a convite do Dale ‘Snort’ Snodgrass, uma lenda do Tomcat F-14 – um grande amigo, parceiro de surfe e comandante do VF-33 Starfighters – e segui com eles, por quase um mês, fazendo voos de combate no F-14, até o través do Maranhão” comento, lembrando uma boa época de minha vida e com saudade do grande amigo “Snort”, falecido no ano passado em acidente aéreo.

Desde sua assunção como diretor do INPE – e durante os 15 anos em que lá permaneceu – Fernando buscou, a todo custo, uma integração com o programa espacial americano, o mais avançado da época, interessado no que chamam de aplicações derivadas ou “*spin off projects*”.

Devido a suas conexões na NASA, sabendo com antecedência do lançamento do satélite experimental meteorológico NIMBUS-1, previsto para 1964, enviou, um ano antes, para cursar meteorologia em universidades americanas, um grupo de oito pesquisadores brasileiros, obteve os recursos financeiros necessários e montou um Centro de Previsão e Estudos Climáticos (CPTEC/INPE) na cidade de Cachoeira Paulista, que, contando com o maior supercomputador do Hemisfério Sul, veio modernizar radicalmente a previsão meteorológica no Brasil, até então absolutamente incipiente, e que opera, até os dias atuais, como uma das referências mundiais no setor.

“Uma pena que o sistema venha sendo degradado progressivamente”, diz ele. “Veja que deveriam criar um grupo para, ao menos, atualizar a programação do computador. O que, até hoje, ainda é feito nos Estados Unidos”.

“Como dizia Robert McNamara, Secretário de Defesa do Presidente Kennedy: a melhor maneira de manter um país dócil e subdesenvolvido é fornecer-lhe tecnologia obsoleta, a custo baixo”, arremata Piva, com fina ironia.

“Vejam como uma coisa conduz a outra muito maior”, retoma Fernando.

“Uma vez, em 1967, visitando, sem aviso prévio, um amigo de Stanford – o James Morrison, funcionário da NASA – para articular nossa participação no futuro programa do satélite LANDSAT, de pesquisa de recursos naturais através de sensoriamento remoto – até então um assunto pouquíssimo conhecido – cheguei no momento em que ele saía para uma reunião importante.”

A ideia de Fernando era a montagem de uma estação em Cuiabá para receber os dados desse satélite, permitindo uma enorme cobertura dos recursos naturais do Brasil.

Constrangido em deixar o amigo esperando, ou talvez até por reconhecer sua capacidade intelectual, Morrison o convidou para acompanhá-lo, mesmo sendo visitante e brasileiro, ao que depois descobriu se tratar de uma importante reunião, com os tripulantes da Apollo 11 e outros técnicos, para escolher o melhor local para o primeiro pouso na Lua.

A decisão seria baseada no sensoriamento remoto de terrenos com formação geológica conhecida. E as pesquisas que dispunham, até então, dos desertos de Mojave, na Califórnia, e Sonora, no Arizona, não pareciam apresentar dados suficientes para uma análise acurada.

Enquanto ouvia a discussão, Fernando lembrou-se do quadrilátero ferrífero no centro-sul de Minas Gerais – maior produtor brasileiro de minério de ferro, ouro e manganês e sobejamente explorado geologicamente – e arriscou-se, para surpresa de todos os presentes, a apresentar essa alternativa, como o local ideal para o sensoriamento.

Restava apenas a obtenção das autorizações brasileiras para sobrevoos de uma aeronave americana, equipada com sensores remotos de última geração, o que deu certo trabalho junto às autoridades militares, mas, cumprindo seu mantra de que “as pedras pontiagudas estão sempre à espera de alguém com talento para lidar com elas”, o cientista conseguiu contornar o obstáculo e, de quebra, colocar um brasileiro a bordo, como observador.

Em 1970, convidado como palestrante pelo INPE, Neil Armstrong presentearia Fernando com uma das cobiçadas pedras lunares, por sua inestimável contribuição para com o Projeto Apollo.

Além de Armstrong, Fernando ficaria amigo de Owen Garriot, cientista da NASA que, após uma viagem ao Nordeste como seu copiloto, numa aeronave do CTA, resolveu tirar o brevê de piloto, chegando posteriormente a astronauta e vindo inclusive a tripular a estação espacial Skylab.

“O mais curioso”, continua, “é que, para pesquisas nessa técnica de sensoriamento lateral com aeronaves, que complementaria os dados obtidos do LANDSAT, o INPE viria a adquirir um ‘scanner’ multiespectral, passando então a necessitar uma aeronave para sua instalação.”

Inicialmente intencionando importar um Beechcraft, como usavam os americanos, ocorreu-lhe consultar o Coronel Osíres Silva, então envolvido com os testes do Bandeirante, a primeira aeronave fabricada pela EMBRAER, sob a disponibilidade de um desses modelos, que ainda não estavam em produção industrial, oferecendo pagar o mesmo preço, de 170 mil dólares, da aeronave americana.

O resultado é que a primeira venda da EMBRAER tenha sido justamente de um dos protótipos do Bandeirante – que seria posteriormente um sucesso de vendas – para o INPE...

“O senhor tem o bom hábito de estar presente, justamente nos momentos em que se faz a história”, provocou.

“O interessante”, diz ele, “é que a parceria nos projetos americanos ERST e LANDSAT, a partir de 1969 – onde fomos o segundo país do mundo beneficiado por essa tecnologia e que permitiu que conhecêssemos melhor nosso território – e as experiências de sensoriamento lateral com aeronaves, serviram como base, em 1970, para a criação do Projeto RADAM – um reconhecido marco no conhecimento dos recursos naturais de todo o país – por meio de uma parceria inicial do INPE com o Ministério de Minas e Energia, depois transferida ao IBGE”.

“A ciência, de algum modo, afastou vocês da espiritualidade? Vocês acreditam em Deus?”, pergunto aos dois, buscando um ângulo mais metafísico em nossa conversa.

“Em minha opinião”, inicia Piva, “Deus existe, pois não haveria outra forma de explicar todo

esse Universo e seu funcionamento tão perfeito”.

“Já eu”, continua Fernando, “acredito em Deus, sobretudo, porque desde cedo fui educado religiosamente e me sinto bem ao fazê-lo. Assim, não procuro questionar muito sua existência. Por exemplo: em visita ao Santo Sepulcro fiquei emocionado, mesmo sabendo se tratar de uma atração turística que, certamente, foi concebida para isso há menos de um século.”



Fernando de Mendonça e Hugo Piva

Menciono a Escolha de Blaise Pascal, o matemático e filósofo francês que dizia que, considerando a possibilidade de ir para o inferno – caso Deus exista, de fato, e não se acredite Nele – e a outra, de não acontecer nada – caso acreditemos e Ele não exista – é matematicamente mais sábio acreditar em sua existência.

“Mas confesso que lá, no Santo Sepulcro, não pude deixar de elaborar um raciocínio simples e mecanicista”, retoma Fernando.

“A respeito de Jesus e de sua ‘ascensão, como corpo físico, aos céus’, ainda que conferindo a ele a velocidade da luz, que é a máxima possível no Universo, considerando que o fato se deu há apenas 2022 anos, e que nosso universo tem um tamanho aproximado de 96 bilhões de anos-luz, não posso deixar de pensar que ele ainda esteja em ascensão e não tenha conseguido chegar lá...”, elabora ele, para nosso espanto e diversão.

“No entanto”, ele mesmo arremata, desafiando sua própria tese e mostrando o vigor de seu raciocínio, “se, ao invés de um corpo físico, ele fosse constituído apenas de espírito, ou seja, com



massa nula, e tomando a equação de Einstein ( $E=mc^2$ ), o resultado seria uma divisão por zero, o que lhe conferiria velocidade infinita.”

“E, portanto, ele já está ao lado do Pai... há muito tempo!”

Soa o inconfundível piano no Prelúdio das Gotas de Chuva, de Chopin...

“Brigadeiro Piva, conte-nos um pouco sobre sua atuação como consultor do governo do Iraque, na área de tecnologia de mísseis, no final dos anos 1980”, pede Moura.

“Saddam Hussein já era muito importante para nosso país, desde o primeiro choque do petróleo em 1973, que só conseguimos superar devido à exportação de serviços para aquele país, sobretudo na área de construção civil – por meio da empresa Mendes Júnior – com os pagamentos sendo feitos em petróleo, o que era crucial para nosso desenvolvimento.

“Veja que, nessa época, sob a batuta de Shigeaki Ueki, na Petrobras, o Brasil apenas começava a prospectar as imensas reservas da Bacia de Campos, que se tornariam realidade décadas depois.”

Em 1989, foi firmado um acordo entre o governo iraquiano e uma subsidiária da Engesa, que veio posteriormente a falir, tendo sido substituída pela HOP, uma empresa de consultoria privada, montada por mim.

O objetivo era uma colaboração para o desenvolvimento de um sistema de míssil ar-ar de guiagem infravermelha, com o apoio decisivo e informal – por óbvias razões diplomáticas – do governo brasileiro.

Passamos então, eu e minha equipe de técnicos, a maioria egressa do Instituto de Aeronáutica e Espaço (IAE), a trabalhar em Bagdá, até o início da primeira Guerra do Golfo, decorrente da invasão do Kuwait, quando fomos obrigados a abandonar o país.”

Piva diz que, embora contando com grande quantidade de PhDs formados em países estrangeiros e bastante capazes, faltava aos iraquianos a prática no desenvolvimento de projetos, como esse.

Como o IAE já possuísse essa *expertise*, decorrente da primeira fase de desenvolvimento do míssil Piranha, gestado naquele Instituto e depois transferido à iniciativa privada (DF Vasconcellos), havia por lá uma equipe bastante capacitada para esse trabalho.

É preciso que se diga que, até cometer a loucura de invadir o país vizinho, Saddam Hussein era uma espécie de déspota esclarecido e, além de imprimir um estilo ocidental de grande desenvolvimento ao Iraque, sua presença era apoiada por americanos e europeus como fator de equilíbrio geopolítico do Oriente Médio, a essa altura já às voltas com o aparecimento dos regimes radicais islâmicos.

“Nossa equipe era composta por diversos jovens brilhantes oriundos do ITA, como: Rogério Salvador; Azhaury Cunha Filho; Wagner Amaral; Carlos Alberto Carvalho; e Renato Zanetta.

A coordenação, pelo governo iraquiano, ficava a cargo do General Amer Mohammad Rashid, braço direito do presidente e casado com a Dra. Rihab Taha, uma microbiologista famosa por sua pesquisa com armas biológicas. Ambos viriam a ser presos após a segunda Guerra do Golfo, em 2003.

O projeto gerou uma série de subcontratos de componentes com outras empresas brasileiras, como, por exemplo, a AEMA

e a CENIC, que viriam posteriormente a participar junto com a Mectron, no projeto do novo míssil Piranha, beneficiando-se dos conhecimentos gerados em Bagdá”, prossegue o Brigadeiro.

“Os americanos insinuaram publicamente que o senhor estaria transferindo tecnologia sensível na área de guiagem de foguetes de longo alcance ao Iraque”, lembro, apenas para polemizar ou, como dizia Alberto Torres: “*pour épater les bourgeois*”.

“Absurdo!”, repele Piva veementemente.

“Veja, desde a década de 1970, nós já possuíamos no IAE técnicos do nível de Jaime Boscov e conhecimento suficiente no desenvolvimento de foguetes de longo alcance, com capacidade de correção de rota em voo. Portanto, se houvéssemos auxiliado o Saddam nessa área, garanto a vocês que os Scuds que ele lançava a torto e a direito, sem a menor acuracidade, teriam certamente atingido seus alvos”. Ao que rimos todos.

“Nosso contrato se resumia ao míssil ar-ar, e os americanos sabiam muito bem disso. Mas a verdade é que os países industrializados fazem tudo para dificultar o desenvolvimento de capacidade tecnológica dos menos desenvolvidos”, conclui.

“Ainda hoje”, comenta Moura, que já foi sócio da Mectron, “o nível de embargo tecnológico dos Estados Unidos com o Brasil é enorme. Como exemplo: a antena para o míssil antirradar, desenvolvido pela Mectron, onde, devido à negativa de venda do Departamento de Defesa Norte-Americano, tivemos de desenvolver, nós mesmos, aqui no Brasil, esse componente; ou os detectores, que compramos e projetamos com uma especificação e, na fase de produção, recebemos o componente com o mesmo ‘*part number*’, mas com outra especificação, o que nos obrigou a buscar outro fornecedor; e, pior: no caso específico do programa espacial brasileiro, os Estados Unidos proibem terminantemente a venda de qualquer tipo de componente ou a prestação de qualquer tipo de serviço.”

“Vocês acham que, além do embargo industrial, os países mais avançados poderiam praticar algum tipo de sabotagem?”, deixo no ar a pergunta delicada.

“Sem dúvida!”, respondem Fernando e Piva em uníssono. “Basta ver o caso do Amarante...”

José Alberto Albano do Amarante era Tenente-Coronel da FAB, formado no ITA, com doutorado na CALTECH, como Piva, e coordenador da pesquisa nuclear brasileira que, na década de 1970 – à frente do laboratório do futuro Instituto de Estudos Avançados (IEAV) – evoluía aceleradamente no processo de enriquecimento de urânio por meio de radiação laser e do estabelecimento dos essenciais códigos nucleares, num programa conjunto com o governo do Iraque.

Amarante foi vítima de uma leucemia gravíssima em 1981, e até hoje se especula sobre o envolvimento dos serviços de inteligência de países contrários à nossa evolução.

Repentinamente, a voz clara e cristalina de Maria Callas enche o ar em “*Mon Coeur s’Ouvre à ta Voix*”, de Camille Saint-Saens.

“Como vocês veem o futuro do Brasil nessa área de tecnologia?”, pergunta Moura.

“Com muito pessimismo!”, responde Piva. “Em primeiro lugar porque destruíram nossa capacidade técnica, e, sobretudo, porque, para obter desenvolvimento na área de pesquisa, você necessita de homens preparados e corajosos.”

“O preparo é fundamental, como base educacional. E a coragem, essencial para aceitar novas ideias, sem o que temos todos a tendência de permanecer em nossa zona de conforto. O que, consequentemente, não estimula o desenvolvimento.

Concordo com você no que se refere à degradação de nossa capacidade técnica”, diz Fernando, “mas não consigo ser pessimista, porque acho que ainda há solução.

E essa solução passa necessariamente por uma revolução no sistema educacional brasileiro. A começar pelos critérios de distribuição de bolsas do Ministério da Educação – um dos maiores orçamentos da União – que, por meio do ENEM, oferece 80% das bolsas de estudo nas universidades públicas para alunos de ciências humanas e apenas 20% para estudantes de exatas.

O resultado é que, embora nossos estudantes universitários estejam entre os mais caros do mundo, nossa produção científica é pífia”.

“O senhor também acompanha a área de educação básica há muito tempo, não é?”, aproveitou o assunto para ouvir sobre as iniciativas de Fernando com tele-educação, na década de 1970.

