

# Revista **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 326  
2025



# EXPEDIENTE

Jan a Mar ■ 2025

## Presidente

Maj Brig Ar Marco Antonio  
Carballo Perez

## Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Imagem de capa:  
Catalina na  
Amazônia.



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 das 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 Secretário-Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

### Diretora de Comunicação Social

Cecília Ferreira

## SEDE BARRA

Av. Raquel de Queiroz, s/nº  
Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-100  
• (21) 2210-3212 - Opção 4  
Terça-feira a domingo, das 9h às 17h30

### Superintendente

Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro

### Diretor Aerodesportivo

Cel Av William Cristovam

### Diretor Desportivo

Cel Inf Pedro Celso Gagliardi Palermo

### Assessores

Social - Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro  
Financeiro - Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos  
Administrativo e Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues  
Ass. da Superintendência - Cel Av Antônio Paulo Monteiro de Miranda

## SEDE LACUSTRE

Estrada da Figueira, nº 1  
CEP: 28930-000 - Figueira - Arraial do Cabo - RJ  
Tel.: (21) 2210-3212 opção 5 - (21) 98849-8886

### 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 do 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

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez  
Cel Av Araken Hipolito da Costa  
Cel Av Ajauri Barros de Melo  
Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

### Design Editorial

Núbia Santos

### Revisão

Lara Alves  
Patrícia Mota

### Administrativo

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>Marco Antonio Carballo Perez</i><br>Maj Brig Ar                       | 24 | Covid 19<br><i>Jesse Ribeiro da Silva</i><br>Ten Cel Dent                                |
| 8  | Liberdade de Escolha<br><i>Araken Hipolito da Costa</i><br>Cel Av                                  | 27 | A Nossa Red<br><i>Alberto Martins Torres</i><br><i>In memoriam</i>                       |
| 10 | Fatos e Narrativas<br><i>Ives Gandra</i><br>Jurista                                                | 30 | O Quinto Império<br>e o Brasil<br><i>Edgard Leite</i><br>Filósofo                        |
| 12 | Uma Imersão na Saudade<br><i>Manoel Soriano Neto</i><br>Cel de INF e EM                            | 32 | Única e Fundamental<br>Responsabilidade da Anac<br><i>Venâncio Grossi</i><br>Maj Brig Ar |
| 14 | A Alcateia e o Rebanho<br>de Cordeiros<br><i>Rafael Llano Cifuentes</i><br><i>In memoriam</i>      | 33 | A Espada e a Pena<br><i>Frederico José Bergamo de Andrade</i><br>Cel Art                 |
| 17 | 50 anos do F-5 no Brasil<br><i>Tacarijü Thomé de Paula Filho</i><br>Cel Av                         | 34 | O Suicídio<br>do Presidente Vargas<br><i>Francisco José Degrazia Dellamora</i><br>Cel Av |
| 18 | Barbacena, Antiga<br>"Atenas Mineira"<br><i>Doorgal Borges de Andrada</i><br>Desembargador do TJMG | 38 | De Carona em uma<br>Lembrança<br><i>Renato Paiva Lamounier</i><br>Cel Av                 |
| 20 | A Força do Silêncio<br><i>Robert Sarah</i><br><i>Nicolas Diat</i>                                  | 40 | Força Aérea Alvinegra...<br><i>Carlos Roberto Carvalho Daróz</i><br>Cel Art              |
| 22 | Bimotor Atolado<br><i>Alberto Murad</i><br>Cel Av<br><i>In memoriam</i>                            | 46 | O Último Voo<br><i>Flavio Catoira Kauffmann</i><br>Ten Cel Av                            |



# MENSAGEM DO PRESIDENTE





Prezados leitores, civis e militares:

Conforme relatamos há um ano, termina o primeiro trimestre de 2025 e, com ele, aproxima-se um fato histórico do País: as comemorações do movimento cívico-militar de 31 de março de 1964.

Por mais que existam pessoas que tentem colocar uma pedra em cima desse momento, este é um evento que faz parte da história do Brasil. Revistas da época, como a *Manchete* de abril de 1964, da qual temos um exemplar aqui no Clube de Aeronáutica, mostram a multidão de pessoas que foram para as ruas, na famosa Marcha da Família com Deus pela Liberdade, nome comum de uma série de manifestações públicas ocorridas entre 19 de março e 8 de junho de 1964, em resposta ao que foi considerado, por militares e setores conservadores da sociedade, uma ameaça comunista representada pelas ações de grupos radicais. Que os ideais do povo de bem desta Nação permaneçam vivos. Como diria o Barão de Itapevi: por aqui, não passarão! Esta declaração não tem nenhuma conotação político-partidária. É apenas uma declaração patriótica!

Nossa *Revista* continua sendo muito elogiada. Neste exemplar, estamos com 17 bons artigos, não só da caserna, mas também da conjuntura nacional. Aproveitem a leitura.

Novamente, agradecemos aos nossos colaboradores pelas excelentes matérias enviadas. Essa parceria tem sido muito sinérgica!

Estamos terminando o verão, que neste ano foi bem “hot”. Bem-vindo, Outono, com suas temperaturas mais amenas. Brasil acima de tudo! Deus acima de todos!

Ótima leitura a todos!

Maj Brig R1 Marco Antonio Carballo Perez



# “TREME-TERRA” INVADE A SEDE LACUSTRE DO CLUBE DE AERONÁUTICA

A Turma “Treme-Terra”, também conhecida como Turma de Prata, visto ter ingressado na Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR) no ano do Jubileu de Prata da EPCAR, passou os dias 7, 8 e 9 de fevereiro desfrutando das maravilhas da Sede Lacustre, em Figueira, distrito de Arraial do Cabo e da região.

O encontro reuniu casais e convidados, num total de vinte pessoas. Alguns casais resolveram permanecer na Sede por mais alguns dias, dada a tranquilidade, beleza e hospitalidade da Sede.

Agradecemos ao Capitão Renato – Superintendente da Sede – e à sua equipe, em especial, as cozinheiras, as arrumadeiras e os vigias por toda dedicação que nos foi proporcionada nos dias que passamos em tão maravilhoso local.

Repetiremos este tipo de conagração por mais vezes.

Esperamos que esta iniciativa ganhe força entre as demais Turmas da nossa Força Aérea.





A person wearing a harness and helmet is seated in a helicopter, looking out over Rio de Janeiro. In the background, the Christ the Redeemer statue is visible on a hill, with other mountains and communication towers in the distance under a clear sky.

# Barra

## PASSEIO DE HELICÓPTERO SEM PORTAS:

Uma experiência de tirar  
o fôlego no Rio de Janeiro

O passeio da **Vertical Rio** é, sem dúvida, uma experiência imperdível para quem deseja explorar o Rio de Janeiro de uma forma diferente. Para quem busca aventura, emoção e beleza, é uma das melhores maneiras de ver a cidade de cima, do jeitinho que ela merece ser admirada.

São seguidos todos os procedimentos de segurança aprovados pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Sócios do CAER tem 10% de desconto e os voos podem ser agendados pelo site da Vertical Rio: [www.verticalrio.com](http://www.verticalrio.com).



## REUNIÃO DA COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

No dia 20 de fevereiro, a Sede Central recebeu mais uma Reunião Plenária mensal da Comissão Interclubes Militares (CIM), composta pelos presidentes e representantes do Clube Naval, Clube Militar e Clube de Aeronáutica.

A CIM tem como finalidade estudar, debater e propor medidas relacionadas a temas de relevância nos campos político, econômico, militar e psicossocial, sempre com foco nos interesses institucionais dos Clubes. Entre suas principais preocupações, destacam-se a defesa da soberania nacional, a segurança interna, a garantia da liberdade de expressão e a preservação dos objetivos nacionais permanentes.

Além disso, a Comissão desempenha um papel fundamental ao compartilhar experiências institucionais, permitindo que os Clubes troquem informações sobre a condução de questões estratégicas, proporcionando, assim, suporte e referência para a gestão de temas correlatos no âmbito de cada entidade.





# AERO

## *sunset*

**03 de abril**

a partir das 18 horas

**Banda 4 Party + DJ**

Entrada: R\$ 35,00 - Sócios não pagam  
Informações: (21) 96423-1341 (terça a sexta)  
Sede Central - Praça Marechal Âncora, 15

# Liberdade de Escolha

Araken Hipolito da Costa

Cel Av

arakenarte@gmail.com

Onde há fé, há força. Onde há ideal, há vontade. São esses valores que mudam o mundo, renovam as crenças e fortalecem os homens. Juntos representam a diferença entre aqueles que apenas sonham e os que fazem. Entre os que desistem e os que vencem. – *Ricardo Campos Soares.*

**A**o nascermos, recebemos o dom da vida e, intrinsecamente, a liberdade de pensar e agir.

Como não nascemos sós, somos oriundos da família, criados à imagem e semelhança de Deus, vivemos em comunidade, por isso, precisamos entender a realidade que nos cerca e nos conhecermos. Todo nosso agir é direcionado por uma estrada pensada, mas é dependente de nossa liberdade de escolha. Somos livres para exercermos o nosso destino.

Quando percebemos a beleza ao nosso entorno, a natureza, os animais e os semelhantes, somos tomados por um sentimento amoroso que nos une, e assim direcionamos nossas vidas. Sentimos e desejamos compartilhar esses sentimentos com o próximo. Este compartilhar é que nos traz a felicidade, se estamos sós, não podemos compartilhar. Precisamos do outro para externar e vivenciar a nossa felicidade. É a existência prazerosa. No caso dos monges, embora sós, compartilham com Deus a sua felicidade, mas Ele nos colocou no mundo para sermos felizes com a nossa própria liberdade de escolha.

A liberdade não existe sem um propósito, mas é o caminho para desvelar a verdade, experimentar o amor e compartilhar com o outro. Assim, criamos nossos valores éticos e morais tão caros ao sentido existencial. É a essência sublime do homem.

Quando o homem abandona esse propósito, torna-se um escravo de si mesmo e, por consequência, do outro. Afasta-se da vontade de Deus e quer guiar por sua própria vontade e seus interesses. Daí surge, na mente desse escravo, a procura de um novo criador para sobreviver na coletividade, pois alguém tem de centralizar e orientar a sociedade, então, surge a figura do imperador, do rei, do czar ou, modernamente, do ditador.

Por isso, os materialistas – marxistas, fascistas, comunistas –, bem como os fundamentalistas religiosos, desvirtuadores do sentido da religião, são tão inflexivos neste ordenamento, a fim de que a liberdade de escolha não possa ser exercida na sua plenitude. Transformam sistemas políticos em regimes totalitários e, ao longo do tempo, sua população torna-se triste

e sem esperança. Não existe na face do planeta um só governo totalitário que tenha sobrevivido.

Caim matou Abel por inveja, pois a felicidade do irmão o incomodava. Da mesma forma, os estados totalitários se incomodam com as nações livres.

As nações livres fundamentam seus valores em quatro pilares constitutivos da cultura ocidental e tão caros aos governos democráticos:

1. O pensamento filosófico grego caracteriza-se pelo uso da razão na busca da verdade para compreender a realidade. De seus frutos nasceram a política, a ética, a estética etc., dando origem aos valores éticos.
2. O Judaísmo e o Cristianismo trazem no seu bojo os valores morais influenciados pelo código mosaico e o sentido de igualdade, onde todos são iguais perante Deus.
3. O direito romano, tão imprescindível na justiça social.
4. A família é origem do agrupamento humano.

As nações livres constituídas pelo povo, pelo território, e uma nação politicamente organizada, precisam seguir o seu destino manifesto e de possuir uma força que o proteja de seus inimigos. Assim, nascem as Forças Armadas como instituição nacional, permanente e regular para manter a soberania nacional.

A Instituição Militar é fruto da necessidade de autodefesa. Nenhum povo conseguiu sobreviver historicamente sem executar algum tipo de luta, seja interna ou externa. De uma forma ou de outra, a existência dos povos está sempre associada à sua Instituição Política (governo) e à sua Instituição Militar (Força Armada).

A defesa da soberania não se reduz ao povo ou território, mas ela começa pela defesa dos valores morais e éticos pertencentes ao seu povo. São esses valores que orientam a sociedade para a sua liberdade, o bem comum, a justiça social e direcionam o sentido nacional. Quaisquer desvios destes valores provocarão um enfraquecimento da Nação e são uma porta aberta para sua destruição. Podemos afirmar, quando a nossa soberania interna



sofre influência de valores de origem materialista e impuros, é um prenúncio de um desastre.

Nesse momento, cabe ao povo decidir sobre seu rumo e contar com a sua Força Armada, para impor a ordem e a soberania nacional.

Cabe lembrar que um ato político pode provocar uma cisão e, como exemplo, ela surgiu com a criação do Ministério da Defesa, em 10 de junho de 1999, sob a presidência de Fernando Henrique. Embora o objetivo fosse a correspondência com as nações modernas as quais, graças ao exercício da cidadania, têm o senso comum acerca da defesa de sua nacionalidade, consubstanciado pela consciência de que o patriotismo é o valor maior para sua sobrevivência. No entanto, a intenção era obter o isolamento político dos militares, afastando-os das decisões políticas nacionais. Hoje, perfazem 26 anos que os militares se afastaram da política para se dedicar somente aos problemas operacionais e administrativos.

Cabe ressaltar que o sentido de política é pensar a pólis, a cidade, a nação. Em síntese, é pensar no próximo, pois só quem não pensa nos outros torna-se um ser individualista ou idiota, bem caracterizado na Grécia antiga.

Portanto, mais do que nunca, para manter a soberania nacional, é imprescindível planejar a sua defesa e orientar-se na política. Lembrando o pensamento de Clausewitz: "a guerra é a simples continuação da política por outros meios".

A liberdade de escolha é um bem recebido ao nascermos, somos responsáveis pelos nossos atos perante a família, a sociedade e a nação. A política é o meio para aglutinar ao outro, também pela ação política exercemos a nossa cidadania para mantermos a nossa liberdade. Porque, quando um ato político agride os nossos valores, afronta a nossa liberdade, na tentativa de impor um Estado materialista e totalitário, não resta senão reagir dentro da política e respeitando a Constituição.

Caso contrário, sabemos que não há meios legais contra a tirania.







# Fatos e Narrativas

Ives Gandra

Jurista

[igm@gandramartins.adv.br](mailto:igm@gandramartins.adv.br)





A assisti, outro dia, pelas redes sociais, um vídeo sobre a invasão do Congresso Nacional, ocorrida em 24 de maio de 2017, por elementos do PT e do MST, com destruição de dependências do Parlamento e incêndios provocados à entrada. Naquele dia, estava em uma audiência com o Ministro Celso de Mello no Supremo Tribunal Federal (STF) e tomamos conhecimento do que ocorria pelo rádio, em seu Gabinete, assim como a decretação do estado de emergência pelo presidente Temer, tal a gravidade do atentado e a determinação para que o Exército tomasse as medidas necessárias para que o episódio fosse encerrado com a desocupação do Legislativo.

Apesar da gravidade do atentado contra os Poderes, nenhum dos invasores, depredadores e agressores de funcionários sofreu um processo judicial.

No ano passado, em sessão da Academia Paulista de Letras Jurídicas, o acadêmico e ex-presidente da República, Professor Doutor Michel Temer, em Conferência, esclareceu que não puniu aqueles baderneiros, pois decidiu seguir o exemplo do ex-presidente Juscelino Kubitschek, que anistiará os revoltosos de Aragarça e Jacareacanga que, com armas, tentaram um golpe de Estado, em seu governo.

Comparando os atos de 2017 com os de 08 de janeiro de 2023, neste, houve um número maior de pessoas, mas não agressões a funcionários públicos, embora tenham ocorrido, também, depredações que se estenderam ao Executivo e ao Legislativo, sem necessidade, entretanto, de decretação do Estado de Emergência sendo que, com um contingente não expressivo de militares, o Presidente Lula encerrou a baderna, prendendo 1.700 manifestantes desarmados, sem necessidade de dar um tiro sequer.

Sendo assim, verificando os vídeos, nas redes sociais, das duas manifestações condenáveis, a única diferença foi na extensão maior daquela de 2023 e haver feridos na de 2017, no Governo Temer. As destruições, entretanto, de prédios públicos foram as mesmas.

Em novembro de 2024, um cidadão suicidou-se perante o STF, com evidente perturbação mental, tendo-se descoberto por mensagens que queria matar o Ministro Alexandre de Moraes.

Em 2018, um outro cidadão esfaqueou o então candidato Bolsonaro, durante a campanha, em fato semelhante ao tiro dado em Trumpo em 2024, nos Estados Unidos.

Os dois fatos são muito parecidos, assim como as duas manifestações baderneiras de destruição de prédios públicos.

Ocorre, todavia, que a imprensa e os políticos de esquerda entenderam que as badernas ocorridas no Governo Temer não foram nem tentativa de golpe e nem atentado violento ao Estado Democrático de Direito, mas as de 08 de janeiro foram, assim como o esfaqueamento ao ex-presidente Bolsonaro fora considerado ato isolado, mas o suicídio de quem queria atentar contra o Ministro Alexandre de Moraes, um ato vinculado a grupo que pretendia um golpe e um atentado ao Estado Democrático de Direito, sem nenhuma prova neste sentido.

Confesso ser cada vez mais difícil interpretar o nosso Direito, tendo a nítida impressão de que o Brasil possui duas espécies de hermenêutica jurídica, em que fatos e circunstâncias semelhantes devem ser punidos quando praticados por conservadores e desconsiderados quando quem os pratica milita na esquerda.

Pergunto-me, parafraseando o poeta: “Mudou o Brasil ou mudei eu?”.

# Uma imersão na Saudade

(Coronel Aviador Luiz Mauro Ferreira Gomes)

Manoel Soriano Neto

Cel de INF e EM

msorianoneto@hotmail.com

## Generalidades

No ano que passou, escrevi um artigo a respeito da atarida das esquerdas quanto ao “Almirante Negro”, João Cândido Felisberto, líder da “Revolta da Chibata”. O tema foi até enredo de uma escola de samba do Rio de Janeiro. Para embasar o meu trabalho, recorri a uma pasta que possuo, específica sobre o assunto. E logo me deparei, na dita cuja, com a conceituada revista *Aeronáutica* número 265, de 2008, de belíssima capa contendo um desenho colorido de Jean-Baptiste Debret: um branco ladeado por um índio e um negro, com a sugestiva legenda, em verde e amarelo, “Brasil, uma só Raça, uma só Língua e um só Território”. Na citada revista, há um artigo de minha autoria, “A Problemática Indígena no Brasil”, assunto que venho estudando há anos, e outro de meu inesquecível amigo, coronel-aviador Luiz Mauro Ferreira Gomes, intitulado “Regras de Mais e Princípios de Menos”. Então, a emoção tomou conta de minha pessoa, eis que o Luiz Mauro, de tradicional família que se distinguiria no cenário político cearense e nacional, e eu, éramos alunos da 4ª série ginasial do Colégio Cearense do Sagrado Coração, sob a direção dos Irmãos Maristas, no distante ano de 1956.

A Escola Preparatória de Fortaleza (hoje Colégio Militar) era um forte atrativo para os ginasianos daquela época. Vários de nossa turma prestaram exame para aquela escola (no Exército havia ainda as Escolas Preparatórias de São Paulo e de Porto Alegre – a de Campinas ainda não existia) e quatro alunos maristas lograram êxito nas provas, sendo eu um deles. Mas o Luiz Mauro prestou concurso para a EPCAr, em Barbacena (MG), também obtendo êxito, mercê de seu esmerado preparo intelectual.