“Em 1972, nosso programa espacial previa a construção de um satélite avançado de comunicações interdisciplinares, batizado de SACI, cuja construção se mostrou inviável à época, mas cuja aplicabilidade na área educacional restou mais do que comprovada.

E como, no ano seguinte, os americanos fossem lançar o ATS-6, um novo tipo de satélite dotado de uma antena parabólica expansível de 10 metros – o que permitiria a recepção por estações muito simples e de baixa potência – pensei numa parceria com a NASA e Stanford, que daria o aval pedagógico, para um projeto de difusão de aulas televisionadas para municípios brasileiros carentes.”

Procurando o governador do Rio Grande do Norte, Fernando conseguiu obter autorização para um projeto-piloto que envolvia 500 escolas rurais, quase 2 mil professores e que viria a atingir aproximadamente 20 mil alunos.

E, assim, construiu pequenas estações de recepção em cada uma dessas escolas.

Trazendo técnicos dos Estados Unidos, da Inglaterra, da Alemanha e da França, e instrutores de pedagogia moderna, criou um centro de produção de televisão, que gerava os conteúdos, no estilo de telenovela, e distribuía na véspera aos professores, para que no dia seguinte, já familiarizados previamente com o conteúdo, conduzissem os estudos de suas classes.

Entre os problemas enfrentados, um revelou-se particularmente interessante...

Alguns municípios não possuíam eletricidade, o que foi engenhosamente solucionado com a criação de um sistema de bicicletas ligadas a um dínamo, que alimentava uma bateria, e que era carregado pelos próprios alunos durante as aulas de educação física.

Esse programa-piloto funcionou bem, conduzido pelo INPE, tendo reduzido significativamente as taxas de evasão escolar e repetência, até 1976, quando o Ministro da Educação, Jarbas





Passarinho, determinou sua transferência para seu ministério. E, a partir daí, terminou por ser descontinuado...

“Veja só, que grande oportunidade perdida”, conclui o idealista, com clara tristeza.

“Mas, ainda assim”, continua, “tenho confiança no futuro da educação e procuro fazer minha parte, com um projeto pessoal de caça-talentos”.

Identificando que quase metade dos alunos atuais do ITA e do IME são cearenses e que, desses, a grande maioria fez seu preparo no Colégio Farias Brito, Fernando fez uma tentativa de redirecionar os melhores estudantes dessa escola para universidades no exterior, mas esbarrou com uma enorme burocracia.

Por achar que a formação do ITA já não se encontra mais no nível das melhores instituições de ensino dos países do primeiro mundo, passou então a oferecer aos 10 estudantes mais bem colocados no ENEM a possibilidade de estudar em uma das 10 melhores universidades tecnológicas do mundo, com bolsa de ensino completa, moradia em casa, de famílias estrangeiras e custeio pessoal até a fase de doutorado.

Sua ideia é criar uma massa crítica de pesquisadores, com formação no exterior e com atualização em tecnologia de ponta, que possa vir a oxigenar a sistemática de formação atual – hoje circunscrita aos institutos brasileiros – criando o que o americano denomina “*crossbreeding*”, evitando dessa forma que a informação principie e se esgote dentro do próprio país.

Já há 14 alunos estudando fora e, contando com recursos privados próprios e de cinco outros mecenas cearenses, ambiciona dobrar esse efetivo para que, dessa forma, o Brasil possa produzir seu primeiro Prêmio Nobel em ciência, dentro de um horizonte de 20 anos.

“Na próxima semana”, conta Fernando, “estou recebendo aqui o prefeito e a secretária de educação de Guaramiranga, minha terra natal, para estudar algumas ideias que possuo, para modernizar o sistema de ensino do município.

Pode ser apenas uma gota d’água, mas, pelo menos... é a minha gota d’água!”, arremata.

“Louvo a iniciativa do Fernando, mas acho que uma mudança de curso, como essa, a nível nacional, levaria, no mínimo, três gerações bem-educadas”, vaticina Piva, mantendo o tom pessimista.

“Piva, acho que, considerando, os recursos disponíveis e a capacidade dessas novas gerações para acumular em um ano o conhecimento que nós, em nossa época, levávamos três, talvez seja possível fazer essa revolução em apenas uma geração, ou pelo menos, nesse prazo, criar um direcionamento que torne o sucesso inevitável”, rebate Fernando.

“Além disso, veja as iniciativas recentes do governo federal nesse sentido, como, por exemplo, a interligação das pequenas povoações da Amazônia por meio de uma rede de fibra ótica fluvial, que possibilitará a difusão de internet de alta velocidade”, complementa.

“E isso, por ser iniciativa do atual governo, não é divulgado na mídia”, comenta Moura pragmaticamente.

“A mídia é, e sempre foi, tendenciosa e afinada com as pautas de esquerda!”, replica Piva.

“Não é só isso”, prossegue Fernando, “há absurdos que são repetidos como mantra, à exaustão, que não se sustentam à luz da mais simples análise e são, no entanto, vendidos como verdades científicas.”

Segue explicando que a ideia de que a Amazônia seja o pulmão do mundo e que as queimadas no Brasil pudessem vir a afetar o clima no Hemisfério Norte, não possui nenhuma lógica, já que é sabido que as correntes atmosféricas se limitam a seguir o padrão das correntes marítimas. E essas não cruzam o Equador em nenhum sentido.

“Espanta-me, principalmente”, complementa Piva, “a pretensão dessas afirmações, que não admitem o contraditório, num Universo imenso, em que o sistema Terra e Lua cabem dentro da massa do Sol, e onde nosso sistema solar inteiro cabe dentro do perímetro de Canopus, uma das bilhões de estrelas de nossa galáxia”.

“Quem ouviu o Al Gore fazer uma previsão de que, em menos de 20 anos, e devido ao degelo dos polos, os oceanos avançariam mais de 300 quilômetros terra adentro – o que aniquilaria mais de 80% da humanidade – e se apavorou com isso, deveria saber que, poucos anos depois dessa afirmação, ele adquiriu uma mansão nos Hamptons, na beira da praia”, arremata Fernando, ao que não podemos deixar de rir.

A atividade profissional do Brigadeiro Piva, após deixar o serviço público, é bastante conhecida, a partir das empresas Órbita – parceria da ENGESA com a EMBRAER –, onde desempenhou a função de vice-presidente, e da HOP, empresa própria, que levava suas iniciais, e substituiu a ENGESA, no contrato com o governo do Iraque.



Em 1982, Piva, voltando sua privilegiada inteligência para a área cultural, fundou a CAVE, a segunda mais antiga confraria de apreciadores de vinho e gastronomia do país, vindo a se tornar uma referência no assunto.

Já Fernando, após a saída do INPE, ainda atuou no setor público como diretor da Comissão de Energia Nuclear, onde formou mais de 400 PhDs para a área nuclear, de onde sairia para a iniciativa privada, inicialmente em funções executivas, na VIBASA, empresa de metalurgia do Grupo Villares, na Promon Engenharia – na área de comunicação bancária, via satélite – e na MODATA – fabricante de modems – a partir do que resolveu montar sua própria empresa, a Interpoint Satellite Communication, com atuação muito bem-sucedida até 2010.

Após quase quatro horas de agradável conversa, Fernando nos convida para um *tour* pelo castelo.

Ao fundo, o som sincopado de uma sonata de Domenico Scarlatti.

Visitamos cada um dos aposentos, detalhadamente planejados como cópia do castelo do príncipe Erbach, construído no século XIV, em Darmstaad, na Alemanha.

A ideia de um castelo, num país sem história medieval, bem poderia, à primeira vista, parecer algo “*kitsch*”, de mau gosto e beirando a excentricidade.

Mas, no caso de Fernando, a iniciativa toma um ar completamente oposto, na medida em que, aos 80 anos, interessado por esse tipo de construção, tenha resolvido – uma síntese de sua trajetória pessoal – estudar arquitetura medieval e, a partir daí, montado uma escola de artesãos especializados nesse tipo de construção, dando emprego a diversos profissionais locais.

Uma vez construído, ainda se valendo dos contatos profissionais de Fernando, que, como Piva, também é um apreciador de música clássica, gastronomia e bons vinhos, o castelo passou a receber companhias musicais estrangeiras, com entrada franqueada ao público da cidade.

Enquanto caminhamos em direção à saída do castelo, profundamente impregnado por tanta beleza e tamanho bom gosto, penso nas palavras do poeta T. S. Elliot, quando dizia que “a plenitude, tão almejada pelo coração humano, está sempre disponível, embora não saibamos, muitas vezes, como alcançá-la, já que, por sua natureza essencialmente fugaz, ela só se apresenta quando flui através de nossa alma.”

Embora dependa efetivamente do passado – do que já vivenciamos e conquistamos – essa sensação, poderosa e enriquecedora, também tem o dom de nos estimular a empreender e explorar novos caminhos, fornecendo a experiência, o amor-próprio e a segurança pessoal, necessários para tal.

Almas antigas, evoluídas e próximas a voltar ao Tao, que vieram para contribuir com a mudança de nível espiritual do nosso mundo, Fernando e Piva poderiam perfeitamente – pelo muito que já conquistaram e colaboraram com o desenvolvimento da raça humana – parar e apenas desfrutar dessa pleni-

tude, apreciando a distância, trazida pela maturidade, a vida boa e honrada que viveram.

Mas, por seus planos, não parecem se contentar com o que fizeram...

Como velhos pilotos de Caça, continuam a cruzar o céu, cada vez mais alto, mais brilhantes e mais velozes, acreditando, como Herman Hesse, que: “Em cada partida mora uma força mágica, que nos guarda e impele a maiores alturas, em busca de novas luzes, o que a permanência e os velhos hábitos não estimulam”.

Na última curva, de volta do inacreditável cenário medieval, quando já se podia avistar as luzes da moderna cidade de São José dos Campos – cuja alta qualidade de vida deve-se, em boa parte, ao prefeito Sergio Sobral de Oliveira, também brigadeiro aviador, egresso de nossa FAB – não consigo deixar de pensar na visão transcendental do Marechal Casimiro Montenegro, ao criar o Instituto Tecnológico de Aeronáutica, há tantas décadas, gerando esse formidável polo difusor de desenvolvimento e verdadeira fábrica de heróis, a quem muito pouco nós, brasileiros, temos reverenciado.

Reflexivo, ao final de tarde tão instrutiva e agradável, penso em quão diminuta é nossa projeção cultural sobre a sociedade civil, que pouco conhece de nossos valores e, nessa mesma linha, não consigo deixar de comparar a importância de nossas gerações de oficiais da FAB do passado – sempre atentos aos grandes problemas nacionais – com as mais recentes, a partir do fim do regime militar de 1964, quando passamos a nos considerar um mundo fechado, à parte da nação, dedicado única e exclusivamente a nossa atividade profissional, esquecendo que, antes de tudo, somos cidadãos brasileiros de classe média, beneficiados com uma educação pública de alta qualidade.

E, como tal, por ter um compromisso tácito com o desenvolvimento de nosso povo, não nos deveria ser permitida a omissão, sob pena de continuarmos assistindo anestesiados o continuado esbulho do Brasil, por uma classe política inescrupulosa, sob o beneplácito de um sistema de Estado corrupto e patrimonialista.





# DEZESSEIS MIRAGES CRUZARAM OS CÉUS DE ANÁPOLIS

**N**uma sexta-feira, 06 de agosto de 1999, às 16 horas, 16 supersônicos Mirage III EBR subiram ao ar para realizar um voo de pouco mais de meia hora, feito importantíssimo, na ocasião, para a história da Base Aérea de Anápolis. Foi um espetáculo de grande beleza para todos que tiveram a oportunidade de acompanhar.

Para a realização desse feito para a aviação de combate, grande número de pilotos, mecânicos e grupos de apoio estiveram envolvidos. Para se ter uma ideia, a chegada dos pilotos foi celebrada pela Banda da Base Aérea com o Hino da Vitória, que embalou milhares de corações nas vitórias, da Fórmula 1, do lendário Ayrton Senna, que em vida também teve a oportunidade de ultrapassar a barreira do som, em uma destas aeronaves.

Segundo o Comandante da Base da época, Cel Av Hélio Paes de Barros Júnior, desde 1972, 27 anos após a chegada do Mirage ao Brasil, que se tentava colocar todas as aeronaves em voo e foram necessários dois anos de preparação. Ele comemorou após a realização da missão: “É um marco para nós, pilotos e mecânicos. Decolamos e pousamos bem.”

A missão foi comandada pelo então Ten Cel Av Marco Antonio Carballo Perez, comandante do 1º Grupo de Defesa Aérea (1º GDA). Segundo ele, teve 100% de êxito. “Mostramos que podemos vencer as adversidades. A Base Aérea está de parabéns. Anápolis está de parabéns. Marcamos o nosso nome na história da Aviação de Caça”, ressaltou.

Confira abaixo a relação de pilotos envolvidos no voo histórico:





ARY DA MATTA



# A ÁGUIA CEGA

(Memórias do “Arco e Flecha”)



EDITORA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA S/A.  
RIO DE JANEIRO



# E A ILHA EXISTIU...

Ten Brig Ar Astor Nina de Carvalho Netto

astornetto@yahoo.com.br

**E**sta é uma história dos velhos tempos do Correio Aéreo Militar, registrada por Ary da Mata neste escrínio de recordações que é *A Águia Cega*. Quem a viveu deve ser hoje coronel, ou talvez brigadeiro da nossa Força Aérea.

Passou-se na rota do Araguaia.

Um velho Belanca cortava os céus. Embaixo, o rio seco estava salpicado de ilhotas.

De repente a pressão do óleo começou a baixar e o piloto resolveu pousar no primeiro lugar que aparecesse. E este lugar surgiu sob a forma de uma ilha de tamanho considerável, que, imponente e sobrepujando todas as outras, era o lugar ideal para um pouso.

As rodas do Belanca tocaram suavemente o solo arenoso, num pouso perfeito. A pane foi sanada com a colocação do óleo que, providentemente, existia no avião para situações de tal natureza.

Antes de reiniciar a viagem, o piloto examinou aquele lugar.

A ilha, como as demais que a cercavam, só aparecia na época da seca e, em situação normal, era parte do leito do Araguaia.

Lugar belíssimo, de uma areia alva e fina, cercado por águas barrentas e coberto com pedrinhas multicores, parecia um oásis perdido no deserto verde da mata ribeirinha.

O piloto decolou, levando consigo 10 pedrinhas, escolhidas a dedo, que teriam finalidade dupla: seriam recordação daquele lugar fabuloso e excelente presente para sua filhinha.

Assim, a ilha ficou para trás, ela pertencia ao passado; agora, só uma coisa realmente interessava: a pressão do óleo, que deveria permanecer normal até a próxima etapa da rota.

O tempo passou...

Um tenente continuava vivendo a sua vida, e uma garota lou-ra juntara à sua coleção de bonecas um punhado de pedrinhas.

A ilha fora esquecida!

Certo dia, um joalheiro famoso, ao visitar o oficial, teve a sua atenção despertada para as pedrinhas, que no momento serviam de peças num jogo de três marias.

— Tenente, onde o senhor encontrou estes cascalhos?

Essa pergunta saiu dos lábios do visitante numa forma de sú-plica e intensa curiosidade. O tenente explicou então a sua rápida permanência na ilha.

— Pois saiba, concluiu o joalheiro, que essas pedras são pedras preciosas.

E, separando uma menor, preta, brilhante e luzidia, disse:

— Isto é satélite de diamante; sua filha brinca de três marias com uma autêntica fortuna.

Não é preciso dizer o que se passou com aquele oficial, nem afirmar que, a partir de então, ele foi o mais constante piloto daquela rota.

O destino colocou-se nas mãos uma fortuna imensa; durante uma fração de tempo ele teve aos seus pés milhares e milhares de pedras preciosas e foi um autêntico Ali Babá na caverna dos 40 ladrões.

Talvez tenha sido o homem mais rico da Terra naquele quarto de hora em que permaneceu na ilha!

Mas o seu garimpo, aquele tesouro imenso, e a sua ilha existiam agora apenas na imaginação.

O Araguaia sepultara para sempre aquele lugar, e nunca mais foi possível localizá-lo.

Todos nós, como aquele piloto, encontraremos, se já não encontramos, uma ilha no voo de nossas vidas.

Ela conterà também um rico garimpo, o garimpo do amor, e talvez seja mais preciosa do que a ilha encontrada no Araguaia.

Como aquele piloto, pousaremos despreocupados, conheceremos a ilha, que poderá ter o nome doce de uma mulher ou poderá denominar-se juventude, ou talvez seja mesmo uma ilha perdida nas praias do Nordeste.

Mas, se a ilusão e a ânsia por sensações novas nos fizerem decolar, sem ao menos procurarmos guardar o local onde estivemos ou deixar nele uma placa com os dizeres “esta ilha é minha”, então, levaremos somente algumas pedras preciosas, sob a forma de recordações de um beijo, de um carinho, de um mar verde e do vento apagando na areia dois nomes escritos num coração.

E, quando um joalheiro famoso, conhecido como o senhor tempo, nos disser que perdemos um garimpo, voltaremos atrás, como aquele oficial, mas será tarde, porque, como o Araguaia, o passado terá sepultado a nossa ilha.

Ficarão, apenas, como lembranças, algumas pedras: a saudade de um nome, de um carinho, de um dia...

**NOTA DO AUTOR:** Escrito por um cadete que se tornou tenente brigadeiro, este artigo foi inspirado numa história real narrada por Ary da Mata no livro *A Águia Cega*, e publicado na *Revista Esquadilha*, de 1962, por ter tirado o 1º lugar no Concurso Literário da antiga Escola de Aeronáutica (hoje Academia da Força Aérea).

Como 12 de junho é o Dia do Correio Aéreo Nacional, ao focalizar o personagem desta história, é prestada uma merecida homenagem aos pilotos pioneiros do CAN, que contribuíram intensamente para a integração e o desenvolvimento do nosso país, numa época em que o sistema viário brasileiro era muito deficiente e o avião tornou-se um instrumento indispensável para a integração e o progresso de regiões remotas.

# GLOBALISMO E COMUNISMO

Ernesto Araújo

Ex-Ministro das Relações Exteriores

Ministro.estado@itamaraty.gov.br



Araken

Assim como o debate mundial sobre todos os temas da vida humana tende a ver-se dominado pelas categorias do “politicamente correto”, também o debate no Brasil sobre a temática internacional sujeita-se há muitos anos à disciplina do que poderíamos chamar de “diplomaticamente correto”. Nesse quadro interpretativo, com suas caracterizações mandatórias e seus chavões facilmente aplicáveis a qualquer situação da realidade, ao fenômeno do globalismo não se admite nenhuma designação, senão a de “teoria da conspiração”.

Lembro-me, a propósito, de um debate de que participei no IPRI/FUNAG, em 2017, sobre a política comercial do então Presidente Donald Trump, no qual argumentei que, desde os anos 1960, a esquerda americana penetrou o Partido Democrata e levou o país, a partir dos anos 1990, a implementar uma política econômica e comercial que contribuiu para desestruturar a socie-

dade americana, ao romper sua espinha dorsal, a indústria manufatureira, apontando que um dos aspectos do globalismo consistia justamente no programa de desagregar o tecido social nos países do Ocidente e assim torná-los permeáveis a uma agenda progressista de raiz marxista. Observei que a política de reindustrialização promovida por Trump visava justamente a recuperar a solidez social dos EUA com base em uma noção saudável de nação. Na convergência entre a globalização capitalista e o avanço da pauta da engenharia social marxista identifiquei, ali, a essência do globalismo, e no movimento de Trump uma reação contra semelhante projeto. Ao final, um professor de Relações Internacionais argentino-brasileiro presente na plateia começou a exclamar, com leve sotaque: “Conspiração, conspiração!”, dizendo-se muito “assustado” com minha exposição. Os outros diplomatas na mesa me olhavam com cara incrédula. Mas, no fundo da plateia, um



estudante de REL levantou a mão e disse, colocando as mãos na cabeça em um gesto de “eureka”: “Eu nunca tinha pensado nisso!”. Minha fala – baseada em fatos, números e dados – havia espetado a bolha do diplomaticamente correto e, ante a desaprovção geral, encontrado pelo menos uma mente aberta capaz de rever seus conceitos e iniciar, quem sabe, uma investigação que a levaria a conclusões talvez diferentes das minhas, possivelmente melhores e mais sólidas, mas certamente diferentes do reflexo condicionado do *establishment*, em cuja enciclopédia, aparentada à Grande Enciclopédia Soviética, o vocábulo “Globalismo” é definido apenas como “Conspiraçom! Conspiração!”.

A partir dessa experiência, entre outras, uma vez no cargo de Ministro das Relações Exteriores, solicitei à FUNAG que preparasse um seminário sobre globalismo, em 2019, e mais adiante uma série de debates virtuais sobre a mesma temática, em 2020, reunindo pesquisadores e estudiosos de diferentes aspectos desse fenômeno. Durante minha gestão no MRE, o Itamaraty não se aninhou dentro da bolha confortável do diplomaticamente correto, não se limitou a produzir suplementos à Grande Enciclopédia do *establishment*. Pensadores que pensam e não apenas copiam entraram ali no espaço para discutir e apresentar essas entidades que o globalismo tanto odeia e tanto teme: ideias. Sobre tudo, ideias sobre o globalismo.

Entre as muitas contribuições brilhantes a esses eventos, destaca-se a de Flávio Gordon, adaptada e expandida na forma do texto que o leitor tem em mãos. Flávio demonstra, com profunda análise de documentos, que o globalismo existe, na forma de planos de dominação mundial que circulam há muitas décadas, e que o globalismo avança, mediante a implementação desses programas.

Nesse trabalho, desde já uma referência para o estudo do globalismo no Brasil, aparece claramente configurado e descrito o projeto de uma fusão do capitalismo com o socialismo e do estabelecimento de uma ordem global na qual os poderes nacionais dão lugar ao poder multilateral e transacional de organismos intencionais, multibilionários e outras entidades comprometidos com a criação de uma sociedade de controle em todo o mundo.

O trânsito do comunismo explicitamente marxista-lenista para uma nova forma do mesmo projeto – o politicamente correto – também aponta nas páginas desse magnífico trabalho. “As formulações clássicas sobre a ditadura do proletariado”, diz Flávio Gordon “(...) começam a ser abandonadas [a partir dos anos 1980] em favor de discursos genéricos sobre o bem comum, a segurança de toda a humanidade, a defesa do clima, a saúde pública, etc.”. Aqui reside algo absolutamente crucial, que o *establishment* não entende e não quer entender: o comunismo, desde sempre, é um movimento em permanente metamorfose, que muda de figura de acordo com as circunstâncias, sem abandonar seu projeto de dominação mundial com a destruição das nações e o controle integral de todos os seres humanos (a “emancipação”, no linguajar cínico dos marxistas). O globalismo, como venho dizendo, é o co-

munismo do século XXI. O “fim do comunismo” com a queda do muro de Berlim, em 1989, e a dissolução da URSS, em 1991, correspondeu simplesmente a uma nova etapa daquela metamorfose, inaugurando um período no qual a ilusão do fim do comunismo passou a servir, justamente, como um dos instrumentos fundamentais para a consolidação da nova etapa do projeto, sob a forma do globalismo. É o que nos mostra Flávio Gordon, com ampla pesquisa que o leva a conclusões claríssimas (e surpreendentes para muitos): “o processo ocorrido na URSS e no Leste Europeu em fins dos anos 1980 deve ser mais bem compreendido como uma espécie de implosão controlada, arquitetada por grandes estrategistas políticos”; “o abandono do comunismo ortodoxo em favor das pautas globalistas era, portanto, parte essencial do plano de desfazer a tradicional ‘imagem do inimigo’”.

Desde Lênin – demonstra Flávio –, o comunismo se vale de métodos “que não parecem intrinsecamente socialistas” (palavras de Gorbachev na Perestroika) para perseguir seu objetivo último e conquistar o poder. Não são outra coisa senão alguns desses “métodos que não parecem intrinsecamente socialistas”, os instrumentos da agenda globalista que vemos hoje empregados para a conquista de poder: por exemplo as respostas liberticidas à pandemia da Covid desestruturando as sociedades democráticas, e o plano do Great Reset do Fórum Econômico Mundial, que prega um mundo sem soberania nacional e sem propriedade privada.

O projeto marxista-lenista está vivo e próspero, eis a inevitável conclusão que tiramos ao ler o trabalho de Flávio Gordon. Surge, para dominar-nos, “uma mentalidade global uniforme (o ‘consenso’, a ‘ciência’, o ‘bem comum’)... com a China na vanguarda”.

Eis aqui uma das melhores e mais bem fundamentadas caracterizações do globalismo que conheço.

Espero que o leitor, ao cabo de uma ou várias leituras do texto de Flávio Gordon, tenha a reação do aluno que assistia à minha exposição em 2017: a percepção de estar diante de algo real, profundo e ameaçador, o projeto globalista, e adquira uma consistência da existência concreta e dos avanços desse programa, que lhe permitirão escapar à bolha mental do politicamente correto (ou do diplomaticamente correto, no caso de meus colegas do Itamaraty, a quem espero possa chegar este texto, o qual infelizmente a “nova” FUNAG recusou-se a publicar, provavelmente preocupada em não perturbar o inocente sono intelectual em que o *establishment* prefere manter os diplomatas brasileiros). Alguns talvez respondam, entretanto, com a atitude daquele professor de Relações Internacionais: “Conspiraçom! Conspiraçom”.

A bolha é confortável. Mas se não perfurarmos essa bolha, se não acordarmos para a realidade de um mundo onde o totalitarismo avança e a liberdade recua, estaremos condenados a viver uma distopia onde não adiantará mais fechar os olhos nem gritar impropérios contra aqueles que o têm abertos.

# ANÁLISE HISTÓRICA DOS EVENTOS AERONÁUTICOS

## 1709 – 1867

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

**Q**uando buscamos compreender o que vem a ser o Pensamento Aeronáutico Brasileiro e qual a sua contribuição para o entendimento e posterior formulação do Pensamento Brasileiro, vamos perceber como é de fundamental importância desvendar os fatos passados mais significativos que deram origem e construíram a valorosa e centenária história da aeronáutica brasileira.

Para que possamos aprofundar o conhecimento sobre a nossa história aeronáutica e alcançar o melhor discernimento sobre a sua concreta contribuição na fixação do que vem a ser o Pensamento Aeronáutico Brasileiro, será preciso percorrer os caminhos pretéritos da nossa aviação, analisando seus protagonistas, seus feitos, suas experiências, suas teorias, suas vitórias, suas dificuldades, e a forma como lidaram com tantos e inusitados desafios.

A presente análise também cita alguns fatos históricos aeronáuticos, considerados relevantes à época, ocorridos em outros países e conduzidos por aeronautas não brasileiros, mas que entendemos que podem ter influenciado, inspirado ou motivado alguns dos nossos estudiosos nas suas pesquisas e projetos aeronáuticos. Ou o inverso, quando identificamos a possibilidade de que as pesquisas de aeronautas brasileiros tenham sido utilizadas como importantes subsídios científicos a influenciar pesquisadores estrangeiros na construção de seus engenhos aéreos.

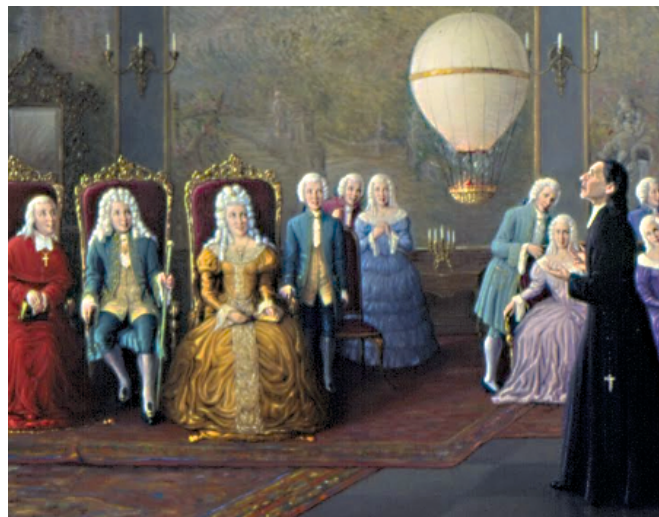
O relato desses acontecimentos torna-se igualmente importante na medida em que permite que se tenha uma ideia do que acontecia em outros continentes e nos ajuda a estabelecer uma comparação entre a visão, o apoio e a importância encontrados no exterior e a que nós, brasileiros, dedicávamos aos estudos e aos avanços tecnológicos proporcionados pelo instigante e necessário domínio da ciência aeronáutica.

Concluiremos, com nitidez e orgulho, como o comportamento obstinado e patriótico de muitos brasileiros, voluntariamente comprometidos em aprofundar seus conhecimentos no estudo das ciências aeronáuticas, às vezes com o sacrifício da própria vida, contribuíram, sobremaneira, para o robustecimento da crença do nosso povo nos legítimos valores e tradições de uma nação brasileira efetivamente livre e soberana, em todos os seus aspectos, inclusive e, sobretudo, no aeronáutico.

### O INÍCIO – A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO DE BARTOLOMEU LOURENÇO DE GUSMÃO – O “PADRE VOADOR”, 1709

O mais antigo envolvimento de um brasileiro em um evento aeronáutico foi protagonizado pela genialidade do santista Bartolomeu Lourenço de Gusmão, reconhecido como o primeiro inventor e cientista brasileiro. Depois de frequentar vários estabelecimentos acadêmicos e religiosos no Brasil e em Portugal, e estando de volta a Lisboa, o padre Bartolomeu de Gusmão solicitou a patente para mais um invento seu, agora denominado “instrumento para se andar pelo ar”, o que mais adiante seria conhecido como “aeróstato” ou simplesmente “balão”. A patente requerida foi-lhe concedida em 19 de abril de 1709.

Pesquisando com maior profundidade a obra de Bartolomeu de Gusmão, verifica-se que seus experimentos aerostáticos foram capazes de gerar muitas e importantes informações científicas que historicamente motivaram e impulsionaram inúmeros novos projetos na busca de fazer o homem voar por meios próprios e de forma controlável.