Assim, em 2008, eu iria solicitar ao amigo Coronel Araken o envio de um exemplar ao Colégio Cearense, caso aquele tradicional estabelecimento de ensino não tivesse sido extinto, posto que dois de seus ex-alunos, por inusitada coincidência, da mesma turma, haviam nela deixado os seus escritos...

Para brevemente recordar, eu ressaltei no trabalho – daquela feita acerca da problemática negra –, a pernicioso distorção de

fatos históricos concernentes a matérias sobre a vida do dito “Almirante Negro”, inclusive com o apoio de membros da chamada “igreja progressista”. Ora, os “sobas” africanos capturavam negros inimigos, arrancando-os de suas cubatas e os traficando com os brancos, que levavam os miseráveis para as Américas nos navios negreiros, também chamados, com razão, de “tumbeiros” (a poesia épica de Castro Alves, “Navio Negreiro”, bem descreve o martírio daquela gente). E permitiam os deploráveis leilões para a compra dos escravos (hoje, o “politicamente correto” houve por bem chamá-los de “escravizados”).

No século XVII, os jesuítas de Luanda auferiam exorbitantes lucros com o tráfico negreiro. O Padre Anchieta (hoje Santo), em 1579, defendeu a necessidade de “se castigar com ferros” os negros rebeldes e fujões. Dom Azevedo Coutinho, bispo de Pernambuco, defendia, intransigentemente, a escravidão e o tráfico de africanos... E o que é uma calúnia: autores esquerdopatas vêm inquinando a conduta do Marquês de Caxias de maldosa e propositadamente dolosa, ele que era somente o Comandante das tropas brasileiras de terra e mar, escolhido, quando da Guerra do Paraguai (de novo, o “politicamente correto” é denominá-la de “Guerra da Tríplice Aliança”), pelo gabinete liberal, diga-se por relevante, apesar de o impoluto comandante-em-chefe ser do partido conservador.

A propósito, é interessante que se compulse o artigo “O Patrono da Anistia”, do jornalista Barbosa Lima Sobrinho, publicado no *Jornal do Brasil*, de 22 de maio de 1988. Nele, o saudoso acadêmico da ABL, cognomina o Duque de Caxias de “O Patrono da Anistia”, de todas as anistias brasileiras, em detrimento do grande Rui Barbosa, a quem ele atribui a segunda colocação. Igualmente, os eméritos intelectuais e escritores Joaquim Pinto de Campos, Vilhena de Moraes, Pedro Calmon, Lima Figueiredo, Cláudio Moreira Bento, Giorgis Caminha e outros comungam da ideia de que Caxias nada mais fez do que sempre muito bem cumprir o seu dever, inclusive na Revolução Farroupilha, incorporando a “Cavalaria Negra” ao Exército Imperial... E havia o lado muito afetivo entre negros e brancos, como sempre assi-



nalou Gilberto Freire, quando laços de intensa e sólida amizade e amor se firmavam, v.g., entre as escravas domésticas e as sinhazinhas (há até uma cantiga popular e sentimental – “Lamento da Lavadeira” –, cantada por Monsueto: ...“para lavar a roupa da minha sinhá, bis...”).

Entretanto, os eternos inimigos da Pátria só lembram de Zumbi dos Palmares, da Revolta dos Malês, de João Cândido e outros mais; e propalam a deslavada mentira de que, nas Forças Armadas do Brasil, não existem oficiais gerais negros. Que se leia a nossa História Militar e, para citar apenas um exemplo, lembremo-nos do eminente historiador militar negro que atingiu ao marechalato, João Baptista de Mattos...

### Recordação Inesquecível

E retorno ao meu amigo Luiz Mauro. Após o começo de nossas longas vidas militares, em 1957, por negligência nossa, a amizade se limitou a esporádicas trocas de cartão e raros telefonemas. Entretanto, quando escrevíamos para o jornal *Inconfidência*, de Belo Horizonte, os antigos laços tornaram a se estreitar. Ele era o presidente da ABD (Academia Brasileira de Defesa), no Rio de Janeiro, e sempre me convidava para o ingresso no importante sodalício. Entretanto, por residir em Brasília e não poder viajar com frequência para o Rio, declinava do honroso convite, mas sempre apoiava as cruzadas cívico-patrióticas do velho amigo.

Certo dia recebo um telefonema do Luiz Mauro, que desejava que eu verificasse, em uma determinada loja da capital federal, o preço de vinhos de uma safra tal, que ele estava interessado em comprar. Comuniquei-lhe os preços, e ele disse que no dia seguinte estaria em meu apartamento, por volta do meio-dia. E, dirigindo, melhor dizendo, “pilotando” o próprio carro, chegou quase que à hora prevista. Comemos qualquer coisa e começamos a conversar a respeito de nossos tempos de colégio, de nossos reitores, Irmãos Humberto e Ernesto, de Fortaleza, dos seus famosos voos, em Belém do Pará, nos hidroaviões “catalinas”, os “patas-chocas”, que tantos e tamanhos serviços prestaram aos amazônidas etc.. O tempo foi passando e aí nos lembramos da compra dos vinhos. Fomos ao estabelecimento em meu automóvel, e, vinhos comprados, já era quase noite e tudo fiz para que ele pernoitasse comigo. Mas o teimoso amigo decidiu que viajaria à noite para o Rio. Mal sabia eu que

aquela era a última vez que o veria, pois a maldita Covid o tirou deste mundo no ano seguinte...

Mas, onde você estiver, Luiz Mauro, desejo-lhe endereçar a sigla RIP, que aprendemos no quadro-negro do Colégio Cearense, com o irmão Fernando, professor de latim (matéria obrigatória nas quatro séries do ginásio), dizendo-lhe, acendrado patriota e inolvidável amigo: *REQUIESCAT IN PACE!*



# A ALCATEIA E O REBANHO DE CORDEIROS

Rafael Llano Cifuentes

*In memoriam*

Extraído do livro *Deus e o sentido da vida*.

A influência do ambiente ou do meio social em que se vive supõe uma escora, um apoio, para sustentar os argumentos evasivos. A justificação não vem, então, pelo canal silencioso dos raciocínios, mas pela ruidosa avenida do multitudinário: “a maioria pensa como eu; todos fazem o mesmo”. Que sensação de paz morna se sente no contato com a massa! Ela parece que salvaguarda e defende o indivíduo ao diluir a sua responsabilidade pessoal entre mil cabeças ou ao converter em anônimo o erro.

Por essa razão, procura-se o grupo de companheiros que pense igual; leem-se revistas que manifestem a mesma opinião; ouvem-se com prazer os professores que se identifiquem com ela. E, como “o caminho de Deus é estreito” (Mt 7,14) e a virtude, árdua até o ponto de que “só os esforçados chegam a alcançá-la” (Mt 11,12), não é difícil encontrar, para anestesiar a consciência, a companhia, não já de uns poucos, senão de uma multidão. Deste modo, explicam-se esses grupos sociais nos quais todos os seus integrantes se justificam mutuamente: como sorriem os da “patota” quando o mais “desavergonhado” conta suas últimas “aventuras”! Como se envaidece da sua sagacidade o homem de negócios desonesto ao descobrir perante seu círculo de colegas

o último sistema, “patenteado” por ele, para burlar habilmente a fiscalização, o pagamento de impostos, ou ludibriar clientes e concorrentes! Como se entusiasma as pessoas superficiais, que formam parte do grupinho de “comadres” bisbilhotando, paparicando os seus êxitos, as suas festas, as suas joias, a sua influência, ressaltando-a e abrilhantando-a sobre o fundo escuro da crítica e da maledicência lançadas contra quem não forma parte de seu círculo!

Mas, depois, quando aquele rapaz fica só consigo mesmo e já não ouve as gargalhadas de seus companheiros, sente, quem sabe, no silêncio da noite, a físgada íntima da solidão, ele percebe muito bem que essas “aventuras” são uma miserável compensação para a ausência desse grande amor que não possui e com o qual tantas vezes sonha... Mas procura esquecer-se, precisamente, brilhando como um “ídolo conquistador” ou como um “Dom Juan arruaceiro”... E quando o homem de negócios tem de encarar as inocentes perguntas de sua mulher sobre a origem de seus pouco limpos lucros econômicos, ou a saudável e vivaz curiosidade de seus filhos, responde com obscuras evasivas e experimenta no fundo uma indefinida sensação de mal-estar... E a “comadre”, sem a companhia solícita de sua rodinha, sente





Getekend en gedateerd  
onderaan rechts:  
James Ensor, 1891 –  
59x74cm.



vergonha de contar as suas fofocas ao confessor... Como o medroso que, em meio a uma manifestação de praça pública, se sente valentão e grita e lança pedras sem atrever-se, mais tarde, isoladamente, a levantar os olhos diante do patrão, pleitear corajosamente os seus direitos, formular uma pergunta na escola, enfrentar-se com as ironias de sua mulher ou a rebeldia de seu filho pequeno...

O clã, todavia, aglutinante, agasalhador, desculpa, fortalece, anima e aplaude.

Existem pessoas que estão até tal ponto dominadas pelo espírito gregário que só se sentem bem quando falam dentro de seu rebanho – se querem justificar seu egoísmo passivo, sedentário e cômodo – ou quando se confundem com sua alcateia – se pretendem adotar atitudes agressivas –, como os lobos, que só atacam em massa. Sim. Todos os dias ouvimos ao nosso lado, nos currais multitudinários das ruas, dos “clubes”, dos cinemas, das fábricas, das repartições públicas, dos escritórios, das escolas e das universidades, os prolongados balidos de cordeiros medíocres e, também, no trabalho profissional, na luta pela vida, os uivos estridentes dos que, em quadrilha, nos querem atacar e se entregam à rapina.

Indubitavelmente, hoje, mais do que nunca, observa-se a influência massificante do ambiente. É suficiente reparar na eficaz manipulação exercida pelos meios de comunicação e pela propaganda; na fácil, universal e indiscriminada acolhida dos mesmos *slogans* e lugares comuns; no horror que a maioria das pessoas têm de ser desaprovadas pelo meio ambiente; no temor desproporcionado e ridículo de ficar à margem da ideia que está mais “na onda” e que, por isso, se julga ser a mais avançada – de estar *in* ou de não ficar *out* – na rapidez com que as coisas estão e deixam de estar na moda e na aceitação pacífica destas mudanças... Tudo isso demonstra o elevado grau de massificação que sofremos.

Às vezes, parece que as pessoas renunciaram ao direito que têm de pensar por conta própria e o delegaram à “cabeça do rebanho”, que pensa por elas, ou o dissolveram no grupo acéfalo, que não tem inteligência nem coração, que não possui órgãos para captar o sentimento de culpabilidade: o refúgio é a massa!

Quem assim se mistura covardemente ao rebanho ou à manada não pensa que a sua responsabilidade é tão individual ou intransferível como seu nascer, seu viver, seu gozar, seu sofrer e seu morrer? Não sabe que ele, pessoalmente, vai ter de dar conta a Deus de suas ações? No momento supremo em que um homem se defronte com a Verdade infinita, de que lhe servirão os sorrisos de aprovação dos que formam parte da “turma”, da “rodinha”? Poder-se-á defender então com o contato amorfo da “manada”, da “alcateia”?

Todavia, aparece também aqui, com frequência, uma justificativa a que não lhe faltam pretensões “intelectuais”: ao atuar, como costuma fazer a maioria, por puro mimetismo despersonalizado, ao mesmo tempo se intenta “legitimar” esse comportamento, dando a entender que o majoritário coincide com o verdadeiro

ou que uma ideia é tanto mais válida quanto mais popular. Não se percebe o fato de que, ao pensar assim, se estão identificando como sinônimos dois conceitos – generalidade e normalidade – que têm um sentido essencialmente diverso. Assim poderiam dizer alguns: “O que faço não está mal porque todo mundo o faz e ninguém me critica: hoje em dia é o normal”. Não se imagine que tal modo de julgar é exclusivo, como parece à primeira vista, de uma mentalidade pouco ilustrada, rudimentar. É utilizada, igualmente, como plataforma de posição “intelectual” e até como expediente “científico”. Assim, por exemplo, para saber “qual é a verdade” sobre o aborto, o matrimônio, o amor e as relações sexuais, nada melhor – dizem – que fazer uma “pesquisa sociológica”, uma enquete. Para elucidar se o homossexualismo é algo normal ou um desvio sexual, ou para decidir sobre a “moralidade” dos anticoncepcionais ou de determinadas modalidades do aborto, ou a validade e a oportunidade do sacramento da confissão, o mais “científico” seria “recolher a opinião pública” e elaborar uma série de estudos estatísticos. Porque a verdade seria, em cada momento histórico, uma resultante da opinião majoritária recolhida por meio de um rigoroso sistema “democrático”: faz-se coincidir, assim, o geral, o comum, com o normal.

Com outras palavras, em vez de analisar se uma coisa é boa ou é má em si mesma, busca-se antes saber se essa coisa “está na moda”, ou “está antiquada”.

A generalidade, o que é mais comum – às vezes mais vulgar –, que está na ordem da quantidade, do “ser de fato”, nunca pode substituir a normalidade, que está na ordem da qualidade, do “dever ser”, do que corresponde a uma “norma”, a uma verdade superior: mudaria essencialmente a qualidade desvirtuada de uma mercadoria só pelo fato de entregar uma tonelada em vez de um quilo?

Deve-se ter em conta, paralelamente, que a democracia é um sistema de governo que não compromete os valores da natureza humana, do Direito Natural e Divino, senão que parte deles para dar soluções concretas – técnicas, políticas – aos problemas públicos, dentro da atmosfera das verdades essenciais estabelecidas por Deus. Deixaríamos de ter alma porque assim o decidisse um comício popular? Permitiríamos que se suprimisse nossa família porque assim o determinasse um referendo nacional?

Imaginemos que, em um estado de regressão moral, a maioria de um determinado país decidisse suprimir uma minoria étnica para conseguir maior pureza racial. Os assassínios que daí derivariam poderiam justificar-se só pelo fato de ser opinião majoritária? Poderá, por acaso, o mal alterar a natureza só porque nele concorda o maior número de cidadãos?

Para as pessoas dominadas por um instinto gregário, que carecem desse positivo espírito crítico – dessa nobre rebeldia! – de que está dotada a razão, o fato de que uma ideia tenha muitos adeptos é uma garantia da veracidade. Para os que pensam com a própria cabeça, as ideias são verdadeiras ou falsas, dependendo do seu valor intrínseco.



# 50 anos do F-5 no Brasil

Tacarijú Thomé de Paula Filho

Cel Av  
tacarijuthome@gmail.com

**R**ecebi o convite da Ximboca dos 50 anos da chegada do F-5. Santa Cruz é um desafio para chegar. Não vai dar para ir sem estola de velho. As lembranças daquele tempo foram, aos poucos, dançando em meu pensamento. Foi há muito tempo. Afinal, era um guri de 33 anos. Hoje, aos 82, parece que foi um devaneio me vendo chegar ao Galeão com um F-5B. Era a segunda leva de três aeronaves. A comemoração é com a data da chegada da primeira esquadrilha de F-5B. Não me lembro de nenhuma data das primeiras chegadas por aqui, mesmo tendo participado da chegada da segunda leva dos F-5B e da primeira dos F-5E. Só me lembro da dificuldade em usar a Inercial naquele primeiro contato com um sistema “complicado”. Ora, um dia, pouco antes, fazia quadrado no auditivo do ADF.

O máximo que havia chegado era o VOR e o TACAN na USAF, que também tinha um quadrado para evitar o bloqueio. A zona de silêncio no bloqueio do TACAN era muito grande e você tinha de navegar pelos lados do sinal.

Minha filha nasceu em 1974. Quando cheguei, em 1975, tinha ficado longe uns meses, e ela me recebeu com olhar assustado e vomitou no colo da Zane, minha mulher.

A lembrança triste foi o acidente do Bosco. Que Deus guarde sua alma.

Cinquenta anos é muito tempo mesmo, é meio século. As imagens da época se misturam na memória, escondidas em uma espécie de nuvem, de névoa encobridora. Acho que são sintomas de velhice.

Que assim seja.



# Barbacena, antiga “Atenas Mineira”

Doorgal Borges de Andrada

Desembargador do TJMG  
dgba20@hotmail.com

A recente publicação do MEC apontando Barbacena como sede da mais qualificada escola pública de ensino médio de todo o país, entre todas as cidades de todos os estados e capitais, a Escola EpcAr da FAB, criada na cidade em 1949 sob regime internato militar, trouxe à tona todo o passado altivo e inédito do seu setor educacional.

Ela já foi conhecida como “cidade dos loucos”, ou “cidades das Rosas”, e, anteriormente, “terras de Governadores”: Crispim Jacques, Pres. Antônio Carlos e Bias Fortes.

Mas, no início do século XX, era carinhosamente chamada de “Atenas Mineira”.

Após a República, criaram-se em Minas Gerais (MG) dois ginásios mineiros, um em Barbacena e outro na então capital Ouro Preto. Eram ensino na modalidade de internato, e Barbacena recebia alunos de inúmeras e variadas cidades do país.

Antes, o mesmo prédio foi sede do famoso “Colégio Abílio”, do então renomado educador Abílio Borges (barão de Macaúbas), que na capital do país, no Rio de Janeiro, e em Salvador era o famoso e prestigiado “Colégio Abílio”.

Em MG, ele escolheu Barbacena para abrir uma extensão da escola. Ex-aluno do Colégio Abílio, o famoso escritor e romancista Raul Pompeia se inspirou e eternizou a sua vida de aluno no Colégio Abílio do Rio com o seu renomado romance “O Ateneu”.

Depois, ainda no exato local, foi criado o primeiro Colégio Militar do Exército em MG, que, desde décadas atrás, foi transferido para a capital Belo Horizonte (BH).

Atualmente o prédio abriga a escola EpcAr de ensino médio da FAB, recém-apontada pelo MEC como a melhor escola pública do Brasil em 2023, dentre todas, de todos os estados e de todas as capitais. Medalha de ouro em tempos de olimpíadas.

Também, após a República, em 1895, foi aberto e construído em Barbacena um grandioso colégio dentre as primeiras escolas internas para mulheres em Minas Gerais, o Colégio Imaculada Conceição, liderado pela religiosa (da nobreza francesa) Irmã Paula Boisseau, que fez votos de pobreza.

O referido colégio oferecia desde o ensino fundamental ao ensino médio, em um regime de internato ou semi-internato, como era comum e necessário à época.





Naquele tempo, o país era praticamente rural, e a vida se fazia nas fazendas e nas vilas, pois sequer existiam automóveis para se movimentar, nem estradas, sendo que, para poder estudar, era necessário residir na própria escola, que recebia alunas de todas as cidades do país, sobretudo, de Minas.

Na mesma década de 1890, a cidade viu ser criada a inédita primeira Escola Normal (municipal) em Minas.

Em décadas anteriores, por volta de 1850, instalou-se na cidade o grande engenheiro francês Victor Renault, que lá abriu sua escola e passou a lecionar matemática, física, biologia, inglês, francês, em um tempo em que sequer havia escolas regulares no estado.

Também, no início do século passado, foi instalada em Barbacena, com São Paulo, a primeira “Escola Técnica Agrícola Federal” do país.

A cidade era, então, no início da República, um polo forte de centro educacional, em um período em que ainda não existiam carros, telefone, estradas, e raras eram as cidades que ofereciam e/ou possuíam condições intelectuais, profissionais renomados e condições culturais para instalar, de forma oficial e regular, várias instituições de ensino.

O Estado tinha poucas cidades urbanizadas, época em que a vida em todo o país se fazia forte e majoritariamente quase que somente na zona rural.

Diante dessa sua característica inédita de receber uma concentração educacional e intelectual, até um pouco em razão da sua posição de entroncamento geográfico privilegiado – situada entre o Rio e Ouro Preto – e também recebendo entroncamento de estradas do oeste do país que iam para a capital Rio de Janeiro, Barbacena se tornou um local especial vocacionado ao aprendizado, apelidado carinhoso pelos mineiros de a “Atenas Mineira”.

Não por acaso, nos anos 1962, foi criada a universidade UNIPAC na cidade, que, na década de 1990, foi a maior universidade privada do estado em número de alunos (superior à PUC-BH), e que implantou uma das primeiras faculdades de medicina do interior, a renomada FAME-FUNJOB.

Até hoje ainda é a única universidade privada em Minas Gerais que disponibiliza curso de Mestrado no interior do Estado, em Juiz de Fora.

Marcada por sua forte presença na história, sede política em Minas da Revolução de 1842, Barbacena por várias vezes recebeu Tiradentes, muitos inconfidentes, D. Pedro I, D. Pedro II, Santos Dumont.

Cabe relembrar: quando os mineiros decidiram fazer uma nova capital para substituir Ouro Preto, escolheram Barbacena para sediar em 1892 a sessão especial do Congresso Parlamentar Mineiro (deputados e senadores estaduais).

Belo Horizonte foi escolhida como local para a nova capital entre cinco opções de cidades apresentadas.

A atual divulgação do MEC apontando, na avaliação de 2023, uma escola pública situada em Barbacena (EpcAr), como a de

melhor qualidade em todo o país no ensino médio, tem então muita razão de ser assim!

Desde os fins do século XIX, residiram na cidade, quer seja como estudante, ou a trabalho, tratando da saúde, lecionando, por motivo de lazer, ou porque nela nasceram, até opção ao se refugiarem durante a Segunda Grande Guerra, dentre outros, grandes nomes nacionais:

- Mariano Procópio (renomado engenheiro);
- Afonso Pena (governador e presidente da República);
- Mendes Pimentel (primeiro diretor da Faculdade de Direito de BH, que por duas vezes se recusou a assumir uma vaga no STF);
- Floriano Peixoto (presidente da República);
- Virgílio Melo Franco (político);
- Aarão Reis (engenheiro que projetou BH);
- Afrânio de Mello Franco (político);
- Lafayette (jurista civilista imortal).

E, também, Olinto de Magalhães (Ministro das Relações Exteriores), Paulo Pinheiro Chagas (político, primo do cientista Carlos Chagas), Sobral Pinto (advogado renomado), George Bernanos (grande pensador e escritor francês, que foi convidado a assumir o Ministério da Educação da França), General Andrada Serpa (Ministro do Estado-Maior das Forças Armadas), Embaixador José Bonifácio, Henrique Lott (Ministro da Guerra e candidato à Presidência da República, em 1960), Guimarães Rosa (escritor internacional, à época, médico do Batalhão da PM), Padre Mestre Correia de Almeida (entre os maiores escritores satíricos do país), Lafayette de Andrada (presidente do STF), Abgar Renault (Ministro da Educação), José Bonifácio Lafayette de Andrada (presidente da Câmara dos Deputados), Charles Astor (aviador instrutor francês, introdutor do salto de paraquedas no Brasil), França de Lima (escritor e membro da Academia Brasileira de Letras), deputado federal e Reitor Bonifácio de Andrada (recordista nacional, com 15 mandatos legislativos – 60 anos de parlamento – e fundador da Universidade UNIPAC), Emeric Marcier (reconhecido pintor romeno), Hélio Costa (jornalista, deputado, senador e ministro), além de muitos outros, sejam políticos, jornalistas, cientistas, professores, escritores, artistas, militares, advogados, engenheiros, médicos etc.



# A Força do Silêncio

Robert Sarah  
Nicolas Diat

Extraído do livro *A força do silêncio – contra a ditadura do ruído*.

**C**ada dia, é importante guardar silêncio para estabelecer os contornos da ação futura. A vida contemplativa não é o único estado em que é preciso se esforçar para silenciar o coração.

Na vida cotidiana, secular, civil ou religiosa, o silêncio exterior é necessário. Em *Le Signe de Jonas* [O sinal de Jonas], Thomas Merton escreveu:

a necessidade [de silêncio] é particularmente evidente neste mundo onde há tanto barulho e palavras ineptas. O silêncio é necessário para protestar e reparar a destruição e os danos provocados pelo ‘pecado’ do ruído. É verdade que o silêncio não é virtude, nem o ruído é pecado. Mas o tumulto, a confusão e o ruído perpétuos que reinam na sociedade moderna são expressão dos seus mais graves pecados – sua impiedade, suas orgias e sua depravação moral, sua arrogância perante o Eterno, seu desespero. Um mundo feito de propaganda, de argumentos infundáveis, de vitupérios, de críticas ou simplesmente tagarelices é um mundo, não vale a pena viver. Os católicos que se associam a esse tipo de alarido, os que adentram na Babel das vozes, de certa maneira exilam-se da Cidade de Deus. A missa torna-se um falatório confuso; as orações, um ruído externo ou interno – repetição apressada e mecânica do Rosário.

O Ofício Divino recitado sem recolhimento, sem entusiasmo ou fervor, ou de maneira irregular e esporádica, arrefece o coração e mata a virgindade de nosso amor a Deus. Aos poucos, o nosso ministério sacerdotal torna-se como o trabalho de quem cava poços de onde só saem águas mortas. Vivendo num mundo de ruídos e superficialidade, provocamos a decepção de Deus e não podemos ouvir a tristeza e as queixas de seu coração. Assim diz o Senhor: “Lembro-me de tua afeição quando eras jovem, de teu amor de noivado, no tempo em que me seguias ao deserto. [...] Porque meu povo cometeu uma dupla perversidade: abandonou-me, a mim, fonte de água viva, para cavar cisternas, cisternas fendidas que não retêm a água” (Jr 2, 2.13).

E Thomas Merton continua:

Além disso, embora seja verdade que devemos suportar o barulho e guardar excepcionalmente nossa vida interior em meio à agitação, não é menos verdade que é abusivo conformar-se a uma sociedade perpetuamente oprimida por atividades e sufocada pelo barulho das máquinas, da publicidade, do rádio e da televisão que não param de falar. Que fazer? Quem ama a Deus deve tentar preservar ou criar a atmosfera em que possa encontrá-Lo. Os cristãos deveriam ter lares tranquilos, porque seus corpos, assim como suas casas, são templos de Deus. Dispensar, se necessário, a televisão – não que todos devam fazê-lo, mas apenas os que a levam muito a sério. [...] Que os cristãos se juntem a outros de mesma sensibilidade, os que apreciam o silêncio, e se ajudem a se manter no reino do silêncio e da paz. Que acostumem seus filhos a não gritar muito. As crianças são naturalmente silenciosas: deixemo-las em paz, porque se as irritamos desde o berço, vão se tornar cidadãos de um Estado em que todos gritam. Que levem as pessoas a lugares onde possam ter tranquilidade, relaxar sua mente e coração na presença de Deus: capelas no campo e na cidade, salas de leitura, ermidas. Casas onde possam fazer retiros sem uma perpétua opressão de “atividades” ruidosas – gritam até mesmo as orações da Via Sacra e, como a multidão excitada e ímpia da Jerusalém intoxicada pelos sumos sacerdotes e os anciãos do povo, gritam enquanto celebramos o mistério da morte de Cristo por nossos pecados.

Em seguida, o trapista conclui: “Para muitos, seria manifestar uma grande renúncia e uma bela disciplina abandonar essas fontes de ruído: todos se dão conta de que precisam de silêncio, não poucos se atrevem a mergulhar nele por medo do que os outros vão dizer”.

A sociedade moderna não consegue passar sem a ditadura do ruído. Ela tenta nos embalar com a sua ilusão de democracia de fancaria, mas arranca a nossa liberdade com a violência sutil do diabo, o pai da mentira. Jesus, porém, nos prometeu: “Se permanecerdes na minha palavra, sereis verdadeiramente meus discípulos, e conhecereis a verdade, e a verdade vos libertará” (cf. Jo 8, 31-32).

O silêncio interior põe fim aos julgamentos, às paixões e aos desejos. Uma vez adquirido o silêncio interior, podemos levá-lo





Margherita Manzelli, *Notttem*,  
2000 – 250x200cm.

conosco ao mundo e rezar em todos os lugares. Mas, assim como o ascetismo interior não pode ser obtido sem mortificações muito concretas, é absurdo falar de silêncio interior sem silêncio exterior.

Há no silêncio uma exigência para cada um de nós. Controlamos o tempo da ação se sabemos silenciar. A vida de silêncio deve preceder a vida ativa.

O silêncio da vida cotidiana é a condição essencial para viver uns com os outros. Sem a capacidade de silêncio, perde-se a capacidade de ouvir as pessoas com quem vivemos, perdemos a capacidade de amá-las e compreendê-las. A caridade nasce do silêncio. Ela procede de um coração silencioso capaz de estar atento, de ouvir e de acolher. O silêncio é uma condição de alteridade e uma necessidade para a compreensão de si mesmo. Sem silêncio, não há descanso, serenidade ou vida interior. O silêncio é amizade e amor, harmonia interior e paz. O silêncio e a paz pulsam em um só coração.

No ruído da vida cotidiana, há sempre certa inquietação que se desperta em nós. O barulho nunca é sereno e não leva a compreender o outro. Pascal estava certo ao escrever em seus *Pensées*: “Toda a infelicidade dos homens provém de uma só coisa, que é a de serem incapazes de permanecer quietos em um quarto”.

Sob o mero aspecto físico, não podemos descansar senão em silêncio. As melhores coisas da vida acontecem em silêncio. Só podemos ler ou escrever se dispomos de silêncio. Como imaginar, por um só momento, a vida de oração fora do silêncio?

Hoje, em um mundo ultratecnicista e atarefado, como encontrar o silêncio? O ruído cansa, e temos a impressão de que o silêncio tornou-se um oásis inatingível. Quantas pessoas são obrigadas a trabalhar no meio de uma confusão que as angustia e desumaniza? As cidades tornaram-se infernos barulhentos, onde nem mesmo a noite é poupada das agressões sonoras.

Sem barulho, o homem pós-moderno cai em uma inquietação surda [que não quer escutar] e lancinante. Ele está habituado

a um ruído de fundo constante que o adoece e dopa. Sem barulho, o homem fica inquieto, febril e perdido.

O barulho o tranquiliza como uma droga da qual ele se torna dependente. Com sua aparência festiva, o ruído é um turbilhão que evita olhar de frente. A agitação se torna um calmante, um sedativo, uma dose de morfina, uma forma de sonho, de estado onírico sem consistência. Mas esse ruído é um medicamento perigoso e ilusório, uma mentira diabólica que proíbe o confronto com o vazio interior. O despertar só pode ser brutal.

Em *Quero ver a Deus*, o frei Marie-Eugène escreveu:

Vivemos na febre do movimento e da atividade. O mal não está apenas na organização da vida moderna, na ansiedade que impõe aos nossos gestos a rapidez e facilidade que proporciona aos nossos movimentos. Um mal mais profundo está na febre e no nervosismo dos temperamentos. Não sabemos mais esperar ou ficar em silêncio. No entanto, parece que procuramos o silêncio e a solidão. Deixamos o ambiente familiar a fim de procurar novos horizontes, outra atmosfera. Geralmente, é apenas diversão com novas impressões. Quaisquer que sejam as mudanças do tempo, Deus permanece o mesmo, *Tu autem idem Ipse es*, e é sempre no silêncio que Ele pronuncia seu Verbo e no qual a alma deve recebê-lo. A lei do silêncio se impõe a nós como se impunha a Santa Teresa. A febre e a inquietação do temperamento moderno tornam essa lei mais imperiosa e nos obrigam a um esforço mais enérgico para respeitá-la e nos submeter a ela.

Os sons e as paixões nos afastam de nós mesmos, enquanto o silêncio sempre nos obriga ao questionamento sobre a própria vida.



# BIMOTOR ATOLADO

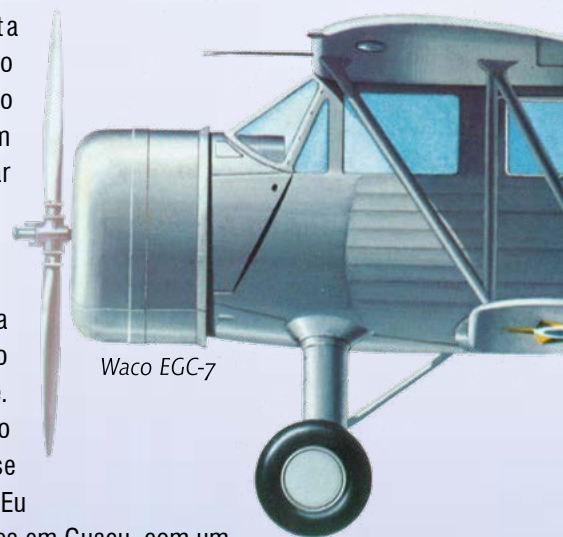
Alberto Murad

Cel Av  
*In memoriam*

Essa quinta-feira era dia de partirem do Destacamento de Base Aérea de Campo Grande dois Correios Aéreos: o da Fronteira Sul e o Circuito Norte do Estado de Mato Grosso. Eu devia fazer o primeiro, e o Tenente Ormuzd, o outro. O avião que me cabia, o Waco EGC-7 5251, batizado como Itiquira, estava em pane e provavelmente demoraria a ficar em condições de voo. Por esse motivo, foi decidido que o Tenente Ormuzd, no outro EGC-7, o 5255 – Casal Wasco, emendaria as duas linhas: começaria pelo Norte, passando por Coxim, Lajeado, Cuiabá, Rosário Oeste, Poconé, Cáceres e Corumbá; a partir dali, faria Forte Coimbra, Porto Murtinho, Bela Vista, Ponta Porã e Campanário, escalas do CAN da Fronteira Sul, e regressaria a Campo Grande. Eu fiquei “corujando” o trabalho dos mecânicos no Itiquira, que só às duas da tarde foi dado como pronto. Pernoitara em Campo Grande um avião Lockheed Electra, que fazia o CAN do Paraguai, pilotado pelo Capitão Haroldo e pelo Tenente Almir Martins. O Lockheed era um bimotor moderno (na época), que até recentemente servira de transporte para o Presidente da República. Tinha bom equipamento de rádio e, em voo, permanecia em contato com a estação do Destacamento. Decolara de Campo Grande às 8 horas, com destino a Ponta Porã.

Eu acabara de almoçar, quando fui informado de que o Lockheed, devido ao mau tempo, se desviara da rota, não

encontrara Ponta Porã, perdera muito tempo procurando localizar-se e, já sem gasolina para voltar a Campo Grande, pousara no campo de Guaçu, pequena localidade situada a cerca de 200km ao sul de Campo Grande. Pelo rádio, o piloto pedira que lhe fosse levado combustível. Eu já aterrara duas vezes em Guaçu, com um Waco F-5. Achara o campo pequeno e muito ruim, mesmo para o F-5, que decolava e pousava muito curto. Imaginava a dificuldade do piloto para encaixar o seu bimotor naquele campinho e como ele deveria estar apreensivo quanto à decolagem que teria de fazer... Quando o Itiquira ficou disponível, colocamos, no seu banco traseiro, sete latas de gasolina, totalizando 140 litros, e, às três da tarde, decolei, levando como mecânico o Sargento Nécio Leoni. Chovia a cântaros, mas deu para ir tocando.



Waco EGC-7

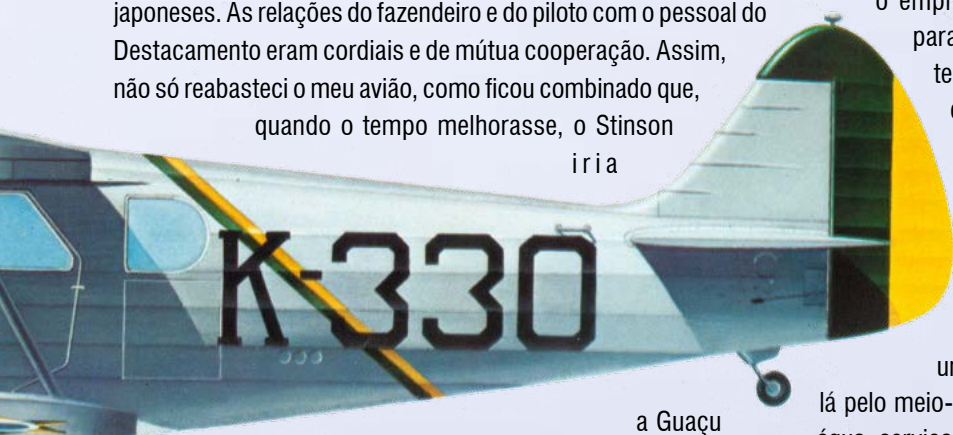


Lockheed Electra



Não seria fácil localizar a pequenina Guaçu, com a visibilidade prejudicada pelo aguaceiro, de modo que resolvi sobrevoar, primeiro, a Fazenda Sucuri, que eu conhecia muito bem. Dali para Guaçu, o tempo de voo não chegava a 15 minutos, mas tive de ir “ciscando” e encontrei no trajeto nuvens coladas no chão, as chamadas “barbas de velho”, que me obrigaram a fazer desvios; não achei Guaçu, retornei a Sucuri, em cujo excelente campo pousei. Devido à proximidade do pôr do Sol, pernoitei. A Fazenda Sucuri era propriedade do senhor Etalívio Pereira Martins, que tinha um avião Stinson 105, pilotado pelo Pedro Hirota, descendente de japoneses. As relações do fazendeiro e do piloto com o pessoal do Destacamento eram cordiais e de mútua cooperação. Assim, não só reabasteci o meu avião, como ficou combinado que,

quando o tempo melhorasse, o Stinson  
iria



a Guaçu

e, fazendo tantas viagens quantas fossem necessárias, retiraria para a Sucuri os passageiros e a carga do Lockheed, para que este, mais leve, pudesse decolar com maior segurança. Depois, o Lockheed aterraria na fazenda, reabasteceria e estaria em condições de prosseguir sua viagem.