Bartolomeu de Gusmão apresentando seu balão à Corte de D. João V.

### “PETIÇÃO DE PRIVILÉGIO” – REGISTRO DA PATENTE PARA O “INSTRUMENTO PARA SE ANDAR PELO AR”

Dentro dessa visão, fazer o homem voar, citamos o pensamento de Bartolomeu de Gusmão a respeito da utilização do seu



invento detalhadamente exposto no texto incluído na sua “Petição de Privilégio”, que tinha por objetivo garantir a guarda da patente do seu invento: o “instrumento para se andar pelo ar”.

Traduzindo o seu conteúdo, dizia Bartolomeu de Gusmão que o seu invento: “andarà pelos ares, assim como pelas terras e pelos mares, com a possibilidade de perfazer em torno de 200 léguas em um dia de viagem”; que essa capacidade poderá ser explorada para “levar com rapidez os avisos mais importantes do Reinado aos seus Exércitos e às terras mais remotas do Reino, ampliando a eficácia do controle sobre seus domínios, evitando-se assim os desgovernos das conquistas”; que, “com maior brevidade e segurança poderão todas as praças sitiadas ser socorridas, tanto de gente como de munições e víveres, bem como evacuar aqueles que necessitassem, sem que o inimigo pudesse impedir”; que “poderão ser alcançadas as regiões mais distantes, próximas dos ‘Pollos do Mundo’, enchendo de glórias a Nação portuguesa pelos novos descobrimentos, que tantas vezes já tentaram os estrangeiros, sem sucesso”; que “o conhecimento das verdadeiras latitudes e longitudes de todo o mundo permitirão a correção dos mapas, evitando-se os muitos naufrágios ocorridos pelo desconhecimento da exata localização dos obstáculos naturais”; e encerra sua “Petição de Privilégio” apontando a sua finalidade geral, quando o rotula de forma ampla ao afirmar: “a respeito do dito transporte”, externando claramente o seu pensamento sobre a aplicação prática do seu “instrumento para se andar pelo ar” como um veículo a ser empregado para o transporte de toda a sorte de necessidades.

Considerando essa passagem como sendo o mais antigo registro envolvendo um conceito aeronáutico, e sendo esse emitido por um brasileiro, ainda que elementar, seria razoável deduzir que nesse histórico texto está registrada a gênese do Pensamento Aeronáutico brasileiro, consolidada, por meio da visão de Bartolomeu de Gusmão sobre o seu projeto aéreo, ressaltando as vantagens e as aplicações práticas do seu “aeróstato”, mais tarde, popularmente, conhecido como “balão”. Sobre este documento, diz o historiador Domingos de Barros, em seu livro *Aeronáutica Brasileira*, de 1940, que se trata da “primeira página da aeronáutica”, como a confirmar a primazia mundial de Bartolomeu de Gusmão na genial percepção do que viria a ser a navegação aérea.

## NOTÍCIA OFICIAL – CARTA DO NÚNCIO APOSTÓLICO DE LISBOA AO VATICANO

Ilustrativo e histórico também é o conteúdo da carta do Cardeal de Lisboa, Michelangelo Conti, futuro Papa Inocêncio XIII, enviada ao Vaticano com o fito de informar e esclarecer as reações da Corte e as intenções de Bartolomeu de Gusmão com o seu experimento.

O Núncio Apostólico de Lisboa, diante do alvoroço causado pelo inusitado invento junto à sociedade local, endereçou uma carta ao Vaticano narrando os experimentos do padre brasileiro, perante a Corte portuguesa. Em seu texto, o Cardeal deixa transpa-

recer, mais uma vez, a evidência do que podemos identificar como sendo uma continuação dos primeiros pensamentos elaborados pelo “padre voador” sobre como se imaginava utilizar o ar para a locomoção do homem pelo espaço aéreo. Dizia a sua missiva:

Esta cidade encontra-se divertida pelos discursos sobre uma proposta feita ao Rei por um sacerdote do Brasil, vindo com as últimas naves, o qual pretende inventar nova navegação para ir às Índias sem tocar a Tramontana (cadeia montanhosa na Ilha de Maiorca, no Mediterrâneo, chamada de Montanha de Tramontana), porém diretamente pelo levante (leste) e poente (oeste); e também um engenho para voar, até com dez pessoas dentro, a respeito do qual foram ouvidos os pareceres de muitos ministros e matemáticos.

Ou seja, Bartolomeu de Gusmão não só imaginou criar uma máquina para voar, mas também a vocacionou para a prática do transporte aéreo e, para melhor utilizá-la, identificou a necessidade de se estabelecer uma maneira revolucionária de se orientar, além da que já se praticava nos oceanos, só que dessa feita para navegar no ar, sobrevoando planícies, mares e montanhas, encurtando distâncias e reduzindo o tempo de viagem.

O fato de o Cardeal de Lisboa não dominar conhecimento tão específico sobre o projeto de Bartolomeu e tê-lo descrito em detalhes ao Vaticano, indica que ele ouviu do próprio Bartolomeu de Gusmão as suas ousadas e geniais ideias e, em especial, sua visão sobre como o seu invento poderia ser utilizado para alcançar as Índias, percorrendo uma rota aérea, necessariamente mais curta, e levando menos tempo do que as embarcações marítimas da época.

Foi em agosto de 1709 que Bartolomeu Lourenço fez perante a Corte portuguesa cinco experiências com balões de pequeno porte, construídos por ele: na primeira, realizada no dia 3, o invento pegou fogo ainda no solo; na segunda, conduzida no dia 5, o aeróstato se elevou a uma altura de quatro metros, quando se incendiou; na terceira, realizada dia 6, o balão, impulsionado por uma pequena vela acesa no seu interior, fez um voo curto, queimando-se no pouso; na quarta, ocorrida no dia 7, em área externa, o seu engenho subiu a uma significativa altura e pousou sem qualquer problema; a quinta tentativa foi feita no dia 8, no interior do Palácio Real, quando o seu invento ascendeu, tocando o teto da sala, e aí permaneceu enquanto ardia a chama que o sustentava, descendo ao chão, quando a mesma se apagou, sem qualquer percalço.

Depois desses cinco experimentos, realizou no dia 3 de outubro de 1709 sua última demonstração aerostática, alcançando total êxito em todas as suas fases. Dessa vez o balão foi capaz de ascender a uma grande altura, sobre a Ponte da Casa da Índia, próxima ao Rio Tejo, onde flutuou por um determinado tempo, infelizmente não registrado, e retornou ao solo, pousando sem problemas. Mesmo sendo maior que os modelos anteriores, este balão ainda não dispunha da capacidade para transportar um homem.

Apesar das dificuldades iniciais em fazer voar o seu engenho, sobretudo pela falta de controle, Bartolomeu de Gusmão sempre foi e será uma referência histórica pela sua inquestionável e incomum inteligência científica, materializada por meio dos seus diversos inventos, que, à época, surpreenderam a todos que deles tomaram conhecimento. Mas, certamente, sua obra mais conhecida e admirada foi o “aeróstato”, tornando-o o primeiro pesquisador a aplicar de forma científica e prática o Princípio de Arquimedes, aproveitando as propriedades físicas do ar quente, para desenvolver um original e arrojado conceito sobre o que denominou inicialmente como “instrumento para se andar pelo ar”.

Dentre os diversos benefícios proporcionados pela sua engenhosa criatividade em prol da evolução da ciência aeronáutica, não poderíamos deixar de citar o fato de que suas experiências também foram responsáveis pelo despertar de muitos cientistas e estudiosos que, motivados pelo seu exemplo, deram prosseguimento ao aperfeiçoamento do “instrumento para se andar pelo ar”, uma legítima inspiração de Bartolomeu de Gusmão, o primeiro cientista brasileiro, conhecido também como o “padre voador”, impulsionando novos projetos aeronáuticos, que, desde então, vêm se aperfeiçoando vertiginosamente, tornando-se uma das tecnologias que mais avançam e geram inovação no campo da mobilidade individual ou coletiva.

### **A CONTRIBUIÇÃO DO “INSTRUMENTO PARA SE ANDAR PELO AR” PARA O FUTURO DA AERONÁUTICA – 1783**

Depois das experiências do “padre voador” Bartolomeu de Gusmão, ocorridas nos meses de agosto e outubro de 1709, somente em 1783 o mundo voltaria a testemunhar novos feitos aeronáuticos graças aos irmãos Montgolfier, Joseph-Michel e Jacques-Étienne, conhecidos inventores franceses. Durante esse ano, os irmãos inventores protagonizaram uma sequência crescente de experimentos aéreos. Construíram o primeiro grande balão não tripulado do mundo, batizado com o nome “Ad Astra”, que foi aos céus de Annonay, na região sul da França, em 5 de junho de 1783. O seu voo se estendeu por 2 km, durou cerca de 10 minutos e atingiu uma altura estimada de 1,6 mil a 2 mil metros. As notícias desse sucesso chegaram rapidamente a Paris, provocando a ida de Étienne à capital para fazer mais demonstrações e solidificar a reivindicação da “invenção do voo”.

Em 19 de setembro de 1783, em frente ao Palácio de Versalhes, perante um público que incluiu o Rei Luís XVI e a Rainha Maria Antonieta, o “Aérostat Réveillon” voou com os primeiros seres vivos a bordo: uma ovelha, um pato e um galo (apesar de o Rei ter proposto enviar dois criminosos). Este voo durou cerca de 8 minutos, estendeu-se por 3 km, chegando a cerca de 460 m de altitude, e pousou em segurança.

De acordo com as notícias da época, Étienne Montgolfier teria sido o primeiro ser humano a levantar voo do solo, fazendo um voo seguro por cordas no pátio da oficina do industrial francês

Jean-Baptiste Réveillon, no subúrbio de Paris, conhecido como Faubourg Saint-Antoine, na provável data de 15 de outubro de 1783. Mais tarde, naquele mesmo dia, Pilâtre de Rozier tornou-se o segundo ser humano a voar em um balão, atingindo uma altura de 24m, correspondente ao comprimento da corda que o prendia ao solo.

Em 21 de novembro de 1783, ocorreu o primeiro voo livre de seres humanos em um balão, executado por Pilâtre juntamente com o oficial do exército francês, François Laurent, o Marquês d’Arlandes. O voo partiu das terras do castelo de La Muette (perto do parque Bois de Boulogne), setor oeste de Paris. Eles voaram por 9 km, em uma altura próxima de 910m acima de Paris, e depois de 25 minutos o aparelho pousou entre os moinhos de Butte-aux-Cailles, tendo o voo sido abreviado por um princípio de incêndio no tecido que recobria o balão.

Em 19 de janeiro de 1784, em um balão 10 vezes maior do que os seus primeiros experimentos, batizado com o nome de “Flesselles”, os irmãos Montgolfier decolaram com sete passageiros e realizaram um voo sobre a cidade de Lyons, alcançando a altura de aproximadamente 900m.

Assim, diante desses fatos, não é difícil perceber que todas as novas tentativas aerostáticas que se seguiram aos voos pioneiros conduzidos pelo “padre voador”, o brasileiro Bartolomeu Lourenço de Gusmão, foram influenciadas pelos seus experimentos e conceitos científicos sobre o voo mais leve que o ar. Por conta dessa sequência de acontecimentos, é razoável concluir que estava, definitivamente, consagrado o vínculo do homem com o seu futuro no espaço aéreo.

Dessa relação, muitas vezes de pura paixão pelo conhecimento ou pelo instigante prazer de voar, estava aberto o acesso da humanidade não só a mais um novo meio de transporte, mas também se firmava e se aperfeiçoava uma das tecnologias mais revolucionárias da humanidade, capaz de proporcionar os mais diversos benefícios, nunca imaginados, em proveito do bem-estar de qualquer ser humano, independente da sua localização sobre a face do nosso planeta.

### **CONTROVÉRSIA PELA PRIMAZIA DA INVENÇÃO DO AERÓSTATO: BARTOLOMEU DE GUSMÃO X IRMÃOS MONTGOLFIER**

Boa parte da comunidade lusófona atribui a invenção do aeróstato ao Padre Bartolomeu de Gusmão, em 1709, quando, quase 80 anos antes da ascensão dos balões dos irmãos Montgolfier, o nosso “padre voador”, nascido no Brasil-Colônia, teria conseguido fazer voar o seu primeiro balão cheio de ar quente.

Como consequência da curiosidade despertada pelo seu invento em praticamente toda a Europa, alguns dos desenhos dos seus aeróstatos foram impressos pelo periódico austríaco *Wienerisches Diarium*, no mesmo ano de 1709, acompanhados das notícias sobre as demonstrações públicas das suas experiências frente à Corte portuguesa.



As “provas” de que o invento dos Montgolfier teria sido apenas a aplicação prática do aeróstato inventado por Bartolomeu de Gusmão ficam por conta dos acontecimentos decorrentes da sua fuga de Lisboa para a Espanha, devido à “inquisição”, que, muitas vezes, equivocadamente, confundiu cientistas com feiticeiros.

Ao sair de Lisboa, Bartolomeu deixou seus projetos com seu irmão, o notável conselheiro e diplomata português Alexandre de Gusmão, um dos responsáveis centrais pela elaboração e aprovação do Tratado de Madrid, no ano de 1750. Alexandre, que serviu à Coroa portuguesa na embaixada portuguesa em Paris por quase cinco anos, era muito amigo do cientista português José de Barros, residente à época na capital francesa. Barros, por sua vez, teria passado as informações sobre as descobertas de Bartolomeu de Gusmão aos irmãos Montgolfier, dos quais era amigo próximo.

É importante citar que a originalidade do trabalho do “padre voador” ficou demonstrada por meio das publicações das revistas francesas *Nouvelle Europe* e *L'Aeron*, do início do século XX, ao publicarem a descoberta da “Petição de Privilégio” para o seu aeróstato, apresentada por Bartolomeu de Gusmão ao Rei de Portugal, D. João V, na qual solicitava a sua construção e a oportunidade de realizar uma demonstração pública. A matéria informava que essas descobertas haviam sido relatadas ao Vaticano, fato que poderia ser ratificado pela carta expositiva enviada pelo então Cardeal de Lisboa, Michelangelo Conti, que mais tarde viria a se tornar o Papa Inocêncio XIII. No entanto, apesar dos relatos históricos e das evidências expostas, a primazia das descobertas de Bartolomeu de Gusmão ainda não é reconhecida pelos historiadores da aviação não lusófonos, em particular pela “*Fédération Aéronautique Internationale*”.