No dia seguinte, muito cedo, com o Sargento Leoni, decolei; continuava a chover, mas o teto e a visibilidade estavam melhores e logo sobrevoei Guaçu. Lá estava, pousado, o Lockheed. O campo era pequeno, e o bimotor estava estacionado em um local que o encurtava mais ainda. Quando pousei, vi o motivo de não haver o Lockheed parado em melhor lugar, desimpedindo a pista: no fim da aterragem, o terreno cedera ao peso do bimotor e este estava atolado, com as rodas praticamente escondidas nos buracos abertos no solo. Os tripulantes do Lockheed e o pessoal da localidade, inclusive o dono de uma pequena loja,

senhor Martins Ajul, e seus empregados, estavam empenhados em melhorar a pista, abrindo valetas laterais para escoamento da água da chuva e tapando buracos. Juntamo-nos a eles, eu e o Leoni. Um problema aparentemente difícil era desatolar o Lockheed: seriam necessários “macacos” possantes, e não os havia em Guaçu. O senhor Ajul sugeriu que fôssemos procurá-los em Entre Rios, a 15 minutos de voo, e prontificou-se a ir junto, pois era conhecido na localidade e isso facilitaria as coisas. Decolei de Guaçu para Entre Rios, levando o Sargento Leoni e o senhor Ajul. Em uma oficina de automóveis, conseguimos o empréstimo de dois “chicões”, mecanismos usados para desatolar caminhões pesados, nas estradas de terra, esburacadas, da região. Retornamos a Guaçu e continuamos o trabalho de melhorar a pista.

Naquela noite, dormi na loja do senhor Ajul, sobre um balcão, e tendo como travesseiro uma peça de fazenda. No dia imediato, logo cedo, estávamos tentando desatolar o Lockheed, quando desabou um violentíssimo temporal, que estragou todo o serviço feito e inundou o campo, que mais parecia uma lagoa. Foi de desanimar, porém a chuva cessou, lá pelo meio-dia, e, teimosamente, voltamos à faina de drenar a água, serviço que concluímos perto do anoitecer. Voltei a dormir no balcão da loja do senhor Martins Ajul.

O dia seguinte amanheceu ensolarado, e o campo se apresentava bem mais seco. Ali pelas nove horas pousou o Stinson do senhor Etalívio, pegou parte dos passageiros e da carga do Lockheed, e levou para a Fazenda Sucuri; retornou e, em uma segunda viagem, transportou o restante, pois o bimotor estava bem mais leve. Graças aos tais “chicões”, o Lockheed foi desatolado e decolou, mais facilmente do que eu esperava; rumou para a Fazenda Sucuri e dali seguiu destino. Depois de agradecer a colaboração de todos, especialmente a do senhor Martins Ajul, que me impressionou pelo seu espírito de cooperação, decolei de Guaçu, com o Sargento Leoni; fiz um pouso em Entre Rios, para devolver os “chicões” e, afinal, barbado, enlameado e, sobretudo, cansado, voltei para Campo Grande, encerrando o episódio.

(18 de dezembro de 1941)



Waco F-5



# Covid 19





# Sua questionável origem e sequelas

Jesse Ribeiro da Silva

Ten Cel Dent

jesse.mcdonell@icloud.com

**A**inda não sabemos, talvez nunca saibamos... “Acidentes em laboratório, *match* de DNA humano com o de animais, são evasivas que não convencem. A verdade é que essa praga marcou a história deste século de maneira NEGATIVA. Causou milhões de óbitos, devastou famílias, produziu órfãos que eventualmente nunca recuperarão o que perderam, suas perspectivas de vida por enquanto são incógnitas e desalentam as vítimas, que não veem sequer vislumbres de um horizonte onde soluções sejam aventadas. Ao contrário, as variantes que se sucedem parecem mostrar que não teremos solução a médio prazo. O mais triste é que instituições científicas, como grandes laboratórios biológicos, estão encetando pesquisas, à cata de vacinas, visando essencialmente lucros bilionários, em detrimento de prover o alívio e a paz aos sofridos pacientes, nos quais sequelas múltiplas se sucedem sem que se possa antever limitações das patologias surpreendentes e atípicas, eis que variam de pacientes a outros, independente de faixas etárias, comorbidades preexistentes etc. Há outros aspectos que não imaginávamos: laboratórios de ponta mostram interesses em faturamentos “jurássicos”, porque todos os países demonstraram interesse maior na busca de imunizar suas populações o mais rápido possível, considerando-se o alarmante índice de óbitos existentes. No Brasil, até mesmo o ex-presidente foi criticado por não haver comprado as vacinas de certo fabricante, cujas cláusulas do contrato apresentado continham condições que o comprometeriam no aspecto legal, eis que seriam isentos de cobrança, caso efeitos colaterais ocorressem, além de consequências no que concerne a depósitos prévios com valores não definidos no exterior... O ex-presidente incorreria em ilicitudes previstas nas normas vigentes, podendo até mesmo sofrer *impeachment*. Há antecedentes de governos anteriores nesse *affair*.

A verdade é que a convivência da espécie humana com micro-organismos é marcada por episódios que figuram entre os mais dramáticos da história. Com seu poder devastador, as epidemias ceifaram milhões de vidas sem que as vítimas soubessem a etiologia. Mataram mais do que as guerras. Microrganismos somente foram conhecidos e identificados com a invenção do microscópio, por LOUIS PASTEUR. A literatura, entretanto,

relata uma escritora americana, Ellen G. White, que citou “seres invisíveis minúsculos” que produziram fermentações, doenças e que tais, antes de o microscópio ser inventado. Evidentemente, bactérias, vírus etc. A literatura médica cita que infecções puerperais representavam o maior número de óbitos após partos. Era comum os médicos se apresentarem com os jalecos manchados de sangue e, até mesmo, afiarem seus bisturis (BP), na sola de suas botas... O microscópio trouxe conhecimentos excepcionais sobre os microrganismos. Hoje temos evidências surpreendentes sobre esses agentes mortíferos que assustam: há citações de cepas até mesmo resistentes ao fogo (*Bacillus infernus*)... outras encontradas nos tanques de aeronaves que usam querosene como combustível. Em nosso país, do século do descobrimento até o fim da escravidão, estima-se que três milhões de índios foram exterminados pelas doenças infecciosas trazidas pelos europeus. Talvez o último exemplo disso tenha ocorrido na tribo dos lanomâmi que vivem nas proximidades do Rio Orinoco, nossa fronteira com a Venezuela. No final de 1960, o sarampo dizimou quase 10% de seus membros. A mortalidade só não foi maior em razão das vacinas e das medidas preventivas implementadas.

Sofremos hoje com algumas afecções (doenças) egressas de outros países – consequência da migração e facilidade do transporte aéreo, com a globalização, seus inevitáveis vetores.

“*Last, but not least*”, não vemos meio eficaz de nos livrarmos dessas desastrosas ocorrências, como a pandemia da Covid-19, mas temos de buscar soluções e essencialmente medidas preventivas eficazes, eis que há infelizmente interesses escusos por parte de países que visam a somente tirar proveito, ainda que à custa de vidas preciosas, como as que perdemos. As investigações sobre os laboratórios chineses continuam, e eu particularmente envaidecido por ser “*fellow*” do NIH (*National Institute of Health*), onde essas pesquisas estão avançadas. O NIH tem sido, por décadas, referência em pesquisas de doenças, das mais ameaçadoras. Quando estagiei lá, em 1980, o Dr. Robert Gallo e *staff* isolaram o vírus da AIDS, o HIV. Surpreendentemente, franceses estagiários enviaram toda a pesquisa ao Instituto Pasteur, que vergonhosamente divulgou como tendo sido sua. Dr. Robert Gallo entrou na justiça, a farsa foi evidenciada, bem como as medidas pertinentes necessárias.



Ten. Alberto  
Martins Torres  
(dir) junto ao  
mecânico de  
seu 'A4', o Sgt.  
Raymundo José  
Argolo



Armando  
2º Ten Av



Keller  
2º Ten AV



Menezes  
Asp Of Av



# A Nossa Red

Alberto Martins Torres

*In memoriam*

**O** Torres foi um empelicado. Não houve uma boa missão do 1º Grupo de Caça da qual não houvesse participado. Era bom demais como piloto, contudo, um bocado “sortudo”. Fez 99 missões ofensivas e uma defensiva. Tudo na conta. Parece até que a coisa foi preparada para ele completar as 100 missões.

Nasceu errado. Eu nasci em Colinas, Maranhão; o Meira, em Parnaíba, Piauí; o Comandante Nero Moura, em Cachoeira do Sul, Rio Grande do Sul; o Kopp, em Curitiba, Paraná; o Rocha, em Araraquara, São Paulo; o Lafayette, em São Pedro da Aldeia, estado do Rio; o Cox, no Rio de Janeiro; e assim nasceu toda a plebe do 1º Grupo de Caça. Cada um na sua cidade, no seu estado, dentro do Brasil... Tudo certinho. Até o John Buyers, major americano da USAF, que foi nosso oficial de ligação na Itália, nasceu em Juiz de Fora... Uai! O Torres, não; nasceu no número 18 da Rua 13, às 17 horas, na cidade de Norfolk, Virgínia, USA, no dia 10 de dezembro de 1919. O homem tem bom signo: sagitário!

Diz ele que é brasileiro nato... pois sim! Como o pai é diplomata, o Torres começou a andar cedo. Da Virgínia foi parar em St. Louis, no Mississipi. De lá foi servir em Barbados. Depois de uma parada, veio ao Brasil! Ai o menino conheceu seu país de origem. Bobearam com ele e passou a ser rubro-negro. Ainda hoje é Flamengo!

Um dia, Dr. Aluizio Martins Torres partiu para as margens do Bósforo. Foi nomeado pelo Itamaraty para representar o Brasil em Constantinopla, Turquia. Por causa disso, o garoto já levou daqui o apelido de “Turquinho”. Quando chegou, aos 15 anos, passou a ser conhecido como “Betinho”, “Dragão Pitante” (fumava pra burro) e, mais tarde, “Tenente Boquinha”.

Por conveniência, seu velho o mandou tirar o primário em Munique, Alemanha. Os primeiros anos de ginásio foram iniciados em Constantinopla, no English High School for Boys, terminando o curso no Ginásio São Bento, aqui no Rio.

Morou em Ipanema, na Montenegro. Se fosse hoje, o Vinicius o apelidaria de “garoto de Ipanema”. No tempo do Torres, a Montenegro já começava a marcar ponto. Era uma boa o cara ser da turma de lá. Depois voltou à Europa. Morou por lá. Conheceu gente. Aprendeu línguas. Aplicado nos estudos, tornou-se um poliglota. Hoje é mestre. Durante a guerra na Itália, enquanto “macarroneávamos” a situação com palavras como *capito*, *manjiare*, *quanto custa*, *dormire*, *fare amore*, *buona sera*, e

mais algumas de uso imediato, objetivo e prático, o “Turco” comprava uma gramática italiana e metia a cara nos estudos. Foi logo ao fundo do poço. Tinha base. Já falava português, espanhol, inglês, francês, alemão e turco – “mole” aprender a falar, ler e escrever italiano.

Sentou praça na FAB de repente. Seu velho esperava nele um futuro diplomata. D. Maria Helena de Menezes Martins Torres, ou D. Lenita, como a conhecíamos de nome no 1º Grupo de Caça, não esperava outra coisa. Deu zebra! Sem consultar, fez exame de inglês no Ministério da Aeronáutica e voou para os Estados Unidos. Entre Kelly Field e Randolph Field, ganhou a asa de prata de piloto militar americano.

Voltou ao Brasil com o posto de aspirante a oficial aviador da reserva convocado. “Troço pra burro!”

Engrenou logo no 1º Grupo de Patrulha, onde voou 64 missões antissubmarino no Atlântico Sul. Por um golpe de sorte, foi escalado no dia 31 de julho de 1943, dia em que deveria estar de folga, para comandar o Catalina que atacou o único submarino alemão comprovadamente afundado pela Força Aérea Brasileira. É ou não é empelicado? O submarino afundado foi o U-199. Efetou-se o combate a 60 milhas, ao sul do Pão de Açúcar.

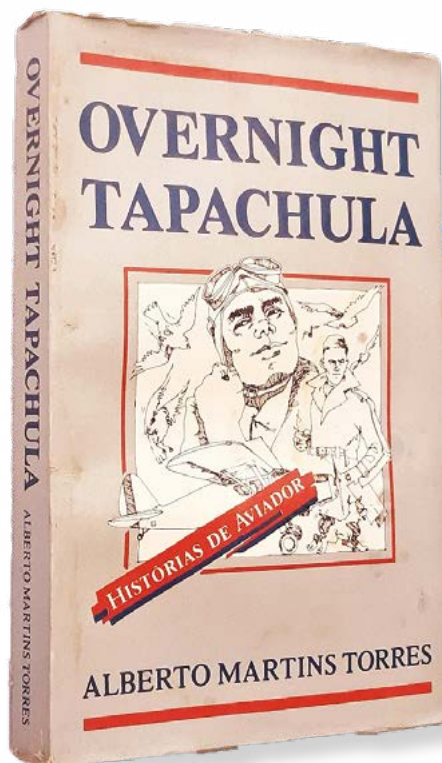
Quando os poucos tripulantes do U-199 que restaram do combate atiraram-se na água, abandonando o barco, Torres lançou-lhes um bote de borracha, equipamento existente para esse fim a bordo dos aviões de patrulha. Salvaram-se exatamente 12 alemães, inclusive o comandante.

Por esse feito, ganhou a cruz de bravura americana: DFC – *Distinguished Flying Cross*. Honra ao mérito! Não pararam aí as suas atividades guerreiras.

Em princípios de 1944, partiu voluntário para lutar na Itália. Distinguiu-se logo entre nós por tudo o que é: boa praça, bom piloto, bom caráter e excelente amigo. Voou 100 missões de guerra na Itália. O segundo depois dele alcançou 95. Por ato de bravura, ganhou outra *Distinguished Flying Cross*. Terminou a guerra como 1º tenente aviador, comandante de esquadrilha.

Recebeu ainda as seguintes condecorações: Mérito Aeronáutico, Medalha de Aviação, *Croix de Guerre avec Palme* (Cruz de Guerra Francesa), Cruz de Aviação, Medalha da Campanha na Itália, *Air Medal* com quatro *Clusters*, Medalha Atlântico Sul.

(Extraído do livro *Senta a Pua*, de Ruy Moreira Lima.)



Livro publicado  
pela Editora  
Revista  
Aeronáutica  
em 1985.

## A Nossa Red

Quando o Capitão Lafayette, comandante da RED foi afastado do voo por motivo de saúde, após muitas missões, passou a liderar a esquadrilha o 1º Tenente Theobaldo Antonio Kopp. Pouco antes de este ser abatido, a partir de minha 38ª missão, passei também a liderar, tendo como ala primeiro o Pereyron e, mais tarde, o Armando de Souza Coelho. Líder do 2º elemento era o Keller e seu ala, o Menezes. Com esta constituição, Torres-Armando-Keller-Menezes, fizemos todo o período final das nossas missões, até a cessação das hostilidades, a não ser quando integrávamos, como era comum, alguma outra esquadrilha desfalcada. Era a esquadrilha mais moderna do grupo – tudo pica-fumo –, mas, não era das piores. Muito entrosados, especialmente o Keller e eu, desde há muito, também fora do voo.

Eu era mais antigo, que o Keller e, por isso, me cabia o comando. Na prática, entretanto, tendo em vista o Keller ser da ativa, e como deveria continuar a longo prazo no exercício de funções de caça, enquanto eu, provavelmente, como oficial da reserva, eu me desligaria logo do serviço ativo, combinei com o Keller que alternaríamos a liderança da esquadrilha nas missões. Assim foi feito. Em uma missão, a esquadrilha tinha a composição que já citei e na seguinte, eram Keller, Menezes, Torres e Armando. Isto no desempenho tático da missão, de decolagem a pouso. Não me lembro de ter havido o caso de opções mais importantes do que eu tivesse de decidir. Estávamos sempre em perfeito acordo.

Além da razão já exposta para essa medida, por mais autoconfiança que tivesse para a função, e eu a tinha, depositava a mesma confiança no Keller, quer na sua técnica e habilidade tática, como no seu discernimento e estilo. Por estilo quero significar

aquele elemento pessoal que, conjugado com o resto, estabelece a característica da execução do ataque, mesmo que, basicamente, os aspectos técnicos ou táticos sejam respeitados dentro de um padrão preestabelecido. O estilo do líder é o que empresta o estilo ao desempenho da esquadrilha. É na faixa do estilo que se situam as preferências e as características individuais. Eu gostava do estilo do Keller e não me lembro de alguma vez ter discordado, intimamente, da maneira com que conduzia a missão. Mergulho mais para o raso para poder descer mais baixo e botar os ovinhos dentro do objetivo, tiro de rajada curta e certa, sem desperdiçar munição, começando bem próximo ao objetivo, e assim por diante.

Além disso, o Keller, que sempre foi um gagd nojento (estudioso), ficava horas a compulsar os arquivos de informações e descobria um monte de objetivos de oportunidade para os ataques que eram de livre escolha do líder da esquadrilha, para os ataques após o objetivo principal, predeterminado por Operações. Com sua estatura de Gaulliana, chegava com um sorrisinho diabólico e confidenciava: – Temos uma estaçãozinha de radar em tal lugar, bem próximo ao nosso alvo. Por estar bem camuflada, segundo as informações, não há grande concentração de antiaérea... Após o bombardeio, lá íamos e, dito e feito, eis as antenas e um ornamento de galhos e folhagens a disfarçá-las. Umas duas passagens e radar *kaput* (em alemão, escangalhado). Keller também gostava de andar lá por baixo, fuçando tudo. Um *rauchen verboten* (proibido fumar) em uma grande placa perto de uns galpões suspeitos cheirava a depósito de munição ou de combustível. E pagávamos para ver.

Lembro-me, certa vez, de quando vínhamos assim farejando as autoestradas e descobrimos uma concentração de viaturas alemãs bem escondidas em um bosque de árvores copadas, à margem da rodovia. Podiam ser umas 20 a 30. A estrada era entalhada em uma encosta suave, neste ponto acompanhando a topografia em uma curva aberta para a direita. Na direção do nosso ataque, o lado direito da estrada era o barranco da encosta. O bosque em que se escondiam ficava à esquerda da estrada. O nosso passe vinha, assim, tangenciando a curva do morro no ponto em que estava o objetivo. Como espalhássemos um pouco o tiro para atingir o maior número possível de veículos e o ataque era bem raso, muita bala sobrava para diante, também ricocheteando no asfalto da estrada.

Uns 200 metros adiante da concentração de veículos, paradas no acostamento oposto, estavam três ambulâncias brancas com a característica cruz vermelha. Estas, evidentemente, não eram visadas pelo nosso ataque. Algumas balas perdidas, entretanto, foram atingir a última das três ambulâncias. Explodiu. Não foi explosão de gasolina, com fumaça branco-acinzentada característica. Apenas um esperto recurso do inimigo para transportar sua munição a salvo de ataques. Por via das dúvidas, não atiramos nas outras duas ambulâncias. As outras viaturas que já ardiam valiam a jornada. Pelos nossos companheiros que foram abatidos e caíram prisioneiros, assim como por americanos na mesma situação, viemos a saber que era frequente esse recurso dos alemães.



Depois que os aliados romperam a linha de defesa dos alemães no Vale do Pó, a frente era extremamente móvel e bastante difícil de ser reconhecida. Com o progressivo dismantelamento das forças alemãs, havia repentinos progressos inesperados dos aliados. Para nós aquilo exigia um cuidadoso reconhecimento do objetivo antes de atacá-lo. Podíamos penetrar as linhas inimigas, segundo constavam das cartas na sala de operações, e, no entanto, muito adiante encontrar tropa aliada. Lembro-me de três casos em que isto aconteceu.

Uma vez, na minha 95ª missão, depois de um muito bem-sucedido ataque da nossa esquadrilha aos remanescentes de duas divisões alemãs que tentavam atravessar um afluente do Pó, pela manhã, regressamos ao mesmo local tão logo tivéssemos na base trocado os nossos aviões avariados e deglutido um café com leite com as tradicionais roscas da cantina do prédio de operações em Pisa. Já chegamos ao local com a cachorra para prosseguir no aniquilamento do grande número de veículos que conseguíamos imobilizar pela manhã. Nem sei quantas esquadrilhas teriam atingido o objetivo entre o nosso primeiro ataque e aquele em que voltávamos à carga. Mal chegávamos, eu vi um tanque se deslocando e fui em cima visando o seu calcanhar de aquiles, a lagarta na parte lateral traseira onde se faz a transmissão do motor. Nem bem havia iniciado a rajada, estaquei quando reconheci a estrela branca dos tanques americanos. Avisando aos demais, nós nos afastamos. Aqueles já estavam cercados e eu quase imobilizo um tanque aliado.

Noutra ocasião seguíamos à cata de objetivos em direção a Udine, por onde sabíamos estarem os alemães. Segundo o *bomb line* das nossas cartas – linha atrás da qual não podíamos atacar objetivos, ou seja, o alinhamento da frente de combate –, Pádua ainda estaria do lado inimigo. Passamos pela cidade para acompanhar as estradas que dali saíam para nordeste e leste, o caminho natural da retirada. No entanto, verificamos que Pádua já estava ocupada por uma coluna de ingleses. Tropa organizada, viaturas, blindados e peças de artilharia. Para o norte da cidade, estradas vazias. Então era só segui-las até encontrar o alemão. Para maior cobertura, como ali era planície, subdividimos a esquadrilha. Keller e Menezes na que ia para leste-nordeste, e eu e o Armando na que seguia, abrindo para Mestre. Logo, vi adiante um caminhão camuflado, a toda, como em uma desabalada fuga. Ou não nos viu ou achou mais seguro pisar mais. Passei por cima e alertei o Armando para procurar reconhecer a viatura. Nada que indicasse ser um dos nossos. Por causa da fluidez da situação, toda viatura aliada devia trazer um grande retângulo cor-de-laranja na parte superior. O caminhão era de tipo irreconhecível. Tanto alemães como ingleses e italianos usavam caminhões de nariz chato com aquela pintura camuflada e uma lona. O bicho continuava em disparada. Alinhei-me sobre a estrada, atrás dele, e, no momento em que subia um pontilhão de passagem de nível, uma rajada curta o fez capotar para dentro da vala. Seguimos pela estrada, pois aquele devia ser um retardatário de alguma coluna mais importante, à frente. Logo avistamos a coluna. Longa,

homogênea e organizada. Estranhei. Quando nos aproximamos, foi um verdadeiro festival de tiros de pistola de sinalização com os foguetes cor-de-laranja. Passamos sem atacar e identificamos a coluna inglesa do VIII Exército. Dezenas de quilômetros adiante do *bomb line* e nenhuma das viaturas trazia o retângulo cor-de-laranja pintado; apenas a sinalização luminosa. Quando, chateado, eu contei ao Operações do Regimento o que havia sucedido e me justificava, apontando a ausência da identificação indispensável, o major americano comentou ... “benfeito, pra esses ingleses deixarem de ser burros!”.

Em outra ocasião, essa fluidez das linhas veio a ser favorável a nós. Após o bombardeio de um QG alemão muito protegido pela antiaérea, no qual havíamos escapado sem maiores danos das peças de 20 e 40 milímetros, o Armando, já a razoável altitude e afastado do alvo, foi atingido, de primeira, pelo 88. Um verdadeiro azar, pois o 88 raras vezes pegava um caça. Com a fumaça que entrava na nacele, Armandinho abriu o capô e preparou-se para saltar de paraquedas a qualquer momento. Pedi ao controle radar um proa para o ponto mais próximo das nossas linhas, pois tinha um homem em situação de emergência. Deu-me uma proa para leste; em direção à praia, no Adriático. Questionei, pois para mim a proa teria de ser por volta do sul. O controle confirmou leste. A situação do Armando piorava, e ele não deixava dúvidas a respeito, pela ênfase do seu vocabulário. Já à vista da praia, bastante alto, teve de saltar. Desceu com o vento impelindo-o em direção à praia.

Caiu 100 metros para dentro das nossas linhas, alteradas durante a noite anterior com um rápido avanço dos ingleses ao longo de uma faixa entre o mar e um canal artificial de drenagem de baixada. Voltou à base 48 horas depois, já refeito de um porre homérico que tomou com um inglês também abatido, de Spitfire, resgatado naquele mesmo dia.

A RED, logo no início das operações, compunha-se, além dos já citados, ainda do Oldegard Olsen Sapucaia, do Hélio Cox e do Álvaro Eustórgio. O Oldegard morreu em acidente, já na Itália; o Eustórgio passou a integrar outra esquadrilha desfalcada. O Hélio Cox teve de deixar o voo, por incapacidade física.

Hélio Cox, provavelmente em um mergulho tarzanesco no Panamá, havia afetado a coluna. Sem querer revelá-lo, sentia fortes dores nas costas durante o bombardeio picado, nas suas primeiras missões. Recordo-me de vê-lo quieto e apreensivo estendido no catre de campanha em Tarquinia, na nossa barraca. Um dia perguntei-lhe o que havia com ele. Confessou-me então as dores que sentia. Aconselhei-o a procurar os nossos médicos, que formavam uma formidável equipe, coadjuvada pelas nossas corretas enfermeiras de Ana Nery. Não quis, com certeza achava que podia parecer outra coisa. Não tive dúvidas. Fui ao chefe dos médicos, Dr. Thomas Girdwood, e denunciei o Hélio. Intimado a se apresentar no ambulatório, procederam a todos os exames e foi constatado que tinha uma vértebra rachada. Andou com um colete de gesso por uns seis meses e, depois, quase um ano com um espartilho de couro com barbatanas de aço. Findo este período voltou a voar, já depois da guerra, como comandante da Panair do Brasil.





# O Quinto Império e o Brasil

Edgard Leite

edleiteneto@yahoo.com.br  
Extraído do livro *O despertar do sentido*

**E**ra necessário considerar, assim corretamente pensava Vieira, para entender o que ocorria e o que se anunciava, o sentido da história do mundo e da revelação divina dentro dele. Porque tudo tinha um significado maior, não era acaso o que estava ocorrendo. Como já tínhamos observado, em Joaquim de Fiore, 500 anos antes, e em Isaac Abravanel, fazia dois séculos, a base para entender os rumos da história política humana repousava na Bíblia, especialmente no Livro de Daniel, principalmente na passagem na qual o profeta interpreta o sonho de Nabucodonosor:

Tu, ó rei, estavas vendo [no sonho], e eis aqui uma grande estátua; esta estátua, que era imensa, cujo esplendor era excelente, e estava em pé diante de ti; e a sua aparência era terrível. A cabeça daquela estátua era de ouro fino; o seu peito e os seus braços, de prata; o seu ventre e as suas coxas, de cobre; as pernas, de ferro; os seus pés, em parte de ferro e em parte de barro. Estavas vendo isto, quando uma pedra foi cortada, sem auxílio de mão, a qual feriu a estátua nos pés de ferro e de barro, e os esmiuçou. Então foi juntamente esmiuçado o ferro, o barro, o bronze, a prata e o ouro, os quais se fizeram como pragana das eiras do estio, e o vento os levou, e não se achou lugar algum para eles; mas a pedra, que feriu a estátua, se tornou grande monte, e encheu toda a terra (Dn 2: 31-35).

Na forma de uma estátua (assim entenderam gerações de comentaristas, cristãos e judeus), o *Livro de*

*Daniel* representa o curso da história da humanidade, bem como seu colapso final. A pedra que a destruiu é símbolo de uma realidade do cosmo, a eternidade, que surge como única realidade futura. Realidade esta que está fora da história promove sua superação. E, assim, de fato, explica o profeta Daniel ao rei:

Tu és a cabeça de ouro. E depois de ti se levantará outro reino, inferior ao teu; e um terceiro reino, de bronze, o qual dominará sobre terra. E o quarto reino será forte como ferro; pois, como o ferro, esmiuçará e quebra tudo; como o ferro que quebra todas as coisas, assim ele esmiuçará e fará em pedaços. E, quanto ao que viste dos pés e dos dedos, em parte de barro de oleiro, e em parte de ferro, isso será um reino dividido; contudo, haverá nele alguma coisa da firmeza do ferro, pois viste o ferro misturado com barro de lodo (Dn 2:38-41).

Pareceu evidente a muitos que o último reino era o Império Romano, com sua divisão e simultâneas força e fragilidade. O que virá, depois desses quatro reinos, é, reafirma o profeta, no entanto, algo maior do que o mundo:

Nos dias desses reis [de ferro e barro], o Deus do céu levantará um reino que não será jamais destruído; e este reino não passará a outro povo; esmiuçará e consumirá todos esses reinos, mas ele mesmo subsistirá para sempre (Dn 2:44).



Esse texto foi a base para muitas análises sobre a natureza da história e, principalmente, seu fim. Pois, depois do fim do quarto reino, “não passará a outro povo”, e o que vier “subsistirá para sempre”. A interpretação fundadora, sobre o tema, do ponto de vista intelectual, foi a de Paulo Orósio (c.385. c.420). Orósio é um dos primeiros historiadores cristãos. É-nos particularmente interessante, entre outras coisas, porque se supõe ter nascido na cidade de Bracara Augusta, atual Braga, Portugal, o que o liga, de forma distante e misteriosa, à nossa cultura. Seu livro, que teve enorme repercussão nos meios acadêmicos medievais, se chamou *Sete livros de história contra os pagãos*, provavelmente concluído entre 416 e 417.

Orósio sustentou, de forma muito clara, a ideia de que “todos os poderes derivam de Deus” e, portanto, também os reinos que existem entre os homens. Estabeleceu a tese da sucessão dos quatro impérios que dominaram o mundo ao longo do tempo, que ele entendeu sendo Babilônia, Cartago, Macedônia e Roma. Embora tenha ocorrido, nos séculos seguintes, muita discussão sobre quais eram, de fato, esses quatro reinos, como vimos, quase todos concordarão com o reino primeiro ali exposto, Babilônia, e com o último, Roma. E, também, com o perfil de desenvolvimento geográfico desse processo, como foi teorizado por Orósio. Este movimento espacial começou, afirmou ele, com a Babilônia, a leste, e terminou com Roma, a oeste.

Orósio fugia, claramente, de qualquer perspectiva milenarista, com o que concordava com seu parceiro intelectual e amigo Santo Agostinho. Mas concluiu, a partir do texto bíblico, que “qualquer coisa que é feita pela mão e pelo trabalho do homem colapsa e é consumida pela passagem do tempo”. Isso significava, entre outras coisas, que Roma, o quarto reino, certamente desaparecerá em algum momento. E que, sim, o que virá depois da história será a eternidade. Esse profundo entendimento sobre a natureza das coisas não impediu o fascínio político medieval pelo tema da continuidade de Roma. Isto por vários fatores, entre eles o fato de o Império ter se convertido ao Cristianismo e, assim, transformado o mundo e estabelecido para este um horizonte espiritual redentor.

Orósio fez questão de anotar o fato de que a *pax romana*, de Augusto, a consolidação do Império, coincidiu com o nascimento de Cristo. E lhe pareceu notável e misterioso que o primeiro censo realizado pelo imperador contou, entre os habitantes do mundo, Deus, Ele mesmo, Jesus, o filho do homem. A ideia de que o Quarto Império deveria durar até o final dos tempos era consistente, portanto, tornou-se algo mais: razão de segurança espiritual. Por isso, a importância transcendente da restauração do Império Romano do Ocidente sob Carlos Magno (742-814) no Natal de 800. Na ocasião, ele recebeu o título de *Romanorum Imperator Augustus* – Augusto Imperador de Roma.

O *translatio imperii*, a transferência de poder, tinha o sentido de restaurar, na Europa ocidental, o poder moralizador outrora exercido pelos imperadores de Roma e, naquela época, patrimônio dos soberanos bizantinos. Partia do princípio de que o Quarto Império era “uma entidade sagrada que transcendia tempo e

circunstância”, e o principado de Roma viu-se, com Carlos Magno, restaurado. E, além do mais, o ato de coroação representava também uma transferência de poder do leste para o oeste, demarcando crença em uma nova ascensão da Europa ocidental.

O imperador Carlos Magno desempenhou, em todo esse processo, um papel simbólico central, que cresceu ao longo dos séculos, até a sua canonização, em 1165. Representou o espírito universalista do Império Romano, a sua força agregadora e o papel organizador e moral do Catolicismo romano. A possibilidade de se reunir novamente as duas coroas, Roma e Constantinopla, não vingou, mas o sonho dessa Roma cristã restaurada nunca desapareceu. As crônicas medievais relativas a Carlos Magno se difundiram por toda a Europa. Nelas, Carlos Magno era representado como grande campeão da cristandade e inimigo do Islã. Em Portugal, esses textos eram bem populares no século XVI, e no Brasil entraram no imaginário popular de forma intensa.

Mas, no século XVII, na época em que o sentido do Brasil ia se delineando, no entanto, muitas dúvidas já circulavam nos meios intelectuais europeus sobre o assunto. Do ponto de vista do sentido das coisas, eram críticas que seguiam o caminho de uma iconoclastia simbólica, que precipitava, na prática, a identidade das instituições no vazio. Os historiadores italianos dos séculos XV e XVI, por exemplo, não acreditavam que se pudesse falar de um *translatio imperii*, pois negavam a existência de estruturas políticas enraizadas em realidades invisíveis: defendiam que as instituições não continham dimensões transcendentais, nem estavam associadas a projetos de redenção ou movimentos históricos de elevação da consciência, mas, sim, repousavam apenas em variáveis históricas humanas. Davam valor a coisas efêmeras, essas, sim, importantes, e desconsideravam a experiência da eternidade.

Não mais se lembravam, ou não consideravam significativo, o aforismo de Orósio: “qualquer coisa que é feita pela mão e pelo trabalho do homem colapsa e é consumida pela passagem do tempo”. Porque é claro que, se nada havia de espiritual nas instituições, nada havia nelas, apenas o vazio do mundo. Mas isso não lhes importava. A proposta do vazio estava sendo preenchida pelo deleite nos desejos.

No século XVII, portanto, quando começa a se delinear o sentido do Brasil, era clara, ao menos na Europa, a existência de uma angústia sobre a possibilidade desse mundo, o Quarto Império (para muitos, apenas um amontoado de tralhas históricas) que sequer está próximo do fim. Essa angústia também contamina aqueles que acreditavam no Espírito, porque percebiam que a descrença tomava aos poucos as consciências e nelas instalava a escuridão de mundo sem sentidos que não aqueles do próprio mundo. Se não havia substância em Roma, que seria do mundo após o seu fim? Viria a escuridão ou um império eterno?

Para os jesuítas, entre eles Antônio Vieira, tal momento era particularmente doloroso, pois era limite em Portugal a defesa da tradição milenar da Igreja, seus valores e princípios, que se enraizavam na relação de Abraão. Bem como a ideia de que o mundo das quantidades deveria ser submetido à lógica das qualidades.



# Única e Fundamental Responsabilidade da Anac

Venâncio Grossi

Maj Brig Ar

[venancio.grossi@gmail.com](mailto:venancio.grossi@gmail.com)

**A**pós os inúmeros acidentes ocorridos na aviação geral e na agrícola, resolvi escrever este texto, pois, como trabalhei muitos anos na área do transporte aéreo, sinto que estes acidentes são a ponta de um grande *iceberg*. Digo isto porque, caso esta minha avaliação esteja correta, estamos caminhando para um acidente aéreo de grandes proporções.

Em face disso, conclamo o órgão que é responsável pela inspeção e pelo controle das atividades do transporte aéreo no Brasil a incrementar suas inspeções não só na área operacional como na de manutenção. É necessário que seja feita uma reavaliação tanto fisiológica como psicológica dos aeronavegantes.

Os cheques periódicos da operacionalidade dos pilotos devem ser feitos, também, pelos inspetores da Agência, não deixando que os mesmos sejam feitos exclusivamente pelos credenciados.

No tocante à verificação da manutenção das aeronaves, independentemente de ela ser feita pelas empresas aéreas ou por empresas credenciadas, a presença periódica do inspetor da Agência para verificar o cumprimento das regras para tal atividade é fundamental.

Importante também é a análise do balanço econômico-financeiro das empresas, principalmente das regulares e não regulares, para verificar se o numerário previsto para realizar a revisão das aeronaves esteja devidamente reservado no balanço, para tal fim, sob a título “Reserva de Manutenção”.

Relembro à Agência Nacional de Aviação Civil que a sua missão principal é garantir a segurança física dos usuários do transporte aéreo e que todas as atividades por ela exercida são única e exclusivamente para este fim.



# A ESPADA E A PENA

Frederico José Bergamo de Andrade

Cel Art  
olgaefred@hotmail.com

No passado, o Poder era um ato de dominação pela força. No tempo das Luzes, na França, o canhão era a *ultima ratio regis*. Com o advento do pensamento iluminista, a pena, ferramenta da palavra escrita e símbolo da justiça, passou a duelar com a espada, primeira arma da história e símbolo da honra militar. E é ela, a palavra, que, ao curso de um recente passado histórico, vem se fortalecendo cada vez mais na busca da conquista dos corações e das mentes. Nos países democráticos, a mídia é hoje considerada um quarto poder. A força representada pela espada, entretanto, ainda funciona como um instrumento imprescindível do poder. Assim sendo o Poder, seja ele legítimo ou ilegítimo, democrático ou ditatorial, só se vê efetivamente ameaçado quando perde o apoio majoritário de sua expressão militar, ou seja, do seu braço armado.

É essa expressão militar que assegura, garante e mantém a existência de um Poder, seja ele legítimo ou não. Isto em qualquer momento da história da humanidade, em qualquer parte do mundo. Será, portanto, necessário para o sucesso de uma tentativa de derrubar um Poder que a sua expressão militar seja alvo de uma concreta e exitosa ação subversiva, comumente provocada por uma pressão popular midiaticamente alimentada por um período relativamente longo. É quando um novo Poder passa a ser empunhado pela facção armada vitoriosa com, ou até mesmo sem, o apoio maciço da população.

Os exemplos são muitos. Selecionei o da Colômbia, um governo democrático que tem sido alvo há décadas de uma ação guerrilheira de grande porte que vem sendo contida pelas suas Forças Armadas. No bojo de um processo revolucionário, um novo Poder, também imposto pelas armas, poderia vir a ser exercido se a guerrilha se tornasse vitoriosa. Assim sendo, nesses cenários, importante certamente será considerar o papel a vir a ser desempenhado pela palavra representada pela mídia. A espada e a pena

unidas em torno de um mesmo objetivo têm um peso incomensurável no jogo do Poder.

Em conformidade ao que por mim foi exposto, sou levado a considerar que o 8 de janeiro não passe de uma questão policial. Que os invasores do prédio do Congresso Nacional sejam passíveis de punição, de acordo com os rigores da lei, por vandalizarem um bem público. Por se tratar do Congresso Nacional, “a casa do povo”, considerada um templo da democracia, a sua invasão passou a ser explorada midiática e politicamente como uma profanação dos valores democráticos e os seus invasores transformados em terroristas.