### **CARLOS ANTÔNIO NAPION – PRIMEIRA “AUTORIDADE BRASILEIRA” A VOAR EM UM BALÃO**



Primeira demonstração de voo de balão dos irmãos Montgolfier, 4 de junho de 1783

Vale a pena comentar um fato pitoresco ocorrido nessa época, quando muitas descobertas e novos experimentos aeronáuticos, envolvendo aeróstatos e balões, multiplicaram-se pela Europa. Um destes episódios trata do primeiro voo documentado em um aeróstato em Turim – e o segundo na Itália – quando, no dia 11 de dezembro de 1783, seis meses após a experiência do primeiro voo aerostático feita pelos irmãos Montgolfier, ocorreu a ascensão de um balão, com três membros da Academia de Ciências de Turim: Roberto De Lamanon, Tenente Carlos Antônio Napon e Giuseppe Amedeo. Os três estudiosos ascenderam aos céus e percorreram uma distância de 13 milhas. Para os moradores da cidade de Turim, a partir do dia desse evento memorável, a região da cidade de onde partiu o balão passou a ser chamada de “Balon”. O Tenente Napon, com esse feito, transformar-se-ia no futuro primeiro militar do Exército Brasileiro a vivenciar a experiência pioneira de ser um “aeronavegante”.

Mas, como é que isso aconteceu? A explicação: na época desses fatos, o Ten Napon, praça do Corpo Real de Artilharia da Itália, já detinha elevados conhecimentos sobre as áreas da química e da mineralogia, ambas de grande interesse para as necessidades técnicas da Arma de Artilharia. Por deter amplo conhecimento científico, foi admitido como membro da Academia de Ciências de Turim.

Em 1797, consagrou-se como herói na batalha de Novi, travada entre austro-russos e franceses. Por seus dotes científicos e militares foi convidado a se alistar no Exército do Reino de Portugal, procedimento comum naquela época entre as nações europeias. Admitido no posto de Tenente-Coronel, em 26 de agosto de 1800, foi logo agregado ao Regimento de Artilharia da Corte. Em 28 de maio de 1802, promovido ao posto de Coronel, deu continuidade à tarefa de organizar a Artilharia do Exército do Reino de Portugal. Em 1808, acompanhou a Corte portuguesa em sua transferência para o Brasil, com a missão de lançar as bases e promover o desenvolvimento da indústria bélica nacional.

Em 1810, tornou-se o primeiro Comandante da Academia Real Militar, atual Academia Militar das Agulhas Negras do Exército Brasileiro, ocupando nesta ocasião o posto de Tenente-General, o último da hierarquia militar no Brasil. Atualmente, o Marechal Napon ostenta o honroso e merecido título de Patrono do Quadro de Material Bélico do Exército Brasileiro.

Em que pese ter sido um dos italianos pioneiros no experimento de Turim e de todo o seu envolvimento com a organização da Arma de Artilharia e seus componentes bélicos, tanto na Itália como em Portugal e no Brasil, não se conhece qualquer evidência demonstrada pelos seus conhecimentos, assentamentos ou por suas ações que pudessem sugerir alguma provável conexão entre as necessidades operacionais da Arma de Artilharia com as possibilidades dos engenhos aéreos experimentados pelo nosso “primeiro militar aeronavegante”.

## **A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO AERONÁUTICO NO PERÍODO DE 1783-1867**

A versatilidade no uso de tais máquinas aladas não passou despercebida pelos setores da ciência e da tecnologia, como uma plataforma multifuncional para pesquisas científicas, nem dos empresários, que logo imaginariam explorar comercialmente suas possibilidades técnicas, e tampouco deixou de instigar os setores de defesa de muitos países, que viam na atividade aérea militar uma promissora ferramenta de combate a ser explorada em benefício da supremacia de um exército sobre o outro. Essa vantagem acabaria ganhando vários contornos táticos e estratégicos e seria aplicada na busca da superioridade terrestre apoiada pelo conhecimento aéreo detalhado do campo de batalha.

Podemos, então, citar vários acontecimentos que nos mostram como os conceitos e as experiências pioneiras do brasileiro Bartolomeu Lourenço de Gusmão, o “padre voador”, incentivaram e auxiliaram muitos estudiosos, cientistas, estrategistas e empresários a desvendar a emergente e desafiadora ciência aeronáutica e suas múltiplas expectativas de aplicação, ainda não completamente dimensionadas.

### **O PENSAMENTO ESTRATÉGICO DO AMERICANO BENJAMIN FRANKLIN – 1784**

A nova tecnologia dos balões não era vista apenas como uma simples curiosidade. A participação do Marquês d’Arlandes, Capitão de Infantaria do Exército da França, como companheiro tripulante de Montgolfier, já fazia supor a possibilidade de uma análise mínima das possibilidades militares do novo engenho aéreo. A mesma percepção também foi compartilhada pelo americano Benjamin Franklin, uma das mais destacadas e atuantes personalidades da nação norte-americana.

Franklin esteve presente nas ascensões dos primeiros balões franceses e destacou de forma visionária e categórica a importância estratégica da original invenção na condução e no comportamento das futuras relações humanas, argumentando que: “convencer os soberanos da tolice das guerras talvez fosse um dos efeitos dela, pois será impraticável para o mais poderoso deles guardar seus domínios”.

Essa inquietante e inovadora visão sobre como as capacidades estratégicas dos balões poderiam influenciar diretamente no equilíbrio de forças entre os povos foi recebida, à época, como uma das primeiras alusões proféticas sobre a necessidade do domínio e do uso do espaço aéreo e sua importância crucial para a soberania plena de uma nação.

### **EXPLORANDO A VERSATILIDADE DOS AERÓSTATOS**

Como era de se imaginar, a curiosidade científica aliada à natural criatividade do ser humano, inspiradas pelas necessidades de um mundo que ansiava cada vez mais por uma maior mobilidade e velocidade nos seus deslocamentos, logo propiciariam o aparecimento de aparelhos aéreos com maiores capacidades e possibilidade de utilização.

## **PRIMEIRO SALTO DE PARAQUEDAS DA HISTÓRIA E PRIMEIRA TRAVESSIA DO CANAL DA MANCHA PELO AR**

Após os eventos de 1783, envolvendo os irmãos Montgolfier, houve uma rápida sucessão de várias experiências quanto à aplicação da revolucionária tecnologia aerostática. Na sequência, o francês Jean-Pierre Blanchard tornou-se o primeiro a fazer ascensões com balões na Bélgica, na Holanda, na Polônia, na atual República Checa e nos Estados Unidos, foi também pioneiro ao realizar o primeiro salto de paraquedas da história, lançando-se de um balão. Também coube a Pierre Blanchard a primazia no cruzamento do Canal da Mancha a bordo de um balão, em 1784.

### **O AERÓSTATO IMPULSIONA AS ATIVIDADES MILITARES, CIENTÍFICAS E COMERCIAIS**

A possibilidade de percorrer grandes distâncias sobre qualquer tipo de terreno ou água, em um curto espaço de tempo, despertou entre os militares europeus o interesse por essa inovadora capacidade como uma forma de ampliar o alcance e a eficácia das suas táticas de combate, especialmente entre franceses e ingleses, por conta de uma antiga e histórica rivalidade. Além da aplicação militar, os empreendedores da época também vislumbraram o balão como mais uma possibilidade de produzir dados científicos e geográficos, bem como mapeamentos mais precisos.

Não escapou, no entanto, a esses visionários a utilização do balão como uma possibilidade de transporte, a ser melhorada com sua dirigibilidade, e, finalmente, muitos apostaram na curiosidade das pessoas para explorar uma nova e original forma de entretenimento, pelo prazer de voar e enxergar o globo terrestre sob uma nova perspectiva, até então completamente desconhecida pela humanidade.

O grande potencial dos balões ficou consagrado em várias ocasiões, como nas guerras da Revolução Francesa, em 1794, produzindo informações sobre o desenrolar das ações nos campos de batalha ou atuando como fator dissuasório, ao demonstrar supremacia técnica e lembrar ao inimigo a constante possibilidade de uma iminente ação militar, apenas pela sua presença nos céus do teatro de operações.

Outro fato significativo sobre o emprego militar dos balões ocorreu durante o bloqueio naval à cidade de Veneza, em 1849, pela Marinha Imperial Austríaca. Nesta ocasião foram lançados balões de ar quente, não tripulados e equipados com cargas explosivas de 15 kg com pólvora e projéteis de chumbo, a partir do convés do navio a vapor “Vulcano”, em uma tentativa de bombardear a cidade. Mesmo não ocorrendo o bombardeio, pelo efeito contrário dos ventos, foi o evento registrado como tendo sido o primeiro uso de balões em uma operação militar. Tinha ficado claro o grande potencial dos balões como plataforma de combate, além da necessidade de se controlar a sua direção, sem a qual o seu voo ficava totalmente dependente da ação dos ventos, limitando em muito a sua plena utilização.

Desde as primeiras ascensões em balões, realizadas na Europa, em 1783, cogitava-se a possibilidade de se controlar a direção a ser voada por essas aeronaves. Foi preciso esperar o ano de 1852 para que a experiência efetuada por Henri Giffard



(1825-1882) imprimisse inovadora dinâmica nos experimentos na tentativa de ser obtida a dirigibilidade dos balões.

Henri Giffard, um talentoso engenheiro francês, construiu em 1852 um grande balão de 2.500 m<sup>3</sup>. O engenho de aparência fusiforme, formato próximo ao dos futuros dirigíveis, tinha 44 m de comprimento e 12 m de diâmetro. Faziam parte da sua estrutura uma plataforma de apoio ao seu condutor, um leme para a sua direção e um pequeno motor a vapor de 3 hp, composto por uma caldeira vertical, com fornalha interna, que movimentava um cilindro vertical, que, por sua vez, acionava uma hélice de três pás de 3,40 m de diâmetro. Alçou os ares em Paris no dia 24 de setembro de 1852, percorrendo 27 km, tendo sido este o único voo realizado por este balão. Apesar de não ter conseguido a dirigibilidade plena, sua tentativa abriu o caminho para a solução do problema, sendo esse experimento considerado o primeiro voo de um aeróstato motorizado e com parcial controle de direção.

A primeira fotografia aérea foi efetuada a partir de um balão, e data de 1858. Realizada pelo fotógrafo e balonista francês Gaspar Felix Tournachon, conhecido como “Nadar”, a foto foi feita a 520m de altura sobre a Praça Charles de Gaulle, mais conhecida como “Place de l’Étoile”, que tem ao centro o famoso Arco do Triunfo.

Durante a Guerra Civil nos Estados Unidos, de 1861 a 1865, balões de observação foram constantemente utilizados, tanto pelas tropas da união quanto pelas tropas confederadas, para vigiar posições inimigas e elaborar táticas de ataque. Durante esse conflito, os americanos equiparam um balão com um telégrafo para transmitir suas observações, sendo esta a primeira vez que se usou a transmissão elétrica de dados na aeronáutica. A regulação dos tiros da artilharia também foi uma das possibilidades inovadoras utilizadas pelos americanos nessa mesma época.

No Brasil, em 24 de junho de 1867, deu-se o primeiro emprego militar de um balão na América do Sul, com sua ascensão a 330 metros, tendo como cenário os campos de batalha de Humaitá e

Curupaiti, na Guerra da Tríplice Aliança. Coube ao então Marquês de Caxias o pioneirismo de empregar militarmente balões cativos em missões de observação do campo de batalha. Em uma visão prospectiva, de acertada estratégica, Caxias, ao ser nomeado Comandante-Chefe dos aliados, antecipou sua análise do campo de batalha, considerando que a topografia do terreno, onde o conflito se delineava, era plana, e que os improvisados “mangrulos” disponíveis não iam além dos 15 metros de altura. Diante desses dados, solicitou a aquisição de balões, antes mesmo de sair do Rio de Janeiro. Foram adquiridos dois balões nos Estados Unidos, que, por sua vez, já haviam acumulado larga experiência nesse tipo de operação durante a Guerra Civil. Podemos considerar que, ao se utilizar das capacidades dos balões em operações de guerra, o Exército Brasileiro dava início à Aviação Militar.

Caxias, dessa forma, se tornava um dos primeiros brasileiros a pensar no emprego prático desses artefatos, utilizando-os para as missões militares de reconhecimento e observação, ocasiões em que os balões também demonstraram serem eficientes quanto ao efeito psicológico causado apenas por suas presenças nos céus dos campos de batalha, vantagens essas que, acrescidas do fator “surpresa tecnológica”, impulsionaram a vitória brasileira na Guerra da Tríplice Aliança.

Entretanto, não devemos esquecer que o emprego inicial dos balões pelos militares brasileiros, seguindo a tendência europeia, passaram progressivamente a ocupar posição destacada no cotidiano dos acadêmicos, políticos, cientistas e empresários brasileiros.

Definitivamente, os balões deixavam de ser objetos de mera curiosidade popular para se converterem em auspiciosas e inovadoras propostas para a solução de muitas necessidades nacionais próprias da época e também das futuras, como nos revelará a história, respostas essas que, transformadas em possibilidades, viriam a fomentar extraordinários avanços para o bem comum e soberano da jovem Nação brasileira.



Quadro “Além do Horizonte” do Cel Cav Pedro Paulo Cantalice Estigarribia





George Grosz, 1919.



# O QUE PENSAM OS GENERAIS?

Tacariju Thome de Paula Filho

Cel Av

tacariju@uol.com.br

**D**escartes era um matemático que falava como filósofo. Sua atenção era voltada para o que podia medir, pesar, calcular. O que estava além de suas medidas objetivas era o imaterial universo da Igreja. Para ele, a natureza fora criada, mas o que importava era que funcionava como um relógio. Relógio? Sim, várias peças se articulando com uma finalidade para o conjunto a ser medido. Interessante percepção de sistema, embora fechado em seus cálculos do perceptível concreto. Ora, o ser cartesiano transita pelo mundo objetivo, passível de ser medido. Para ele, o cartesiano, as avaliações e as contradições do medido parecem ser de outra ordem situada além das fronteiras da objetividade. Talvez do universo da igreja, diria Descartes.

A pergunta de hoje é se, em geral, o militar é cartesiano. Talvez. Depende do nível de realidade em que esteja envolvido, parece ser a resposta mais próxima da realidade. Aprender a voar e a combater com um avião de Caça está no universo material, enquanto encaixar o avião de Caça no ambiente multidimensional da guerra está no universo imaterial das abstrações. Bem, depois do despertar da ciência e da tecnologia, permitindo visualizar o que antes não se via, apenas medir a intensidade do ato perdeu espaço para o avaliar condições e consequências, situado para além do aspecto puramente objetivo de seus efeitos.

A cultura militar sofreu um choque de incertezas ao descobrir que a guerra não se faz mais só com canhões, a destruir e avançar pelo destruído, a submeter o inimigo a sua vontade. De repente, o intangível tomou posse das consequências do atrito, deslocando avaliações para o que antes era impensado. A subjetividade das interpretações dos observadores da destruição com imagens a correr pelo mundo, a invisibilidade do ataque *hacker* só percebido em suas consequências paralisantes, o observar do satélite sobre o campo de batalha, a comunicação digital instantânea pelo *smartphone* mundo afora, talvez seja isto apenas pequena parte do universo multidimensional do conflito, a ser pensada antes de dar o primeiro tiro.

Ora, a subjetividade das interpretações nesse universo sempre esteve lá, só não era considerada. As imagens e consequências da destruição apenas demoravam mais a aparecer, num processo de materialização do antes intangível naquele mundo a ser medido e pesado. A intenção motivadora do ato bélico aprisio-

nou-se isolada no universo cartesiano linear, no qual o tempo escorre devagar, deixando as consequências e suas interpretações, para a próxima geração. Hoje, as consequências são instantâneas, certamente desproporcionais ao esperado, muitas inesperadas, mostrando que a cultura militar, ao ingressar na incerteza do universo multidimensional da guerra, começa a desconfiar do real valor das armas de destruição, para vencê-la.

Nesse ponto, por onde andariam o pensamento dos generais e a ideia de meios de destruição, para dissuadir? Por quais caminhos andariam o pensamento dos generais, ao avaliar ameaças no universo multidimensional do conflito? Nas suas meditações, qual seria a diferença entre uma bomba nuclear e um *hacker*? Como estariam as expectativas de defesa diante da ameaça do tangível e do intangível? Que face do universo multidimensional estaria batendo na porta?

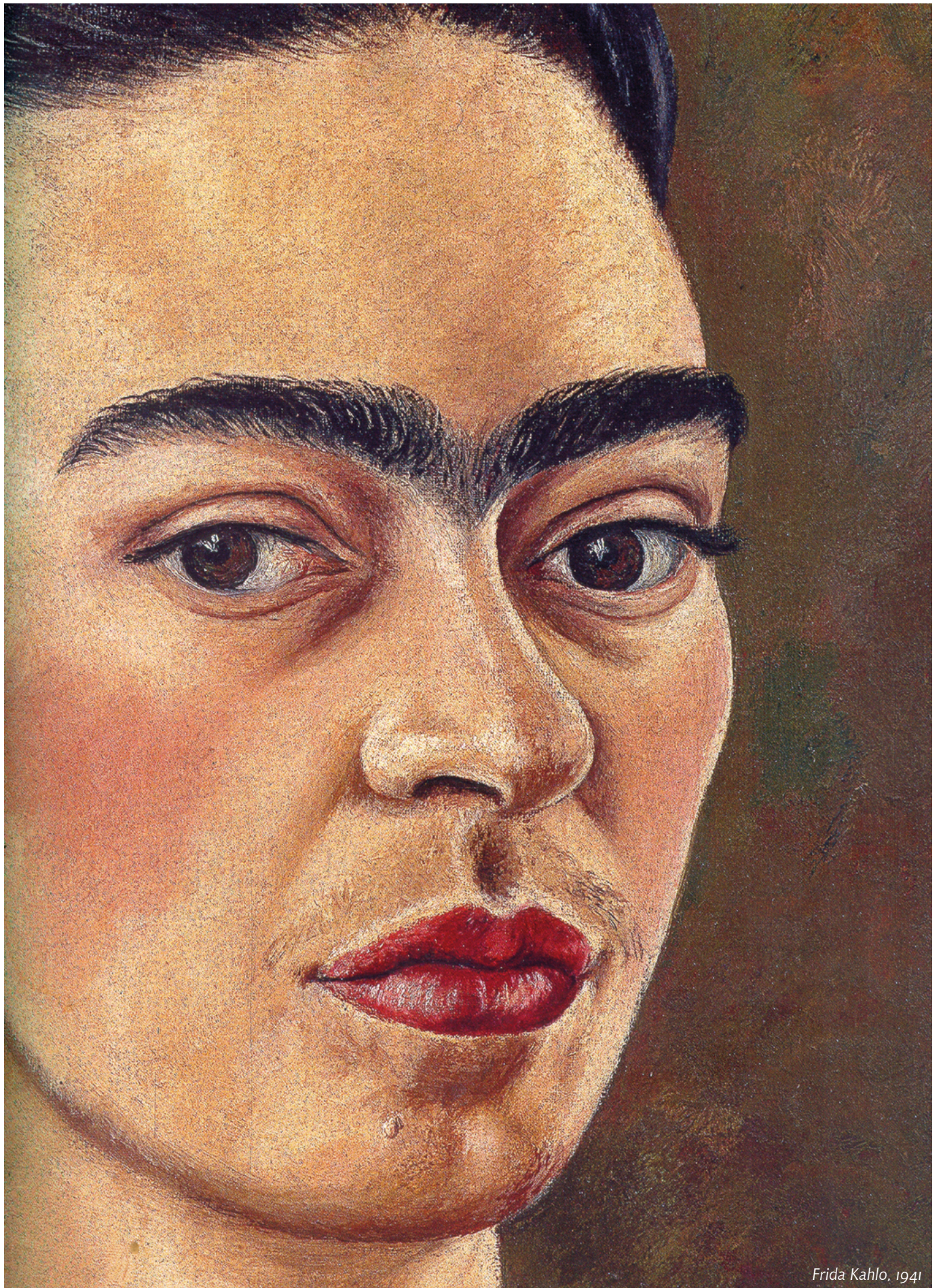
Pensando um pouco mais, como seria a educação militar nesse universo multidimensional da guerra? Seria esquecer Descartes, o ser cartesiano, e marcar um encontro com a incerteza, na qual não se sabe de tudo ao mesmo tempo? Talvez marcar um encontro com a teoria do caos, que só é caos por não se saber os paradigmas que ordenam sua composição? Quem sabe, talvez viajar pelo conceito de sistema dinâmico aberto, no qual a trajetória surpreendente torna desproporcional o valor da causa que o impulsiona e onde o sistema vai parar, se é que vai parar? Pensar na entropia e suas analogias de como a energia inicial se esvai pelos atritos do combate? Quem sabe se, finalmente, se envolver na teoria da complexidade, que absorve todos estes aspectos da realidade, não seria um bom caminho, para ver o mundo como ele é? Bem, além do impacto do universo multidimensional da guerra, a desabar sobre intenções, estratégias e consequências no planejamento do combate.

Educação não é unívoca para todos, ora pois. Quero dizer que o engenheiro projeta o avião de Caça, o técnico repara o avião de Caça, o piloto voa o avião de Caça, enquanto quem pensou na necessidade do avião de Caça é que irá encaixá-lo no universo multidimensional da guerra. Este trânsito entre mundos tão diferentes, embora complementares, depende de conhecimento, habilidade e experiência, numa espécie de construção tijolo a tijolo ao longo dos anos. Olhar todos estes mundos diferentes se modificando dia a dia, ao mesmo tempo, não é tarefa fácil. É preciso olhar de dentro e de fora ao mesmo tempo, coisa que só a capacidade de abstração permite.

O mais difícil será compreender que o novo, o que antes não se sabia, chega, ao mesmo tempo, para todos, alterando cada face do universo multidimensional. Como disse acima, é como estar dentro e fora ao mesmo tempo, com a imaginação desafiando o princípio da não contradição. Neste mundo dos instantâneos, ensinar e aprender ocorre ao mesmo tempo em que o novo aparece trazendo a realidade inesperada.

Ora, só no mundo cartesiano é que a realidade se parece com um relógio, que não atrasa, nem adianta. O tempo passa, as peças do relógio se atiram, a energia se esvai, o relógio atrasa e o tempo medido é o do passado. Armadilha que não pode prender a cultura militar, a refazer guerras do passado.





Frida Kahlo, 1941



# O NOVO CONSTITUCIONALISMO LATINO-AMERICANO E O FIM DO ATIVISMO JUDICIAL

Andrea Rose Borges Cartaxo

Juíza de Direito – TJPE, 3ª vice-presidente da ABRAJUC

andrearose.cartaxo@gmail.com

O homem é, essencialmente, livre quando se tem em mente o início da humanidade. Conduzido pelo instinto natural de sobrevivência e pelo desejo irrefreável de manutenção da espécie, não raro tinha uma vida curta, violenta e sem qualquer possibilidade de construção de uma estrutura mínima para sua prole. Assim, surgiu a ideia de Estado, e o homem abriu mão de parcela da sua liberdade e passou a aceitar a submissão a regras estatais, impostas a todos, e que garantiam a vida, a propriedade e outros direitos ditos naturais.

Assim nasceu a figura do soberano, representante do Estado e da divindade, unindo a um só tempo, a política e a religião.

Esse ente, criado para proteger os indivíduos, passou a se agigantar de modo a invadir a esfera de direitos e liberdades do indivíduo, surgindo assim a ideia do constitucionalismo. Embora o constitucionalismo nos moldes modernos, com a criação de um catálogo de direitos, separação de poderes, soberania popular e outros, apenas tenha surgido com as revoluções liberais, principalmente a americana, seguida da francesa, e ambas posteriores ao constitucionalismo inglês, há vestígios da ideia de limitação do poder do soberano desde a Antiguidade clássica.

Há quem conte que João Batista perdeu a cabeça por questionar a decisão do rei de casar-se com a viúva de seu irmão, o que não era permitido pela legislação da época. Isso muito antes do marco do constitucionalismo, que foi a constituição dos barões ingleses, de 1215, do rei João Sem Terra, com previsão de limitações dos poderes absolutos do soberano.

O constitucionalismo trouxe a ideia de direitos fundamentais, cujo estudo comparativo das constituições dos Estados contemporâneos nos permite identificar três gerações de direitos ao longo do processo de incorporação nos textos constitucionais.

O final do século XIX foi marcado pelas constituições americana (1787-1789) e francesa (1791), pelo liberalismo, a não

intervenção estatal e os direitos individuais e políticos ditos de primeira geração.

No século XX, observou-se uma mudança na concepção de Estado que deixa de ser visto enquanto manifestação de um poder despótico e passa a ser reconhecido como um poder capaz de garantir o equilíbrio social e econômico, surgindo uma geração de direitos que se caracterizam por dependerem de uma ação positiva do Estado, são os direitos de ordem social, econômica e cultural, tais como o direito ao trabalho, o acesso a saúde, educação, habitação, cultura e lazer.

Surge, assim, um constitucionalismo mais intervencionista, com ampla atuação estatal, voltado para os direitos sociais de segunda geração. Esse momento foi marcado pelas constituições do México (1917), de Weimar (1919) e russa (1923).

O catálogo de direitos ditos fundamentais e incorporados aos textos constitucionais foi crescendo e, já depois da metade do século XX, passou a ser guiado pelo princípio da dignidade da pessoa humana, ideia de “limitação para concretização”, privilégio dos princípios na interpretação do direito e incorporação de valores e opções políticas, crescimento da jurisdição constitucional, ideia de neoconstitucionalismo e surgimento do “ativismo judicial”.

Entre os anos 1970 e 1980, surgiu na Europa um movimento crítico: a inclusão desse sem-número de direitos aos textos constitucionais, um movimento com ideias neoliberais chamado de minimalismo constitucional.

Em relação ao neoliberalismo europeu e ao constitucionalismo americano, surgiu o Novo Constitucionalismo Latino-Americano” (NCLA), constitucionalismo “*sin padres*”, cujo objetivo era, reconhecendo as necessidades locais distintas dos outros continentes, com base nos princípios socialistas, criar um modelo próprio de constituição.

Nesses termos, surgiu o “constitucionalismo democrático”, com constituições, extremamente, complexas e longas, com privilégio do controle concentrado, sem cláusulas pétreas, linguagem simbólica, afastamento dos modelos tradicionais como a tripartição de poderes, a presença de direitos das minorias, a ideia de plurinacionalismo e a reinterpretação do conceito de “soberania”.

Esse “Novo Constitucionalismo Latino-Americano”, que já está funcionando na Venezuela, no Equador e na Bolívia, e que tenta se expandir pelo resto do continente, tem um conteúdo político-ideológico muito marcante, posto que oriundo de rebeliões socialistas ocorridas no final do século XX, como a Caracazo (Venezuela); a Forajidos (Equador) e a revolta da água e do gás (Bolívia).

Os anos 2000 foram marcados por um giro à esquerda no continente sul-americano, com a ascensão ao poder de líderes socialistas como Hugo Chávez, Evo Morales, Nestor Kirchner, Pepe Mujica e Lula da Silva, no Brasil.

Nesse modelo, tudo se resolve por “democracia direta”, consultas populares por meio de plebiscitos e referendos, com a ideia de formação de um bloco continental e moeda única.

No NCLA não existem cláusulas pétreas, e a jurisdição fica concentrada na cúpula política do Judiciário, com a redução dos juízes da base a servidores comuns sem qualquer liberdade interpretativa.

“É um constitucionalismo marcado pela originalidade”, como bem disse Boaventura de Souza Santos, é um “constitucionalismo experimental”, com insistência na diferença entre o Estado a ser destruído e o Estado a ser construído, na ruptura democrática com o antigo ou com o anterior, e no compromisso com a democracia material sobre a formal.

Ante essa visão constitucional, ressurgiu a importância do debate entre Kelsen e Schmitt sobre quem deve ser o guardião da constituição. Talvez o debate mais importante do século XX.

Para Kelsen, constituição é o conjunto de regras positivadas com maior força hierárquica dentro do ordenamento, cabendo a guarda desse conjunto de normas a um órgão técnico, com capacidade para interpretar essas regras escritas, sendo esse o Poder Judiciário.

Para Schmitt, a Constituição vai além das normas escritas, para ele, existe a constituição com “c” minúsculo (formal), escrita e oriunda do Legislativo; e a Constituição com “C” maiúsculo (material) fruto de uma vontade política fundamental antecedente, cujo conteúdo é preenchido pelo poder político, que deve ser seu guardião. Schmitt também traz o conceito de estado de exceção e acrescenta que “é o soberano quem decide sobre o estado de exceção”.

A constituição formal, com conteúdo escrito pelo parlamento, tem validade em estado de normalidade, mas, no estado de exceção, passa a ser utilizada a constituição material, cujo conteúdo deverá ser definido pelo soberano, mesmo contra o texto da constituição formal/escrita. E assim se justifica a constituição de Weimar ter permanecido, formalmente, em vigor ao longo de todo o período do nazismo.

No Brasil, pelo art. 102 da Constituição, compete ao Supremo Tribunal Federal (STF), precipuamente, a guarda da Constituição,

além de o art. 37 prever a legalidade como princípio da administração pública, sendo intuitiva a conclusão de que o legislador constituinte elegeu a visão kelseniana de interpretação da Constituição.

Nesse contexto, a hermenêutica constitucional não é livre, ela depende, como bem disse Miguel Reale, da elasticidade interpretativa da norma. Havendo uma violação desses limites, ocorre a ruptura da norma e do sistema de separação dos poderes previstos na Constituição.

Essa quebra da norma implica modificação ou emenda da Constituição, e o STF não é detentor de poder constituinte derivado. Talvez seja essa a dimensão mais bem desenhada do conceito de ativismo judicial.

Uma premissa clara em Maquiavel é a de que, “quando eu me arrego de um poder que eu não tenho, eu preciso fazer com que esse poder não seja questionado”, digo, que seja voluntariamente obedecido porque usado para agradar, passando a ser incorporado por não ter sido questionado.

Vencida a etapa da incorporação desse poder, obedecido e não questionado, ele passa a ser utilizado para situações que não agradam tanto, e, vindo o questionamento, surge a necessidade da imposição da limitação das liberdades, a começar pela liberdade de expressão, com o uso do aparato criminal para calar os opositores, sob o manto da defesa da democracia.

Em uma análise mais crítica, o STF vem se comportando como o soberano de Carl Schmitt e decidindo sobre a existência de um estado de exceção imaginário, deixando de aplicar as regras constitucionais formais e decidindo segundo sua própria vontade política.