Querer convencer a opinião pública de que a ação de um pequeno contingente populacional desarmado, agindo de forma anárquica, sem que ao menos fosse identificada uma efetiva liderança presente seja uma grande e efetiva ameaça à democracia, nada disso se conforma ao que anteriormente manifestei sobre o assunto em pauta e, no qual procuro definir quais, em que período e como se relacionam aqueles agentes, protagonistas absolutamente indispensáveis para a tomada ou defesa de um Poder e sem os quais nenhuma tentativa de golpe de Estado prosperará.

Penso ainda que a opinião a respeito predominante é aquela alimentada por grande parte de uma mídia que tem infelizmente se revelado politicamente, extremamente tendenciosa. Causa-me estranheza, entretanto, que, a meu ver, essa estapafúrdia narrativa seja acolhida em organismos institucionais, no passado reconhecidos e respeitados pela sociedade brasileira pela seriedade e imparcialidade com que interpretavam e aplicavam a lei. Sou levado a considerar que tal coisa vem ocorrendo por estar atualmente o povo brasileiro submerso e intoxicado em uma atmosfera cultural absurdamente surrealista.



# O SUICÍDIO DO PRESIDENTE VARGAS

Francisco José Degrazia Dellamora

Cel Av  
fjdellamora@gmail.com

A primeira metade do século XX, cujo início coincidiu com o nascimento da própria Aviação, encontrou, no seu término, um Brasil aeronáutico organizado pela convergência de todas as vontades, em um Ministério singular. O período histórico que se iniciou com a criação do Ministério da Aeronáutica, 1941 até 1950 – somente 10 anos –, foi rico em fatos de notável significação para o futuro da Aeronáutica e descritos no Volume 4 do livro *História Geral da Aeronáutica Brasileira*, editado pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

O inexecedível esforço dos que naqueles poucos anos sonharam, organizaram e operaram a Aeronáutica no Brasil já fora suficiente para apresentar brilhantes resultados, conforme expressam os juízos que se seguem, em voga nos órgãos de imprensa, formadores de opinião: “No destino do Brasil, a Aeronáutica já escreveu duas páginas que não morrerão mais: a epopeia do Correio Aéreo Nacional e o episódio da participação do 1º GAvCa na guerra contra o Eixo. O primeiro é mais lento, mais humilde, mais despojado, mais constante, como em todas as vezes que se constrói; o segundo é mais fulminante, mais rápido, mais intenso, mais dramático, como em todas as vezes que se combate. Ambos completam as duas faces da Aeronáutica: a que, voltada para o Brasil, prepara a Nação para seus filhos; e a que, voltada para o inimigo, defende a Pátria com o seu sangue. Ambas têm seus heróis, seus mártires, seus precursores”.

Um quarto de século passou desde que o primeiro avião do Correio Aéreo Militar voou entre o Rio de Janeiro e São Paulo (12 de junho de 1931). Os feitos do Grupo de Caça na Itália são mais recentes; porém já se vão alguns anos desde que regressaram os expedicionários heroicos. O Correio Aéreo Nacional tem um nome que é seu símbolo: o do Brigadeiro Eduardo Gomes. A força individual do seu caráter contagiou, irradiou, iluminou seus companheiros. O 1º GAvCa agiu como equipe, e a expressão coletiva se encontra em seu Comandante, o Coronel Nero Moura.

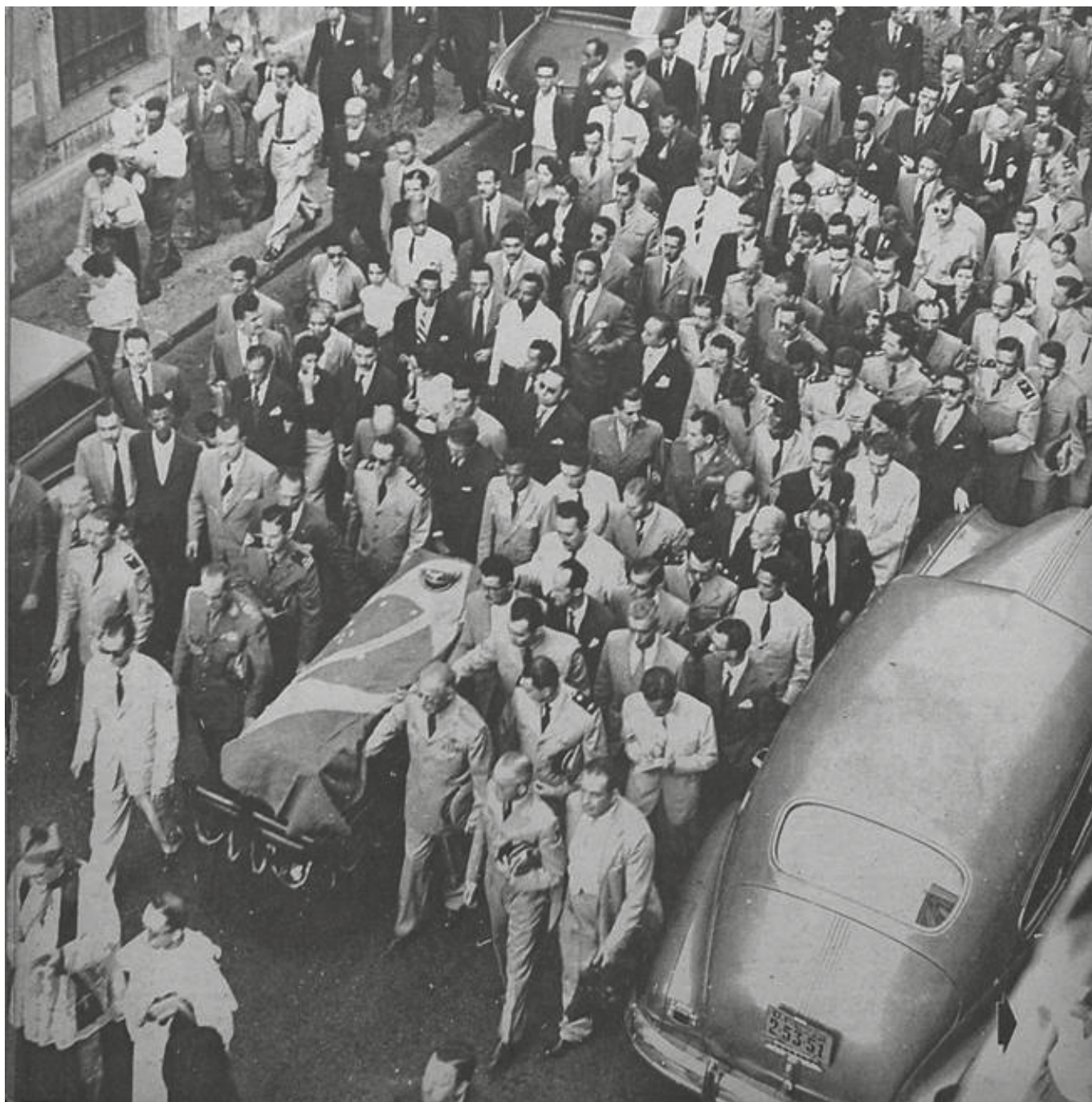
“O clima de desforra em que o êxito eleitoral de Getúlio Vargas poderia, a juízo de alguns interessados, envolver o país, dissipou-se na legitimidade democrática que o governo Dutra se esmerara em sistematizar. O segundo governo Vargas, após 15 anos, intervalado pelo Governo Dutra, iria estruturar-se em função das composições políticas que lhe dariam suporte no Congresso”.

Assim, os Ministros das Pastas civis foram indicados pelos partidos políticos ou por interesses econômicos, sem o carisma da lealdade dos amigos de épocas passadas. Os ministros militares foram escolha pessoal. Nero Moura, que, em sequência aos eventos da deposição de Vargas, em 1945, havia passado para a Reserva como Coronel, assumiu a Pasta da Aeronáutica (janeiro/1951 - agosto/1954), sendo fácil compreender a opção de Getúlio pelo herói da FAB guerreira, Comandante que fora do Grupo de Aviação de Caça expedicionário. Um breve murmúrio de perplexidade foi tudo o que aconteceu nas altas hierarquias fabianas, enquanto a oficialidade em geral aplaudiu a escolha.

A nova administração preocupou-se em extinguir a polarização política da FAB, unindo-a em torno dos seus valores reais, isto é, o Correio Aéreo Nacional e o adestramento militar típico da Aviação. O primeiro aspecto implicaria prestigiar a figura de seu símbolo, Eduardo Gomes. O novo Ministro demonstrou notável sensibilidade e perspicácia política: reafirmou o apoio ao CAN e o seu apreço ao Brigadeiro, convocando para participar de seu gabinete os colaboradores próximos a Eduardo Gomes e pioneiros do Correio Aéreo Nacional.

Uma vez mais contava Getúlio com alguém de sua absoluta confiança pessoal à frente do Ministério militar. Repetia-se com Nero Moura o que acontecera com Salgado Filho, ao ser criado o Ministério da Aeronáutica: havia aquela inquebrantável fidelidade e a afeição do Ministro ao seu Presidente, acrescidas, no caso de Nero Moura, das mesmas cicatrizes e decepções do 29 de outubro de 1945. Mas o que importavam tais reminiscências diante da vitória eleitoral de Vargas, agora Presidente Constitucional?





*Velório ao corpo do Maj Vaz, no CAER.*

Getúlio voltava a assumir a liderança da política nacional, com o simbólico apoio das Forças que haviam derrotado o Fascismo. Isso representava um compromisso para o novo Presidente altaneiro: a formal reconciliação com a Democracia, que ele acrescentou ao solene juramento constitucional de posse perante o Congresso Nacional.

Um dos principais objetivos políticos de Getúlio era o de fortalecer o seu Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), para enquadrar politicamente a massa proletária, já sob a influência do Comunismo. Para isso, iria desenvolver uma espécie de Trabalhismo oficial, que redundaria no chamado “peleguismo”, isto é, lideranças dóceis à orientação do Governo, em troca de privilégios.

A escolha de João Goulart (Jango) para o Ministério do Trabalho, um jovem e arguto fazendeiro, o amigo certo das horas de ostracismo de Vargas na campanha gaúcha, carregou certa desconfiança do Exército. O despreparo total de Goulart para as novas responsabilidades ficou patente ao se cercar de um sindicalismo de “pelegos”, enquanto comunistas mais agressivos já ensaiavam seus métodos para usurpar o poder, frouxo nas mãos de Goulart.

Certa agitação deflagrada na área proletária também preocupou o Exército, chegando a esboçar-se uma crise com o “Manifesto dos Coronéis”, um pronunciamento contra a imprudente política de Jango no Ministério, o que obrigou Vargas a privar-se do seu dileto amigo, com as frustrações decorrentes.

Daí por diante, na medida em que se observava uma certa apatia do Presidente para o exercício do jogo democrático, novas crises se anunciavam, avolumando uma oposição implacável, que, a partir de certo momento, foi monopolizada pelo político e temível jornalista Carlos Lacerda, histórico adversário do Estado Novo. Do seu jornal carioca, *Tribuna da Imprensa*, de pequena tiragem, partiam denúncias e acusações em alto tom emocional, que provocavam imediatas consequências políticas, ficando o Judiciário a reboque dos acontecimentos. Tal situação ia minando o equilíbrio político-institucional do país, inclusive o das Forças Armadas, em que já se identificavam grupos de oficiais inconformados com aquele estado de coisas.

Na Aeronáutica, um grupo de oficiais da Diretoria, de Rotas Aéreas passou a acompanhar Carlos Lacerda em seus compromissos de homem público, dando-lhe apoio moral. A virulência dos ataques de Lacerda ao Governo Vargas ultrapassava a praxe democrática dos confrontos. No entanto, o Presidente não recebia o desagravo do Congresso, ficando, praticamente, sem defesa, a não ser do jornal *Última Hora*, que era um dos focos das denúncias de corrupção feitas por Lacerda, portanto, sob certa suspeição. De qualquer modo, a série histórica que focalizamos obedecia a uma lógica de crescente aquecimento político, sem que se vislumbrasse ainda a sombra de qualquer desenlace.

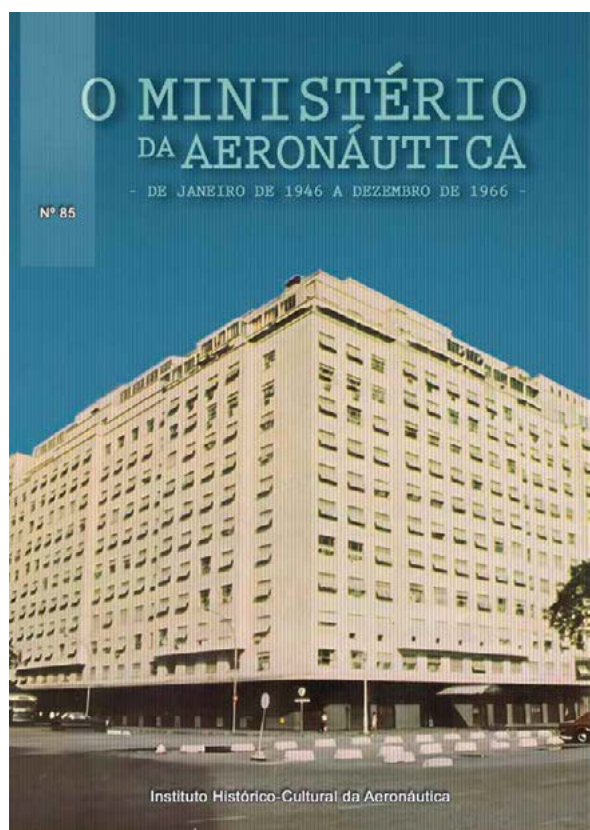
No Serviço de Segurança Pessoal do Presidente, cuja Guarda de corpo estava entregue a elementos desqualificados, que iam granjeando certa preeminência nos negócios da República,

à revelia de Getúlio, era notória a ignorância temperada de astúcia do Chefe da Guarda Pessoal, Gregório Fortunato, vindo da peonada das estâncias gaúchas, com o hábito de extrema fidelidade ao chefe, tradição dos pagos fronteiriços. O governo, sob a pressão das denúncias sobre corrupção atribuída a Gregório Fortunato, ainda não usara de todos os seus meios para esclarecimento dos fatos apontados ou punição de culpados, quando se deu o histórico acaso do assassinato do Major Rubens Vaz. Desarmado, acompanhava Carlos Lacerda até sua residência, na Rua Tonelero. O alvo, Lacerda, apenas foi ferido no pé. Certas evidências associaram o ato criminoso à Guarda Pessoal do Presidente, decidindo o governo mandar apurar o crime, com um Inquérito Policial Militar (IPM), presidido pelo Coronel Aviador João Adil de Oliveira.

O enterro de Rubens Vaz tornou-se um acontecimento cívico, com marcha popular conduzindo o féretro, do Clube de Aeronáutica ao Cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro, por aproximadamente oito quilômetros. Causou profunda emoção o reaparecimento de Eduardo Gomes acompanhando a passeata fúnebre, de tempestuosa significação política, e sua declaração de que “para a honra do país o crime não poderia ficar impune”. Era também o sentimento geral do Brasil.

O IPM, devido ao afluxo de ajuda geral à “República do Galeão”, como a imprensa batizara o local onde se realizava o IPM, ia caracterizando a participação criminosa da Guarda Pessoal do Presidente. A área militar passou a solidarizar-se com a oposição, agora liderada por um Carlos Lacerda mártir. Iniciais acenos à saída voluntária de Getúlio Vargas da Chefia do Governo transformaram-se em apelos dramáticos. A renúncia passou a ser uma imposição ético-política nacional, tal a pressão dos acontecimentos. Segundo testemunhas da época, Vargas, profundamente sensibilizado com o envolvimento de sua Guarda no crime, disse que “um verdadeiro mar de lama corre nos porões do Palácio”. Cômico, porém, da legitimidade de sua posição de Presidente eleito, declarava que “só sairia morto” da função que lhe adjudicara o povo brasileiro. Na Aeronáutica, cenário dos acontecimentos que atingiam Getúlio Vargas e, conseqüentemente, seu fiel amigo, o Ministro Nero Moura, passou a não haver condições de governabilidade, pelo tumulto em que se encontravam os seus Quadros. A apatia do Presidente, não se defendendo convenientemente, seja no Congresso, seja no Judiciário, e sem o poder de criar uma comunicação social isenta, fez Nero Moura pedir demissão.

Já demissionário, ainda tentou preservar o mandato e a autoridade do Presidente, sugerindo-lhe que fosse ouvido o líder Eduardo Gomes quanto à escolha de novo Ministro. Por indicação de Nero Moura, e com a aquiescência de Eduardo Gomes, encontrara-se alguém que reunia a dupla condição de amigo dos dois líderes e com o respeito dos militares da Aeronáutica, fundamente emocionados com o assassinato do Major Rubens Vaz. A indicação – Brigadeiro Raimundo Dyott Fontenelle – era



Artigo selecionado do Opúsculo INCAER, edição nº 85 – 2024.



a solução consensual, já tendo ele consentido nas articulações em torno de seu nome.

No entanto, relatou Nero Moura que os esforços que empreendia foram suspensos diante da nomeação, feita à sua revelia, do Tenente-Brigadeiro Epaminondas Gomes dos Santos (18 de agosto de 1954). Nessa oportunidade, ao manifestar sua surpresa ao Chefe do Gabinete Civil da Presidência, Lourival Fontes, sublinhando a impopularidade de Epaminondas junto a uma Aeronáutica convulsionada, ouviu deste: “Estou de acordo que estamos no fim”. Eduardo Gomes reagiu, considerando tal nomeação “uma afronta à Aeronáutica”: reuniu todos os brigadeiros no Clube de Aeronáutica e fez difundir o “Manifesto dos Brigadeiros”, que exigia a renúncia de Vargas, obtendo a solidariedade dos Chefes do Exército e da Marinha.

Nesse ponto sente-se a falta de um elo histórico que explique a decisão de Vargas, que afrontou a Aeronáutica e sua ética militar. Por que Vargas teria feito a surpreendente opção, contrária àquela aconselhada, com conhecimento de causa, por seu leal amigo, Ministro demissionário, esperançoso de uma saída para a crise? A dubiedade de Vargas, autorizando a gestão de Nero Moura enquanto acolhia outro tipo de assessoria, é flagrante no insólito episódio aqui focalizado, e que ilustra a frontal colisão de duas éticas, a militar e a política. Pela escolha do substituto de Nero Moura e pela reação de Eduardo Gomes pode-se compreender o consequente agravamento da crise política, que alcançou nível institucional.

O polo ético refletia a presença ostensiva e decidida de Eduardo Gomes em sua histórica e definitiva oposição política às formas ditatoriais de Governo, personificadas em Vargas, ao longo da História Contemporânea brasileira. Eduardo Gomes era, em última análise, apoiado por um Congresso Nacional, até então indiferente à agonia getuliana, mas agora mobilizado por lideranças oposicionistas, clamando pela renúncia do Presidente. O flagrante histórico mostrava um governo sem defensores à altura do momento político, catalisando a união das oposições que se avolumavam contra ele, liderando-as Eduardo Gomes, com o tácito apoio das Forças Armadas.

O que se processava no país era, de fato, o julgamento político do Presidente da República, em um momento extremamente adverso a ele, sabendo-se, antecipadamente, do veredicto a que a Oposição chegaria. E o Presidente acabou por se suicidar, em 24 de agosto de 1954.

No Brasil da década de 1950, o Rio de Janeiro, capital do país, era a fonte de irradiação política, sede de importantes jornais e estações radioemissoras. A TV engatinhava. A comunicação fazia-se sem a potencialização emotiva dos dias atuais, em que o acontecimento é instantaneamente vivido, em cores, na casa de cada cidadão. Desse modo, os acontecimentos políticos do Rio de Janeiro tinham sua repercussão amortecida, ao serem recebidos em outras partes do continente brasileiro. E a “República do Galeão” fora um fenômeno predominantemente carioca. Há casos, todavia, em que a informação dispensa os efeitos de sofisticados mecanismos para ser transmitida: é quando ela própria contém

o explosivo que lhe garante a certeza de atingir todos os confins. Foi o que aconteceu com a notícia do suicídio de Vargas.

A informação explodiu e expôs uma outra realidade, que não correspondia à das emoções políticas, desde o crime da Rua Tonelero: Getúlio fora e continuaria a ser, no coração dos brasileiros, a figura cinzelada pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) do Estado Novo, que incutira, por todos os quadrantes, uma historicidade de paternal colorido, esmaecendo todos os demais horizontes.



*Carlos Lacerda*



*Getúlio Vargas*

# DE CARONA EM UMA LEMBRANÇA

Renato Paiva Lamounier

Cel Av

rplamounier@gmail.com

**S**anta Clara! Que boa lembrança você suscita em nossos espíritos. Principalmente vinda de pessoas tão queridas.

A propósito do T-25, só o voei, pouco, quando fui Chefe da DE da AFA, em 1983/1984. Gostei do avião, apesar de ter achado sua ergonomia bem desconfortável até mesmo para minha mediana altura de 1,76m. Apreciei seu bom desempenho nas acrobacias horizontais, ao contrário das verticais, para as quais seu motor era insuficiente, devido a uma relação peso/potência desequilibrada. Chegaram a fazer um protótipo com um motor de oito cilindros e hélice tri-pá. Não melhorou o suficiente, além de problemas de refrigeração na sua parte traseira. Uma vez vi-o em Lagoa Santa.

Muito robusto, o T-25, como o conhecemos e admiramos, haja vista a sua longevidade, principalmente tendo em vista a desgastante natureza da sua missão. A sua aerodinâmica, talvez por isto, não era das melhores, a despeito de ser um avião de linhas bonitas. Componentes e estrutura bastante pesadas, como o amplo “canopy”, por exemplo, o privaram de um melhor desempenho. A sua configuração foi muito bem concebida, dela advindo o seu batismo com o nome de Universal. Uma versão de dois lugares lado a lado para a instrução, e uma outra, não concretizada, com quatro lugares, como avião executivo (por curiosidade, lembremo-nos do Fokker T-22, com assento para um passageiro na parte traseira da “nacelle” e trem de pouso triciclo).

O projetista do Universal, o húngaro naturalizado brasileiro, Joseph Kovács, propiciou ao grande idealista José Carlos de Barros Neiva, criador e proprietário da Indústria Aeronáutica Neiva, dar uma significativa e substancial contribuição para a indústria aeronáutica brasileira.

Imagino que seria maior o sucesso se suas versões fossem uma de instrução, em “tandem”, com motor em linha (de seis ou

oito cilindros, dependendo da disponibilidade no mercado), trem de pouso biciclo e um “canopy” mais leve, de fácil manejo e de escape rápido. Isto aliviaria o peso da grande capota e da robusta estrutura para a roda do nariz, com o seu sistema hidráulico e a carenagem que se assemelha a um freio aerodinâmico quando baixada. A outra versão, esta, sim, executiva, com quatro lugares lado a lado e motor de seis cilindros opostos.

Hoje, a moderna indústria automobilística, procurando otimizar seus projetos, ganhar tempo sobre os concorrentes e cortar custos, faz largo uso do método de compartilhar projetos, ferramental, fabricação, montagem, plataformas e componentes para diversos modelos afins.

Citando essa tendência, e para relembrar os velhos tempos, havia no Parque de Aeronáutica dos Afonsos um ou dois Farchild Asa Alta, com quatro lugares, em uma versão derivada dos PT-19. Eram, segundo nos diziam, remanescentes das Esquadrilhas de PT-19 que foram trasladados em voo desde a fábrica nos EUA e nas quais tinham o papel de aeronave de apoio.

Ainda na esteira das lembranças do T-25, participei no Departamento Precursor da Nova Escola de Aeronáutica (DPEAER) de Pirassununga, lá pelos idos de 1966 ou 1967, de um treinamento especial e intensivo para o Piloto de Ensaios da Neiva, Brasília, que requeria um acréscimo na sua já respeitável experiência de um dedicado e hábil profissional. Foi um prazer reencontrá-lo, então, pois já tínhamos uma cordial convivência desde quando o conheci em 1963 no Clube de Voo a Vela do ITA, em São José dos Campos, o CVV-ITA, onde se destacava já naquele tempo a admirável figura do hoje célebre Guido Fontegallante Pessotti, do CTA pré-Embraer, de quem tive o privilégio de receber instrução de planador. Eu servia em Cumbica e me deslocava de T-6 para São José, onde passava um ou outro final de semana voando planador. Foi uma curta, mas muito prazerosa experiência com um grande e útil aprendizado.





Voltando ao T-25 e ao amigo Brasília, vale a pena contar um caso assaz pitoresco: estava conosco no Destacamento de Pirassununga, ministrando Instrução de Sobrevivência na Selva e Indianismo aos Cadetes um dos mais destacados paraquedistas do PARASAR, o Cap Int Aer Cordovil, o celeberrimo e querido Bororó, o qual tinha consigo uma jiboia de estimação, a simpática e meiga Mimi, que ficava solta no seu apartamento no Cassino dos Oficiais. Acontece que o seu companheiro naquele aposento era exatamente o Brasília, que andava de olhos fundos devido às noites mal dormidas na companhia (indesejada) da Mimi do Bororó. Devido à nossa amizade, procurou-me o Brasília, educadíssimo, para pedir ajuda no sentido de lhe conseguir uma outra acomodação sem causar mágoa ou mal-estar. Não foi fácil, com o Cassino lotado, mas devidamente mais bem instalado, o Brasília pôde dormir mais tranquilo.

Finalizando essas lembranças, chegamos a um outro Fairchild PT-19, também do Parque dos Afonsos, com a carlinga coberta por um “canopy” nos moldes do existente no T-6, certamente fruto da concepção dos competentes engenheiros e técnicos, e da capacidade fabril do Parque. Nós, os Cadetes de 1958 a 1960, o conhecíamos como o PT do Bantel, já que o nosso colega de turma, Arnulf Bantel, estava sempre argumentando que, se acrescido de um “spinner” no cubo da hélice e se dotado de trem de pouso retrátil, seria possível aumentar a velocidade daquele revolucionário modelo em algumas dezenas de milhas por hora.

Agora, para encerrar tão boas e gostosas lembranças, fica na conta do Paulo Pinto, o “Divino”, a denominação de Bombarante para a concepção artística que em 1978, no GTE Brasília, meu amigo Vicente Cavalieri, exímio desenhista além de outros predados, “meu fiel Sachet” segundo o Erthal, deu à versão

que imaginei para um treinador de bombardeio a partir de uma plataforma do Bandeirante, inspirada nos eficientes AT-11, os Beech Nariz de Vidro. Isto muito antes de a Embraer dar forma e realidade às especificações do Estado-Maior da Aeronáutica para o Banderulha e o Bandeirante Cargueiro/Lançador de Paraquedistas, este alongado e muito otimizado com porta dianteira, uma larga porta de carga a meia nau, piso reforçado e motores 50% mais potentes.

E assim, meu caro Santa Clara, encerro esta multifacetada reminiscência com alguns dos mesmos nomes – Saito, William, Zagaglia, além do seu – com os quais você iniciou o seu relato, até o nosso reencontro nos bons tempos do GTE-Brasília, mais recentemente, sim, mas já há 45 anos.

Recordar é viver!

Como tudo isso é História, cumpre-nos, pois, recordá-la e dela muito nos orgulharmos.

*Macte Animo!*

P.S.: Em um próximo capítulo, vou contar o episódio da quase queda do então Cadete Cordovil (já cognominado Bororó) de um AT-11, quando foi salvo pelo seu colega de turma, Roberto Gonçalves, o Bombom, segundo este mesmo me contou em um jantar na sua casa em Cumbica. Sobre o Cap Av Gonçalves, meu instrutor de B-25 no 1º/10º GAv, não posso deixar passar a oportunidade de registrar suas qualidades de uma pessoa, a qual, em tudo e por tudo, deixou marcas profundas da sua presença na vida dos que com ele tiveram a ventura de conviver. Lembrando-o, nossas orações são, não por ele, mas para que ele, lá do etéreo onde certamente se encontra, vele por tantos amigos que aqui deixou com muitas saudades.

# Força Aérea

## Alvinegra:

### A Aviação Constitucionalista durante a Revolução de 1932

Carlos Roberto Carvalho Daróz

Cel Art  
cdaroz@yahoo.com.br



*Aviadores da FPSP e civis mobilizados nos primeiros dias da revolução.*

**T**arde de sábado, 24 de setembro de 1932. Os três aviões constitucionalistas voam escalonados, o Curtiss Falcon prateado, pilotado pelo Tenente Gomes Ribeiro, a uma altitude de 1.800 metros; 200 metros abaixo, seguia outro Falcon, conduzido pelo Major Lysias Rodrigues, que comandava a patrulha aérea, e, mais abaixo, completando a formação, um Waco CSO, pilotado pelo Tenente Motta Lima. Sua missão: atacar os navios da Marinha que realizavam o bloqueio marítimo ao porto de Santos.

Quando a pequena esquadrilha sobrevoava a baía de Santos, localizaram um navio de grandes dimensões diante do farol da Ilha da Moela: tratava-se do cruzador Rio Grande do Sul, belonave

que liderava o bloqueio. Um alvo compensador como aquele era convidativo para um ataque, e assim foi feito. O Falcon de Gomes Ribeiro, levando como observador o Tenente Mário Bittencourt, partiu para o ataque, mergulhando quase verticalmente em direção ao navio para lançar suas bombas com precisão; os dois outros aviões seguiram seu trajeto.

Alertada pelo inconfundível ronco dos motores dos aviões, a tripulação do cruzador guarneceu seus postos e começou a disparar contra as aeronaves atacantes com suas metralhadoras antiaéreas. Pouco antes de atingir a altitude adequada para lançar suas bombas, o Falcon de Gomes Ribeiro foi atingido pelos projéteis e, completamente envolto em uma bola de fogo, caiu no



oceano bem próximo ao navio, levantando uma enorme coluna de água. Diante do ocorrido, os aviões remanescentes abortaram o ataque e rumaram para o continente.

O evento acima foi o último ato da participação da Aviação Constitucionalista durante a Revolução de 1932, em São Paulo. Como se formou essa força aérea? Como voou? Quem eram os poucos homens que se lançaram com suas máquinas voadoras contra forças absolutamente superiores? Qual é o seu legado? Com base em diversas fontes primárias, o presente artigo propõe-se a responder a tais questões e analisar o papel desempenhado pela Aviação Constitucionalista, em 1932.

## Nasce uma nova Força Aérea

Na madrugada do dia 9 de julho de 1932, irrompia, em São Paulo, um movimento político-militar que tinha por objetivo a constitucionalização do Brasil e a deposição do chefe do Governo Provisório, o presidente Getúlio Vargas. Como resultado de um cuidadoso trabalho de planejamento, a quase totalidade das unidades do Exército Brasileiro (EB) pertencentes à 2ª Região Militar (RM)[1] aderiu à causa revolucionária. Tais unidades, reforçadas pela numerosa e bem treinada Força Pública de São Paulo (FPSP) e por milhares de voluntários civis que atenderam ao chamamento das lideranças paulistas, pretendiam seguir para o Rio de Janeiro e depor o Presidente Vargas. Embora aguardassem o prometido apoio de Minas Gerais, Mato Grosso e Rio Grande do Sul, os paulistas terminaram sozinhos, lutando contra as tropas federais legalistas em um sangrento conflito que durou 85 dias.

Dentre as forças paulistas – denominadas constitucionalistas – destacou-se sua aviação que, mesmo improvisada e atuando com total inferioridade de meios, conseguiu operar durante todo o período da revolução, nas diferentes frentes de combate.

A Aviação Constitucionalista tinha suas origens remotas na Aviação da FPSP. Em 1913, o presidente do estado de São Paulo, Francisco de Paula Rodrigues Alves, criou a Escola de Aviação da FPSP, orientada por uma missão militar contratada na França. Na primeira metade da década de 1920, a Aviação da FPSP passou por um período de estagnação, mas, a partir de 1925, o componente aéreo da milícia paulista recebeu grande impulso, com a brevetação de novos aviadores e a aquisição de aeronaves mais modernas. Em 1926, as aeronaves da FPSP combateram a coluna revoltosa do General Miguel Costa, em Goiás, integrando a Brigada Mista.

O ano de 1930 marcou o fim da aviação na milícia paulista. Durante a revolução que levou Vargas ao Palácio do Catete, a FPSP alinhou-se aos legalistas e combateu as forças revolucionárias, o que gerou inevitável retaliação por parte do Governo Provisório. Assim, por influência do General Goes Monteiro, foi decretado o fim da Aviação na FPSP; os aviões foram transferidos para a Aviação Militar do EB, e os aviadores movimentados para unidades policiais convencionais em todo o estado de São Paulo.

Em São Paulo, com base no Campo de Marte, o EB organizou uma pequena unidade aérea – o Destacamento de Aviação de São Paulo – com apenas duas aeronaves Potez 25 TOE e dois Waco

CSO do Correio Aéreo Militar; seu efetivo era de cinco oficiais e 32 praças. Visualizando a importância de possuir um componente aéreo adequado para a campanha militar que estava por vir, o Coronel Euclydes Figueiredo, responsável pelo planejamento militar da revolução, previu em seu plano de operações a mobilização da aviação civil existente no estado e a captura do destacamento aéreo do EB no Campo de Marte:

### *A Mobilização da Aviação Civil*

A cargo do Cap Ismael Guilherme, que fará equipar e apresentar para voo os aparelhos disponíveis do Aeroclube. Estes aparelhos serão transportados imediatamente, em voo, para o Campo Auxiliar de Mogi das Cruzes, distribuindo pelos quartéis e pela cidade boletins com manifestos ao povo e às tropas. Ordens posteriores, transmitidas para o Campo de Mogi, pelo Q. G. Revolucionário, regularão o emprego da aviação.

Meios: – cinco aparelhos de esporte e um Newport.

Pilotos: – oito pilotos, sendo três da F.P. e cinco civis.

Mecânicos: – oito mecânicos, todos da F.P.

### *Ocupações dos Hangares*

A ocupação do Campo de Marte será feita por elementos do 5º B.C.P., com um F.M. cujo comandante deverá apresentar-se ao Cap Ismael, em sua residência.

Comandante: a designar, o qual deverá ter entendimento prévio com o Cap Ismael, a fim de ser orientado sobre os detalhes de sua ação.

Como é possível verificar, a Aviação Constitucionalista surgiu do imprevisto e do aproveitamento dos meios disponíveis, civis mobilizados ou capturados. Cumprindo o que estava planejado, no dia 9 de julho, a cavalaria da FPSP ocupou o Campo de Marte e capturou parte do material de aviação pertencente ao Destacamento de Aviação de São Paulo: dois Waco CSO (matrículas C-2 e C-5).

No dia seguinte, foram apreendidos, no aquartelamento do 4º Regimento de Infantaria, em Quitaúna, dois Potez 25 TOE (matrículas A-116 e A-212) e um vagão contendo bombas e munição de aviação. Dos cinco oficiais aviadores do destacamento, o 1º Tenente Nicanor Porto Virmond aderiu à causa paulista, um conseguiu fugir para o Rio de Janeiro e os demais foram presos pela FPSP, permanecendo nessa condição até o final do movimento.

## Os Homens

De acordo com o planejamento, a recém-constituída Aviação Constitucionalista começou suas atividades com oito pilotos, sendo cinco da FPSP e três civis do Aeroclube. Assumiu o comando da aviação, provisoriamente, o Capitão Ismael Torres Guilherme Cristiano, médico da FPSP que havia se tornado aviador da força antes de 1930 e que continuava voando em aeronaves civis. A intenção do comando paulista, no entanto, era nomear um comandante oriundo do EB que aderisse à causa paulista, uma vez que já havia, entre os conspiradores revolucionários no



*Maj Lysias Rodrigues, comandante do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista.*

Rio de Janeiro, oficiais da Aviação Militar dispostos a participar do movimento. Na verdade, alguns pilotos destacados optaram pela causa constitucionalista e se bandearam para o lado paulista. A estes homens coube boa parte do sucesso da Aviação Constitucionalista no conflito.

Na manhã de 14 de julho, o 1º Tenente Arthur da Motta Lima decolou da Escola de Aviação Militar sem autorização, pilotando o Waco CSO de matrícula C-3, com a intenção de voar para São Paulo. Depois de se livrar de um avião federal que o perseguiu, quando sobrevoava Taubaté, o C-3 foi interceptado por um DH-60 Moth pilotado pelo Capitão Ismael e obrigado a pousar no campo daquela cidade. Motta Lima foi o primeiro de seis pilotos da Aviação Militar que passariam para o lado dos paulistas.

Cinco dias depois, evadiram-se para São Paulo os 1º Tenentes Orsini de Araújo Coriolano e José Ângelo Gomes Ribeiro, este, filho do comandante da 1ª RM, General João Gomes Ribeiro Filho. Com eles seguiu o advogado Mário Bittencourt, amigo próximo de Gomes Ribeiro, com quem voaria na condição de observador durante toda a campanha, até a morte em ação de ambos no final do movimento.

Os próximos aviadores militares a seguirem para São Paulo, fugindo à noite em um barco de pesca, via Santos, foram o Major Ivo Borges e o Capitão Lysias Rodrigues. Os dois ocupariam os postos mais elevados da aviação paulista: o Major Ivo comandou as Unidades Aéreas Constitucionalistas (UAC) e Lysias Rodrigues, já promovido ao posto de major, liderou o 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, os “Gaviões de Penacho”.

A última deserção da Aviação Federal ocorreu um mês depois, após um cuidadoso planejamento, e rendeu mais um

avião para São Paulo. No dia 30 de agosto, o Capitão Aderbal da Costa Oliveira foi escalado para uma missão de combate com o Nieuport-Delage NiD-72, matrícula K-423, um dos quatro exemplares deste modelo existentes no EB. Ao invés de pousar no campo de Resende, conforme previsto na missão, Aderbal ganhou altura para aproveitar a capacidade de planeio da aeronave e conseguiu chegar ao Campo de Marte quase sem combustível.

A imprensa paulista exultava a chegada dos novos aviadores. A respeito do pouso do Capitão Aderbal, assim se manifestou o jornal *A Gazeta*:

Mais um aviador que se apresenta no Q. G. das Tropas Constitucionalistas.