Se bem observarmos, liberais, conservadores e progressistas criticam o ativismo. A crítica é o único ponto onde essas correntes convergem; e, desse ponto onde se tocam, caminham em direções opostas na construção de soluções para o ativismo, reconhecidamente, desastroso.

Nessa linha, as eleições de 2022 serão um divisor de águas e definirão os destinos do país nas próximas décadas.

Vencendo os liberais e conservadores, o ativismo poderá ser contido pelo sistema de freios e contrapesos, com a indicação de ministros do STF e possível renovação do parlamento; no entanto, vencendo os defensores do constitucionalismo social, o caminho talvez seja uma adequação ao Novo Constitucionalismo Latino-Americano, com uma nova constituição incluindo, incansavelmente, no seu texto todos os direitos e garantias defendidos pela pauta ideológica/progressista.

Assim, o ativismo tende a ser assunto do passado, seja pelo funcionamento mais efetivo do sistema de freios e contrapesos, com a vitória do espectro conservador, seja pela desnecessidade da criatividade judicial para implementação das ideias coletivistas, sociais e progressistas, tendo em vista que haverá previsão constitucional exaustiva de todas as pautas que fundamentam o socialismo que originou o Novo Constitucionalismo Latino-Americano.





Nacele do F-8 Gloster Meteor



# A ENGRENAGEM POLÍTICO-FINANCEIRA: A LEI DE ORÇAMENTO ANUAL E O VOTO

Afonso Farias de Sousa Junior

Cel Int

afonsofariasjunior@gmail.com

**O** Brasil de 1985 era verde, pura esperança! Novos rumos, governos e Estado. Um novo Congresso Nacional. A nação esperava muito de todos!

Em 1988, uma nova Constituição da República. Declaradamente, o país estruturava-se para os desafios gigantes e incomensuráveis do final do século.

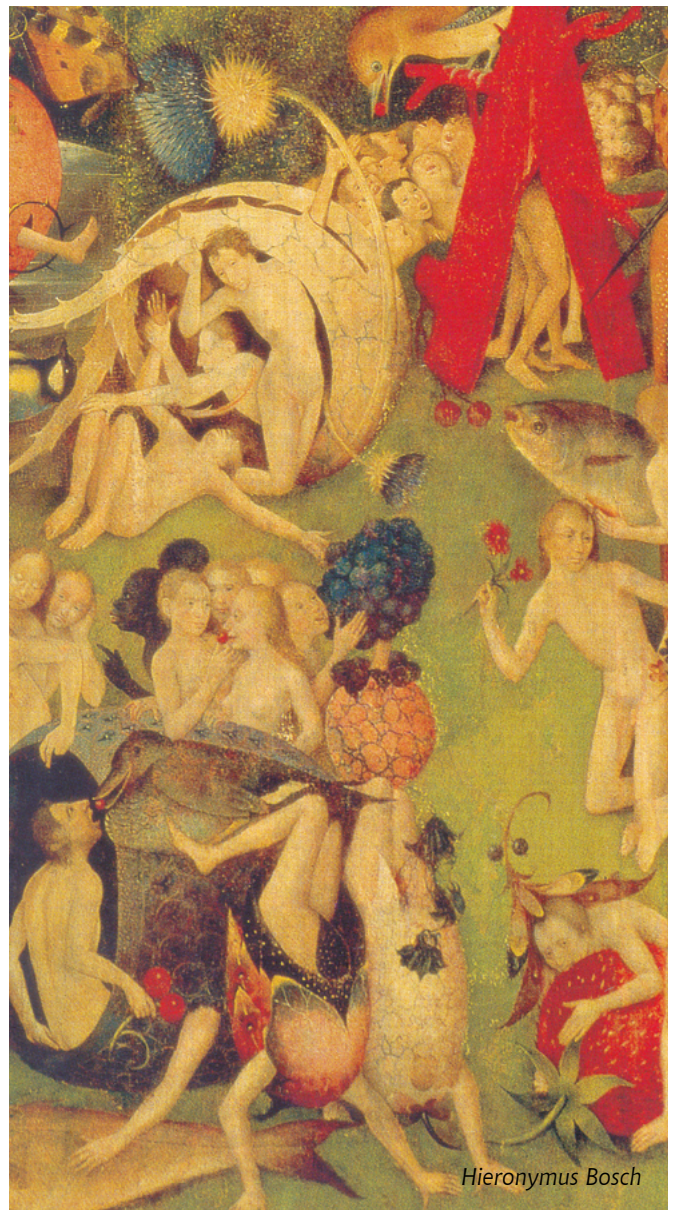
Em 1992, o primeiro *impeachment* de um presidente na nova fase republicana. Conflitos de interesse, alvoroços, agitações partidárias... Tomava corpo uma nova maneira de governar a partir do Senado Federal e da Câmara dos Deputados. Algo parecido com um parlamentarismo presidencialista (?).

Mais à frente, nascia o Plano Real. O ano de 1994 foi marcado por uma esperança amarelo-ouro. Ajuste fiscal, moeda escritural (URV), novo padrão monetário (Real), inflação domada, finanças e orçamento estruturados... Ciclo orçamentário definido: Plano Plurianual, Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei do Orçamento Anual (LOA). O Brasil caminhava para estabilização econômica. Progresso à vista! Acertos e falhas até 2002, mas o Estado brasileiro estava estruturado em firmes bases monetárias, financeiras e econômicas – apesar da volúpia da intervenção parlamentar no Orçamento Geral da União (OGU).

De 2003 até 2016, o país foi desestruturado em suas bases econômicas, financeiras e orçamentárias. Escândalos diários, desvios, *mensalão*, *petrolão*, e deu-se o segundo *impeachment* pós-1985.

Atualmente, existem três tipos de emendas parlamentares ao OGU: individuais, bancadas e comissões. Ademais, ainda existem as emendas do Relator Geral do Orçamento, que influenciam sobremaneira na execução orçamentária do Executivo.

Está previsto que o montante das emendas individuais ao orçamento da União limita-se a 1,2% da receita corrente líquida (RCL) do ano anterior. No entanto, há uma obrigatoriedade de





aplicação de 0,6% desse percentual em ações e serviços públicos de saúde, isto é, a metade desse valor deve ser endereçada à saúde.

Em 2022, R\$ 10,9 bilhões foram alocados para as emendas individuais. Cada congressista pode elaborar até 25 emendas para o valor de R\$ 18,4 milhões. Muito desse valor será direcionado para EMENDAS PIX – uma modalidade de emenda individual que pode ser rapidamente destinada ao município ou estado. Suas características são: não precisar apontar o objeto de gasto do valor; não necessitar de convênio para efetuar o repasse; quando de posse do destinatário (município ou estado), o valor é apropriado como recurso do beneficiário; o valor não pode ser endereçado às entidades privadas; não tem a obrigatoriedade de vincular-se às políticas públicas da União; e são fiscalizadas pelos órgãos locais de controle. Relativo às emendas de bancadas estaduais, foram destinados R\$ 7,54 bilhões.

Referente ao Fundo Eleitoral (Fundo Especial de Financiamento de Campanhas), o valor será destinado a partir de junho para 32 legendas que concorrerão nas eleições deste ano de 2022. Esse valor é quase o triplo do que foi utilizado no pleito de 2018 e mais do que o dobro do montante de 2020. No início do exercício corrente, o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu manter o valor do Fundo Eleitoral (R\$ 4,9 bilhões) proposto pelo Congresso Nacional. O dinheiro do Fundo Eleitoral é repartido entre as legendas com base nos votos recebidos nas eleições gerais mais recentes e o tamanho das bancadas na Câmara e no Senado. A seguir, alguns valores a serem recebidos por alguns partidos: União Brasil – R\$ 770,07 milhões (15,73% do total); PT – R\$ 484,61 milhões (9,89%); MDB – R\$ 356,72 milhões (7,28%); PP – R\$ 338,59 milhões (6,91%); PSD – R\$ 334,18 milhões (6,82%); e PSDB – R\$ 314,09 milhões (6,41%). Seis partidos, dos 32 existentes, receberão os menores valores, R\$ 2,94 milhões, dentre eles está o Partido Unidade Popular (UP). Você conhece?

Vale observar que esse valor aprofunda o abismo financeiro entre os partidos grandes e os pequenos. Por exemplo, o PT terá seus valores bem além do dobro, referindo-se às eleições de 2020 e às próximas, de 2022. O montante pago aos petistas passará dos R\$ 201 milhões no último pleito municipal para cerca de R\$ 484 milhões em 2022 – incremento de 140%.

Outra questão relevante é a ausência de regramento para a distribuição do recurso por cada partido. Conforme a lei eleitoral, esses critérios são deliberações internas das agremiações partidárias.

Relativo ao Fundo Partidário (Fundo Especial de Assistência Financeira aos Partidos Políticos), o valor alocado para 2022 foi de R\$ 1,1 bilhão. A divisão dos valores acontece da seguinte forma: 5% do montante divididos igualmente entre todos os partidos com registro no Tribunal Superior Eleitoral (TSE); e 95% proporcionalmente à votação obtida na eleição para a Câmara Federal.

Ressalta-se que, para participar do rateio desse percentual, é preciso cumprir os requisitos da chamada cláusula de barreira, também aferidos pelo desempenho na eleição para a Câmara (em 2022,

os requisitos serão a obtenção de 2% dos votos válidos ou a eleição de 11 deputados), o que garante não somente o acesso aos recursos, mas também o direito à propaganda gratuita no rádio e na TV.

Pelo exposto, percebe-se que a engrenagem político-orçamentária inibe a renovação nas casas do parlamento, uma vez que o pretense candidato a senador ou deputado federal terá de mendigar recursos do partido político para montar suas estratégias de campanha. O parlamentar, exercendo suas atribuições no Congresso Nacional, está em vantagem incomensurável perante o novito, pois distribuiu valores das emendas individuais e de bancada para seus eleitores ou potenciais cidadãos que poderão aderir às suas ações político-orçamentárias na região. O neófito, aspirante a candidato – que ainda será escolhido pelo partido –, ficará refém desse mecanismo. Restará ser escolhido pelos caciques do partido para concorrer e receber (possivelmente) recursos que possam bancar suas ações de campanha eleitoral.

Vale notar que, se o aspirante é figura midiática ou celebridade, rapidamente pode ser convocado pelos partidos para disputar as eleições, pois isso gerará menos riscos e mais recursos provenientes dos fundos expostos *supra*.

Pelo dito, seria saudável uma profunda mudança nesses parâmetros... No entanto, quem deveria modificá-los é quase certo que não cooperará para isso. O parlamento, cada vez mais, avança sobre os recursos do OGU, e os interesses difusos e individuais proliferam. A LOA vem sendo paulatinamente pulverizada para atender demandas corporativas de todas as espécies. Os interesses coletivos estão fugindo de cena.

Por derradeiro, o Brasil, em termos de emendas ao orçamento, está sobressaindo-se como exemplo a não ser seguido, tanto pelos países sul-americanos quanto por aqueles da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Nesses países, os valores das emendas são baixos (quando existentes). Por aqui, a captura do orçamento por emendas parlamentares é 20 vezes maior do que o verificado em outros parlamentos.

Já finalizando este ensaio, evidencia-se que do total de investimentos no OGU de 2021, as emendas ao orçamento representaram 54% dessa categoria. Pergunta-se: estamos no caminho certo? Como desenvolver políticas públicas com essa intromissão crescente do Legislativo no OGU?<sup>1</sup> Até quando o Executivo aguentará? E o povo, vítima dessa situação, como reagirá? E a renovação parlamentar, como ficará? Tempos turbulentos, cidadania comprometida... O país não avança – oscila, regride!

<sup>1</sup> O OGU é uma iniciativa do Poder Executivo. Anualmente, ele é enviado para o Congresso Nacional, apreciado na Comissão Mista de Orçamento (CMO) e levado para aprovação no Plenário do Congresso Nacional. Posteriormente, segue para a sanção do presidente da República. É nessa comissão que ele é emendado e, muitas vezes, desconfigurado de suas iniciais proposições relativas aos programas, projetos e atividades que suportam a continuidade das políticas públicas estabelecidas pelo Plano Plurianual e constantes do projeto de LOA. Os instrumentos que parametrizam tudo isso são a LDO e os relatórios oriundos da CMO.



# MILITARES DO EXÉRCITO BRASILEIRO ENCONTRAM B-26

## DESAPARECIDO DESDE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Pedro Viana

Engenheiro Aeroespacial  
pedroviana@aeroflap.com.br

**D**urante a Segunda Guerra Mundial, em janeiro de 1945, um bombardeiro Martin B-26 da Força Aérea dos Estados Unidos caiu enquanto sobrevoava a Amazônia brasileira. Na época havia uma grande colaboração entre os Estados Unidos e o Brasil, sendo que o primeiro utilizava as bases aéreas no Norte e no Nordeste como ponto de escala para seus aviões.

O avião ficou desaparecido por anos na floresta. Mais recentemente, uma busca foi realizada em 2012, porém, sem sucesso. Os militares brasileiros sabiam que a aeronave poderia estar em algum local perto da região da Aldeia Santa Isabel, próximo a Oiapoque, no Amapá.

E uma segunda expedição foi realizada entre 27 e 31 de janeiro daquele ano por militares do Exército Brasileiro do 34º Batalhão de Infantaria de Selva. Esta obteve êxito em achar o antigo bombardeiro B-26 dos Estados Unidos.

Os militares contaram ao Portal O Viajante que precisaram da ajuda de grupos de indígenas do local para adentrar na mata fechada e úmida durante os três dias da missão. Os indígenas tinham conhecimento do possível local de queda da aeronave militar.

*“Nós fizemos um bom contato com a população local, fomos muito bem recebidos pelo pessoal da aldeia, deixamos a nossa embarcação militar e pegamos algumas canoas pequenas*



que eles chamam de 'casco' para podermos conseguir nos aproximarmos da montanha. O caminho é uma selva alagada, tem muitas árvores. Só dá para passar com essas canoas", disse a fonte do Portal O Viajante.

Como podemos ver pelas fotos, a aeronave está bastante deteriorada pela ação do tempo, com vários pontos de ferrugem e muita vegetação ao redor das peças. Os militares não planejam, inicialmente, retirar o avião da mata.

### CANOA VOADORA

Este foi o apelido que os índios Palicures deram ao B-26 quando o viram em 25 de janeiro de 1945, data em que caiu no Brasil. Segundo o artigo "The Flying Canoe", de John Moench, datado de março de 2000, o missionário David R. Green contou a história da aeronave perdida no extremo norte brasileiro.

O B-26, de matrícula 44-68105, caiu no meio da mata, matando o 1º Tenente Theodore T. Handley (piloto), o 2º Tenente Raymond J. Carson (copiloto), o Flight Officer James E. Johnson, Jr. (navegador) e o Cabo. George W. Bodin (Artilheiro e Operador de Rádio). Apenas o Sargento Wesley W. Fulton (Engenheiro Artilheiro) sobreviveu ao acidente.

### O BOMBARDEIRO B-26

O B-26 Marauder era um bombardeiro médio bimotor de origem norte-americana. A aeronave também serviu para a Força Aérea Real, a Força Aérea da França Livre e a Força Aérea Sul-Africana, com mais de 5.280 unidades produzidas entre 1941 e 1945.

O B-26 ficou mais conhecido por sua má fama, causada pela enorme quantidade de acidentes durante o pouso. Por conta de seu desenho, o B-26 precisava ser pilotado de maneira muito precisa, e não tolerava erros em partes críticas do voo.

Além disso, as hélices de passo variável da Curtiss também eram uma dor de cabeça para os mecânicos. Apesar dos problemas, a aeronave foi evoluindo com o tempo e recebendo uma série de melhorias, tornando-se um avião muito mais seguro e confiável.

O B-26 poderia carregar até 1,8 tonelada de bombas e tinha 11 metralhadoras Browning M2 calibre .50 BMG para defesa, instaladas no nariz, na cauda, no dorso e nas laterais da fuselagem.

Era tripulado por sete militares, tinha uma velocidade máxima de 462 km/h e era equipado com um par de motores radiais Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp, o mesmo usado por uma enorme quantidade de aeronaves do período, como P-47 Thunderbolt, F6F Hellcat, P-61 Black Widow e F4U Corsair.



# FAIRCHILD

## PT-19

### 83 ANOS DE HISTÓRIA

Wilson Roque

roquewj@gmail.com

No dia 15 de maio de 1939, foi realizado o primeiro voo do Fairchild PT-19, avião de treinamento primário projetado pela American Fairchild Aircraft, utilizado nas Forças Aéreas dos Estados Unidos, do Reino Unido, do Canadá e do Brasil (além de outros 18 países) durante e após a Segunda Guerra Mundial.

O PT-19 venceu uma concorrência contra 17 outros projetos para um novo avião de treinamento para as Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos. Mais de 7.700 aeronaves PT-19, em várias configurações, foram construídas até 1944.

O monoplano cantilever de asa baixa, com trem de pouso fixo e bequilha convencional, é configurado com uma carlinga aberta

goso no Oceano Atlântico.<sup>1</sup> Os navios só podiam navegar em comboios para garantir proteção contra o ataque dos submarinos do eixo, e não havia espaço nem prioridade para trazer ao Brasil aeronaves de instrução encaixotadas.

Foi então decidido que todas as aeronaves seriam trazidas em voo por oficiais da FAB, dos Estados Unidos até o Brasil, numa missão de alto risco. Na década de 1940, existiam poucos campos de pouso na América Central e na região norte da América do Sul. Auxílios-rádio à navegação e infraestrutura de apoio logístico e de manutenção eram praticamente inexistentes.

O maior problema estava em trazer os Fairchild PT-19, de instrução primária. Esses aviões tinham carlinga aberta e peque-

<sup>1</sup> Para saber mais sobre os perigos da navegação marítima entre o Brasil e os EUA em 1942, recomendo a leitura do livro *Torpedo – O Terror no Atlântico*, do meu colega e amigo Marcus Vinicius de Lima Arantes.







na autonomia, além de estarem desprovidos de rádios e de instrumentos de navegação. Seu motor Ranger L-440, de seis cilindros invertidos, consumia grande quantidade de óleo lubrificante, não encontrado nos campos de pouso e aeroportos existentes, durante a jornada.

Mesmo assim, em julho de 1942, foi iniciado o traslado dos PT-19 para o Brasil. Os aviões foram recebidos na fábrica da Fairchild, em Hagerstown, Maryland, e eram reunidos em grupos de cinco aeronaves, cada uma delas somente com o piloto, para economizar peso. Na nacele dianteira foi instalado um tanque suplementar de combustível, para aumentar a autonomia.

Em cada uma das primeiras esquadrilhas, era incorporado um avião Fairchild UC-61, monomotor de asa alta e com capacidade de quatro tripulantes. Nesse avião, viajavam o comandante da esquadrilha, um sargento mecânico e um piloto reserva. A quantidade de bagagem que cada avião trazia era mínima, pois carregavam várias latas de óleo lubrificante para os motores.

Até o final de 1942, um total de 40 aeronaves foram transladadas.

Durante o ano de 1943, mais 63 PT-19 foram trazidos dos Estados Unidos.

Em 1944 e 1945, com a ameaça de ataques de submarinos eliminada, mais aeronaves foram enviadas ao Brasil por via marítima, desmontadas. Além disso, a Fábrica do Galeão, no Rio de Janeiro, começou a produzir os PT-19 – com a designação FG. Cento e três aviões PT-19 foram transladados dos EUA até o Rio de Janeiro. No total, 405 PT-19 foram incorporados à FAB. Muitas destas aeronaves foram, posteriormente, destinadas à instrução de pilotos civis nos aeroclubes brasileiros.

Outros 349 aviões foram trazidos em voo durante os quatro anos em que o Brasil esteve em guerra: 120 Vultee BT-15, 87 North American AT-6, 34 Beechcraft C-43, 26 Beechcraft AT-7, AT-11 e C-45 bimotores, 20 Cessnas UC-78 bimotores, 19 Noorduyn C-64 Norseman, 10 Fairchild C-61, 10 Grumman Albatross e Widgeon, 6 Lockheed C-60 Lodestar, 5 Douglas C-17 e 12 de outros tipos, destinados à Escola de Especialistas da Aeronáutica, para instrução no solo.

#### Características gerais do Fairchild PT-19:

- Tripulação: 2 (instrutor e aluno)
- Comprimento: 8,53 m
- Envergadura: 10,97 m
- Peso vazio: 837 kg
- Peso máximo: 1.154 kg
- Propulsão: 1 motor Ranger L-440-3 de 6 cilindros invertidos em linha e refrigerados a ar, 200HP
- Velocidade máxima: 212 km/h
- Autonomia: 640 km
- Teto de serviço: 4,700 m

Ainda há inúmeros PT-19 voando, com matrícula civil, tanto no Brasil como nos EUA e no Canadá.

O Fairchild PT-19 é um dos aviões preferidos pelos aeromodelistas que gostam de construir modelos radiocontrolados em escala. As imagens acima são do acervo do MUSAL.



Raimundo Sela - 1890/1954

# O USO MILITAR DE JANGADAS NO BRASIL

Cel Eng Claudio Moreira Bento  
bento1931@gmail.com

**D**e 1763 a 1777, a posse do Rio Grande do Sul foi disputada pelas armas entre Portugal e Espanha.

Os espanhóis invadiram o Rio Grande do Sul a partir de Buenos Aires, em 1763, pelo litoral e, em 1773-1774, pela campanha, chegando a controlar cerca de 2/3 de seu atual território, com suas bases em Rio Grande, Santa Tecla (próximo a Bagé) e São Martinho (próximo a Santa Maria), a chave do acesso aos Sete Povos das Missões. Em 1774, Portugal decidiu desfechar uma contraofensiva para recuperar o Rio Grande, tendo organizado o poderoso Exército do Sul, ao comando do Tenente-General Henrique Bohn, contratado por Portugal para liderar a empreitada, e mobilizando recursos de toda ordem no Exército do Sul foi concentrado em São José do Norte, tendo como base logística Porto Alegre, e efetivos em Rio Pardo, para atuar na campanha, à base de guerrilhas, na condução da guerra à gaúcha.

A ofensiva do Exército do Sul expulsou os espanhóis de São Martinho, em 31 de outubro de 1775, de Santa Tecla, no início de 1776, e reconquistou a Vila de Rio Grande (1º de abril de 1776), que havia 13 anos estava em poder da Espanha.

Para o sucesso dessa feliz empreitada, foram usadas, no transporte das três vagas de assalto à margem Sul do sangradouro da Lagoa dos Patos, 13 jangadas, construídas com madeira especial enviada de Pernambuco, por um sargento e sete soldados pernambucanos do Regimento de Henriques, que guarnecia a ilha da Santa Catarina.

Os detalhes dessa operação pouco conhecida relatamos na obra *A Guerra da Restauração do Rio Grande do Sul 1774-1776* (Rio de Janeiro: Bibliex, 1996), com apoio nas memórias e cartas ao Vice-Rei do Tenente-General Bohn, as quais revelamos pela primeira vez, no todo e em português, depois de traduzidas do francês pelo Coronel Nei Paulo Pannizzutti, e anotadas com 260 notas



e vários outros complementos, inclusive respondendo a quesitos formulados pelo Estado-Maior do Exército para pesquisas em seu proveito. Em 2018, ampliamos esta pesquisa e a relatamos na obra.

A Reconquista do Rio Grande aos espanhóis em 1774-1776, pelo Exército do Sul e suas guerrilhas e pela Esquadilha naval do Vice-Reinado do Brasil, obras cujas capas estão disponíveis para serem baixadas em Livros e Plaquetas no meu site [www.Ahimtb.Org.Br](http://www.Ahimtb.Org.Br), criado e administrado por meu filho Veterano Capitão de Mar e Guerra Carlos Norberto Stumpf Bento, professor de Navegação na Escola Naval. Obras acessíveis no Google.

Nas fotos obras de minha autoria publicadas pela Bibliex, em 1996, ano em que fundamos em Resende a Academia de História Militar Terrestre do Brasil (AHIMTB). E sua reedição bastante desenvolvida em 2019 e ricamente ilustrada. Obra com abas do Gen Ex Geraldo Antonio Miotto, nosso antigo aluno de História Militar na AMAN, Prefácio do historiador militar Veterano Cel Inf Luiz Ernani Caminha Giorgis, e Pós-fácio do historiador militar Veterano Cap R2 Art Juarez Nunes da Silva. Obra sob a égide das seguintes instituições que fundamos e presidimos: Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul (IHTRGS), Federação de Academia de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB) e Academia Canguçuense de História (ACANDHIS), e patrocínio da FHE POUPEX, que desde o seu início patrocinava minhas obras. A novidade nas citadas obras foi dispor em francês *As Memórias do Ten Gen John Henrique Bohn*, as quais, a meu pedido, foram traduzidas pelo falecido Professor Cel Nei Paulo Panizzuti, meu colega e amigo na Turma Asp Mega AMAN 15 fev. 1955.

Até então, a reconquista do Rio Grande do Sul pelos espanhóis era muito pouco conhecida em detalhes. E sobre o assunto, sem se dispor das memórias do Ten Gen Bohn, que escreveu sobre o assunto, o Cel Jonathas Rego Monteiro, o primeiro diretor do hoje Arquivo Histórico do Exército, escreveu o artigo “A Dominação Espanhola do Rio Grande do Sul”, publicado na *Revista Militar Brasileira*, em 1935 e 1936, com tiragem restrita que não chegou ao conhecimento de historiadores do Rio Grande do Sul.

Publicamos o artigo “Bicentenário da Reconquista da Vila de Rio Grande”, em 1º e 2 de abril, no jornal *O Rio Grande de Rio Grande*, e, em 4 de abril, no jornal *Diário de Pelotas*. Então, sugerimos ao Presidente do IGHMB, General Professor Jonas de Moraes Correia Filho, uma comemoração mais ampla de caráter nacional. Daí, em ligação com o Professor Pedro Calmon, foi realizado pelo IHGB/IGHMB o Simpósio da Guerra da Restauração do Rio Grande, do qual foram publicados os seus Anais, dando um grande desenvolvimento ao assunto. Fui um dos palestrantes quando servia no EM do II Exército em São Paulo. Meu artigo sobre o assunto no livro *Guerras dos Gaúchos – História dos Conflitos no Rio Grande do Sul*, organizado por Gunter Axt, está disponível no Google.

A presença de jangadas na Guerra de Reconquista do Rio Grande do Sul foi assim resumida na memória de Bohn:

Em 5 de janeiro de 1776, recebi de Pernambuco várias sumacas com madeiras de Pernambuco para a construção

de jangadas. Pedi a pernambucano aqui residente que construísse uma, o que ele fez pequena sem responsabilizar-se por sua eficiência. Ela movimentou-se bem a remos e a vela, apesar de haver provocado risos na tropa por seu aspecto (...) pedi ao governador de Santa Catarina que me enviasse soldados de Pernambuco ali destacados e que soubessem fabricá-las, operá-las com madeira mais porosa e leve do que a cortiça, só conhecia em Pernambuco, já acontecendo de algumas terem chegado até a Bahia (...) essas jangadas têm calado ínfimo e aqui andam muito depressa. Mandeí construir 4 na Fronteira Norte (São José do Norte atual) e 4 no Lagamar (enseada fora da barra onde aportavam navios portugueses sem interferência inimiga). Comecei a exercitar os soldados a manejá-las e a nelas confiar quanto a sua segurança... Seu plano era usá-las no assalto a fortes espanhóis na margem sul. Assim Bohn escreveu ao Vice-Rei em 10 de março de 1776: “O rei possui agora aqui barcos muito apropriados para navegar (no Sangradouro da Lagoa dos Patos). As jangadas são o que há de melhor para atravessar e transportar pessoas e têm acesso a todos os locais, em razão da pouca profundidade das margens do sangradouro. Quando mandei construir a primeira a tropa riu a socapa. Logo a seguir, aplaudiram o seu desempenho operacional...”.

Na madrugada de 1º de abril de 1776, elas transportaram, com sucesso, em dois escalões de ataque com 200 granadeiros cada, as duas primeiras vagas de assalto, sendo a do ataque principal guiada pelo Tenente de Dragões e Ajudantes-de-ordens de Bohn, nascido em Rio Grande, Manoel Marques de Souza, atual denominação histórica da 8ª Brigada de Infantaria Motorizada com quartel-general em Pelotas. Granadeiros do hoje I Batalhão Sampaio encarregaram-se do ataque secundário.

Em carta de 8 de setembro de 1776 ao Vice-Rei Marquês do Lavradio, Bohn escreveu: “A opinião de V. Excia. sobre o uso militar das jangadas é tão justo que sem elas eu teria tido dificuldades de atravessar o sangradouro (de São José do Norte atual a Rio Grande). Ficaria encantado de receber mais madeira para fabricá-las...”.

A *Revista Militar Brasileira*, atual *Revista do Exército* (p. 26, janeiro/junho de 1976) publicou uma gravura da época focalizando uma dessas jangadas em artigo de Abeillard Barreto.

Esse é mais um eloquente exemplo da criatividade militar luso-brasileira e da sua singular contribuição para o sucesso da grande operação anfíbia conjunta, Exército do Sul e Divisão Naval do Vice-Reino, que reconquistaram a vila de Rio Grande, em 1º de abril de 1776, definindo, assim, pelas armas, o destino brasileiro do Rio Grande do Sul, confirmado pelo Tratado de Santo Ildefonso, de 1777.

Hoje os que andam de jangada a vela sobre trilhos, atração turística no molhe sul da barra do Rio Grande, longe estarão de imaginar que 13 delas foram importantes para transpor, de São José do Norte para o lado da cidade de Rio Grande, as tropas luso-brasileiras que a reconquistaram dos espanhóis, em 1º de abril de 1776, dia de São Francisco de Paula, nome primitivo da cidade de Pelotas, que reverencia aquela feliz reconquista.





Clube de Aeronáutica,  
sedé Barra



**zetra**

**.eConsig**

# SAÚDE FINANCEIRA

## Na palma da sua mão

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**