(...) Apresentou-se ao Quartel General das Forças Constitucionalistas nesta capital, o Capitão Aderbal da Costa Oliveira, um dos mais competentes aviadores do exército.

O audacioso piloto veio até esta capital pilotando o melhor aparelho de caça da aviação militar, um Newport-Delage. O Capitão Aderbal conta 32 anos de idade e 15 anos de serviço activo do Exército. (...) Tem o curso da arma de artilharia e da aviação e é considerado o melhor OBSERVADOR, sendo também instrutor de pilotagem.

A convivência entre os aviadores oriundos do EB e os da FPSP, no entanto, não foi sempre amistosa. O Major Lysias deixou registrada sua impressão a respeito dos aviadores policiais:

Sylvio Hoeltz, o único piloto da Força Pública que “topava” qualquer parada, e que tinha, pela sua bravura, um lugar especial nos nossos corações, começou logo a fazer uns “lamirés” para mostrar seu contentamento.

Em outra oportunidade, critica o Capitão Ismael Machado, afirmando que “o Cap. Machado, da Força Pública, aturdido talvez, limitara-se a assistir ao combate, quando sua cooperação era preciosa”.

As deserções dos oficiais aviadores representaram um grande prejuízo para a Aviação Militar Federal, pois, além de duas boas aeronaves em condições operacionais de combate, os paulistas ganharam seis pilotos experientes, alguns de renome, os quais desempenhariam papel de relevo e cumpririam a maior parte das missões da Aviação Constitucionalista.

## As Máquinas

Quando teve início a revolução, os paulistas trataram de organizar sua aviação com o material de que pudessem disponibilizar, fossem aviões civis mobilizados ou capturados. Nos primeiros dias de luta, a força aérea paulista contava com apenas quatro aviões de combate: os dois Waco CSO e os dois Potez 25 TOE capturados do Destacamento de Aviação do EB. Ao acervo de aeronaves paulistas, foram acrescentados o Waco CSO, trazido pelo Tenente Motta Lima, e o NiD-72, do Capitão Aderbal, este, um dos melhores aviões em uso pelo EB. Na Aviação Constitucionalista, o NiD-72, de Aderbal, foi batizado de “Negrinho”, como era o costume da época entre os aviadores.



Além dos aviões militares acima, foram colocados à disposição das UAC, por seus proprietários, os seguintes aviões civis: três De Havilland DH-60 Moth, dois Hanriot 410, um Nieuport Ni-81, um Morane-Saulnier MS-29, um Curtiss JN-2 e um Caudron 93-bis. Embora de reduzido valor militar, estes aviões foram empregados em missões diversas como observação, ligação, lançamento de panfletos (propaganda) e reconhecimento.

Alguns dias após o início do movimento, um avião de grande porte Laté 26, pertencente à companhia francesa Aéropostale, foi requisitado, em Praia Grande. A intenção dos rebeldes era convertê-lo em bombardeiro, mas isso não foi possível até o final do movimento.

A exemplo das forças federais, os paulistas trataram de adquirir novos aviões. Mesmo sofrendo o embargo internacional solicitado pela diplomacia do Governo Provisório, durante o mês de agosto, os paulistas recorreram a uma operação, via Buenos Aires, para adquirir nove aviões de observação e bombardeio Curtiss O-1E Falcon, produzidos na fábrica Curtiss Wright Corporation, em Los Cerillos, Chile. Transportados por pilotos americanos e chilenos, o local de entrega aos revolucionários paulistas era a cidade de Encarnación, no Paraguai. Um desses aviões acidentou-se na fronteira do Chile com a Argentina, e outro foi apreendido pelos paraguaios em Concepción. Os que conseguiram chegar foram conduzidos à cidade de Campanário, no Mato Grosso, onde foram entregues aos revoltosos. Eram aviões de combate robustos e de bom desempenho – na verdade, os mais avançados empregados durante a revolução –, equipados com motor Curtiss D.12, capazes de realizar “piquês” verticais de bombardeio, com raio de ação de 1.000 quilômetros e teto de 4.600 metros. Dos nove previstos, contudo, apenas três foram efetivamente recebidos e utilizados em combate. Da mesma forma que o avião de Aderbal, os Falcons receberam os apelidos de “Kyri-Kyri”, “Kavuré-y” e “Taguató”.

Para diferenciar seus aviões dos legalistas, que utilizavam aeronaves de modelos iguais ou semelhantes, e evitar o fogo amigo, os paulistas aplicaram, inicialmente, na pintura da fuselagem e das asas, largas faixas brancas. Posteriormente, vários aviões das UAC receberam pintura branca e prata; faixas brancas e pretas foram aplicadas na fuselagem: a força aérea alvinegra, com as cores da bandeira de São Paulo.

## As Bases

A operação de uma aviação de combate requer bases adequadas que possibilitem a dispersão dos aviões, a manutenção, o reabastecimento e o remuniamento, além de possuir instalações para o pessoal e condições de segurança contra ataques inimigos. Acima de tudo, as bases da aviação precisam estar a uma distância da zona de combate que permita a melhor utilização do poder de combate das aeronaves.

Um dos fatores que contribuíram para o sucesso da pequena força aérea paulista foi a existência de numerosos campos

de aviação em todo o estado de São Paulo que puderam ser utilizados como base de operações. Durante a campanha contra a coluna revoltosa do General Miguel Costa, em 1926, a FPSP participou ativamente com sua aviação no eixo São Paulo-Goiás. Na oportunidade, para apoiar as operações aéreas, diversos campos de aviação auxiliares foram construídos no interior do estado, os quais seriam empregados intensamente em 1932: Itapetininga, Sorocaba, Lorena, Campinas, Mogi Mirim, dentre outros. A principal base da Aviação Constitucionalista era o Campo de Marte, uma área plana, localizada na capital do estado, que pertencia à FPSP.

A absoluta inferioridade de meios e as diversas tentativas feitas pela aviação federal para bombardear os aviões paulistas no solo levaram a Aviação Constitucionalista a mudar de base repetidas vezes, flexibilidade somente possível devido à quantidade de campos de aviação no estado. Inicialmente operando na Frente Sul, a partir da base de Itapetininga, os “Gaviões de Penacho” transferiram-se para a frente do Vale do Paraíba, na primeira quinzena de agosto, e, posteriormente, operaram na Frente Mineira. Com o avanço das forças legalistas nas frentes de combate, no entanto, os paulistas foram perdendo suas bases mais avançadas e, no final da revolução, operavam basicamente a partir do Campo de Marte.

## As Missões

As missões aéreas cumpridas pela aviação, no início da década de 1930, eram de caráter ofensivo e defensivo: reconhecimento a vista e fotográfico, bombardeio horizontal e picado, reconhecimento armado, acompanhamento do combate, observação e regulação do tiro de artilharia, cobertura aérea, escolta, caça, ligação e propaganda (lançamento de panfletos). Nos três meses de combate, a Aviação Constitucionalista teve a oportunidade de cumprir todas elas. Algumas foram típicas e se notabilizaram por marcarem, na História, a primeira vez que aconteceram no continente americano determinados eventos aéreos.

Logo nos primeiros dias da revolução, um dos Waco CSO capturados no Campo de Marte, pilotado pelo Capitão Ismael Torres Guilherme Cristiano, voou até o Rio de Janeiro, capital federal, para lançar, no centro da cidade, panfletos de propaganda contendo um manifesto que conclamava a população carioca a aderir à causa revolucionária. Nos dias subsequentes, diversas missões de propaganda foram realizadas.

O Major Lysias, embora cumprisse as missões de propaganda determinadas pelo escalão superior, julgava ser um desperdício utilizar sua unidade, com tão poucos meios, para lançar panfletos. Sempre que podia, procurava evitar tais missões: “Querem que o Grupo vá puxar o rabo do diabo, ele vai, e comigo à frente! Mas, ir jogar papezinhos, não!”.

Muitas das missões cumpridas pela Aviação Constitucionalista foram de ataque ao solo, em especial, na tentativa de surpreender a aviação federal em suas bases. No final de julho, quando a Aviação Constitucionalista operava na Frente Sul, a aeronave



Potez 25 TOE A-212.



Waco CSO C-5

federal Potez 25 TOE, matrícula A-117, começou a operar a partir do campo de aviação de Faxina. Para inutilizar tal avião, o Tenente João Ângelo Gomes Ribeiro recebeu a missão de realizar um ataque, levando como observador outro piloto, o Tenente Motta Lima. O ataque foi realizado também com um Potez 25 TOE (A-212), com bombas e tiros de metralhadora, inutilizando temporariamente o avião federal. Pelo êxito da missão, os aviadores foram elogiados pelo comandante do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista:

Louvo os Srs. Tenentes José Ângelo Gomes Ribeiro e Arthur da Motta Lima pela brilhante execução dada à missão aérea que lhes foi designada em Faxina, e da qual resultou a superioridade aérea completa por nossas forças.

Oficiais de reconhecida bravura e competência mais uma vez firmaram o conceito em que são tidos por este comando e por seus camaradas.

Já operando na Frente do Vale do Paraíba, em 11 de agosto, a Aviação Constitucionalista realizou um audacioso ataque noturno ao campo de Resende, na oportunidade, a principal base da Aviação Militar Federal. Levado a efeito à 01h30min, o ataque não acertou o alvo, tendo as bombas caído em uma fazenda vizinha. O bombardeio constituiu-se no primeiro ataque aéreo noturno realizado na América Latina.

Alguns ataques aéreos constitucionalistas, no entanto, além de errarem seus alvos, chegaram a atingir as próprias tropas paulistas, o que pode ser explicado em função da tecnologia de bombardeio então disponível. Em uma dessas oportunidades, o Coronel Euclides Figueiredo, comandante da 2ª Divisão de Infantaria em Operações constitucionalista, deixou registrado que:

DIA 27: – A Aviação Constitucionalista, pela manhã, bombardeou as nossas próprias posições, na pedreira da região de Fazenda Palmeira e da Fazenda Boavista, causando pânico à tropa, que debandou, abandonando momentaneamente as posições.

A Aviação Constitucionalista recebeu um golpe na tarde do dia 23 de agosto. Um pelotão de bombardeio federal conseguiu

acertar uma bomba no Potez 25 TOE A-116 – justamente o avião preferido do Major Lysias, que o chamava de “o Potez do comandante” – que estava estacionado no campo de aviação de Guaratinguetá. A aeronave ficou completamente destruída.

Apesar dos reveses, o 1º Grupo de Aviação Constitucionalista obteve sua maior vitória na Frente Mineira, no dia 20 de setembro. Quatro aviões federais Waco CSO, recém-adquiridos pelo EB, que estavam sendo trasladados do Campo dos Afonsos para a Frente Sul, aterraram em Mogi Mirim para reabastecimento. Uma patrulha constitucionalista composta por quatro aviões surpreendeu os aviões federais em terra e realizou o ataque. Na ação, foram destruídos pelas bombas dois Waco CSO, de matrículas W-13 e W-17.

As missões de caça ocorreram durante todo o período do conflito, embora em uma época em que ainda não existia o radar e os aviões não eram equipados com equipamentos de rádio, localizar o inimigo em voo era tarefa das mais difíceis. O primeiro registro de encontro entre aviões ocorreu logo no início das hostilidades, quando, em 13 de julho, o Waco CSO C-5 paulista deparou-se com o Potez 25 TOE A-217 legalista, próximo à cidade de Bananal. Depois de uma breve troca de tiros de metralhadora, os dois aviões retornaram para suas respectivas linhas.

Pouco mais de um mês depois desse encontro, no dia 8 de agosto, quando a Aviação Constitucionalista operava na Frente Sul, ocorreu, finalmente, o primeiro combate aéreo. Quando o Potez TOE federal A-117 sobrevoava a cidade de Buri, em missão de reconhecimento e bombardeio, foi atacado por uma esquadrilha constitucionalista, comandada pelo próprio Major Lysias, composta pelo Potez A-212 e pelos Waco C-2 e C-3. O Potez legalista tripulado pelo Capitão Arquimedes Cordeiro e pelo 2º Tenente Osvaldo Carneiro Lima recebeu uma rajada de metralhadora no radiador de arrefecimento do motor e foi obrigado a realizar uma aterragem forçada nas proximidades da estação de Rondinha, no interior das linhas federais. Apesar de os tripulantes terem sobrevivido, o Potez A-117 ficou completamente destruído. A ação foi registrada como o primeiro avião de guerra abatido em combate na América Latina.

## O Último Sacrifício

No final de setembro, estava evidente que a causa paulista estava perdida. Nas três frentes de combate principais, as tropas federais avançavam, capturando muitos dos campos de aviação paulistas. Para piorar a situação da Aviação Constitucionalista, o Governo Provisório havia adquirido 36 Waco C-90, dos quais 10 foram montados e utilizados em missões de combate, desequilibrando ainda mais o poder aéreo em favor dos legalistas.

O Governo Constitucionalista, no entanto, havia conseguido adquirir armas e munições no exterior, apesar do embargo internacional. A preciosa carga dirigia-se ao porto de Santos a bordo do navio Ruth. Ocorre, porém, que a Marinha havia estabelecido um bloqueio naval no litoral paulista, especialmente em Santos. Para que o Ruth pudesse desembarcar seu carregamento, seria



necessário furar o bloqueio e, para isso, o 1º Grupo de Aviação Constitucionalista foi convocado para realizar um ataque ao navio que liderava o bloqueio: o cruzador Rio Grande do Sul.

Na tarde do dia 24 de setembro, dois Curtiss O-1E Falcon e um Waco CSO paulistas, sob o comando do Major Lysias, atacaram o cruzador que se encontrava fundeado ao largo do farol da Ilha da Moela, efetuando o bloqueio da barra com outros navios da esquadra. No ataque, realizado a baixa altura, o Curtiss Falcon “Kavuré-y”, pilotado pelo 1º Tenente José Ângelo Gomes Ribeiro, e tendo como observador o 2º Tenente Mário Machado Bittencourt, foi atingido pelo fogo antiaéreo das metralhadoras do Rio Grande do Sul e mergulhou no mar, em meio a uma bola de fogo.

O dramático ataque foi o último sacrifício da Aviação Constitucionalista, e os Tenentes Gomes Ribeiro e Mário Bittencourt, os únicos aviadores paulistas mortos em ação. Os jornais paulistas publicaram manchetes sobre o ocorrido. O governador de São Paulo, Pedro de Toledo, enviou telegrama de condolências ao comandante das UAC:

Major Ivo Borges, Comandante da Aviação Constitucionalista – Queira aceitar e transmitir aos seus denodados companheiros de aviação constitucionalista a expressão do mais sentimento de pesar pelo trágico desaparecimento de José Ângelo Gomes Ribeiro e Mário Machado Bittencourt, gloriosos defensores da civilização brasileira a cuja grande causa prestaram o inextinguível concurso das suas asas imortais, em exemplos de fulgurante civismo. Em meu nome pessoal e do governo do estado de São Paulo, lamento a irreparável perda, que enriquece o tesouro dos nossos sacrifícios como também aumenta a dívida de gratidão da pátria para com aqueles que tão heroicamente a defendem, no campo da honra.

Oitenta anos depois, os destroços do “Kavuré-y” e os restos mortais de Gomes Ribeiro e Mário Bittencourt continuam repousando no fundo do mar da baía de Santos. Foi o último ato da aviação paulista na Revolução Constitucionalista, que terminaria com a vitória legalista uma semana depois.

## Considerações Finais

A Aviação Constitucionalista foi formada a partir de improviso e operou com total inferioridade de meios, tanto em pessoal quanto em aeronaves. Apesar das dificuldades, os aviadores paulistas tiveram papel destacado durante a Revolução de 1932, cumprindo suas missões de combate, do início ao fim da campanha. Diversos fatores possibilitaram tal feito.

A grande quantidade de campos de aviação disponíveis possibilitou a operação em todas as frentes e possibilitou a mudança de base quando a situação mostrou-se desvantajosa.

Os aviadores militares que optaram pela causa paulista possuíam muita experiência e, com seu arrojo, souberam tirar o máximo de proveito de suas aeronaves.

No que diz respeito à eficácia, a Aviação Constitucionalista cumpriu adequadamente as missões previstas, levando o pânico

às trincheiras legalistas e obtendo vitórias significativas, como a de Buri e a de Mogi Mirim. Nas frentes em que voou, a aviação paulista fez a diferença.

Merecem destaque as contribuições da aviação, durante a Revolução de 1932 – aí se inclui a Aviação Constitucionalista –, para a doutrina militar. O reconhecimento aéreo tornou-se essencial ao planejamento e à condução das operações militares, na medida em que possibilitava o conhecimento do inimigo atrás das linhas de contato e acrescentava profundidade ao campo de batalha. Na mão inversa, as forças terrestres precisaram estabelecer medidas para defesa contra a investigação aérea inimiga. A esse respeito, em função dos constantes voos de reconhecimento realizados pelos paulistas, o General Goes Monteiro, comandante das forças legalistas na Frente do Vale do Paraíba, emitiu ordens específicas para proteger suas tropas contra a investigação aérea inimiga.



*Equipe de terra armando um Potez TOE com bombas de 12kg, em uma base paulista.*

Outro elemento novo introduzido nas forças armadas brasileiras foi a defesa antiaérea (AAe). O intenso emprego do avião de combate demonstrou a necessidade de a força terrestre possuir a capacidade de se defender pelo fogo contra o ataque de aeronaves. No início da década de 1930, o EB não possuía artilharia antiaérea nem armamento de infantaria específico para defesa contra aeronaves. Somente a Marinha possuía metralhadoras e canhões AAe de pequeno calibre, montados nos encouraçados da Classe Minas Gerais e nos cruzadores da Classe Bahia. O avião paulista abatido pelo cruzador Rio Grande do Sul – pertencente à Classe Bahia – demonstrou a necessidade e as possibilidades da defesa AAe.

Por fim, merece destaque a afirmação do poder aéreo junto às forças armadas brasileiras da época: Exército e Marinha. Após o emprego do avião na Revolução de 1932, no Brasil, não mais se pode prescindir da terceira dimensão no campo de batalha.

Os aviadores constitucionalistas deixaram um legado. Homens de aço – poucos, porém arrojados – voando frágeis máquinas de tela, constituíram uma força aérea improvisada que fez muito mais do que dela se podia esperar.

# O Último Voo

Flavio Catoira Kauffmann

Ten Cel Av  
kaureserva@gmail.com



Araken, O último voo – 3x4m.



A luz fria do hospital não se parecia com a de nenhum dos tantos amanheceres que ele já testemunhara. Era pálida, impessoal, sem aquele tom dourado que aprendera a reconhecer desde os tempos de treinamento, quando acordava antes do sol para o voo na madrugada.

Agora não havia OFRAG, nem mapas para estudar. Apenas a espera...

Ele fechou os olhos e tentou lembrar da primeira vez que sentira o vento contra o rosto, ainda menino, na nacele traseira do pai, então um entusiasmado tenente da FAB, em um velho T-6. A sensação de liberdade, a vertigem do céu se abrindo em todas as direções, o mundo lá embaixo, pequeno, insignificante.

Quase morrera. Várias vezes. A acrobacia a baixa altura sobre a praia cearense, quando perdera o controle da aeronave e só conseguira recuperar a poucos metros do solo. Os parafusos de Xavante de mais de 20 voltas que seu louco instrutor de caça determinava. Os rasantes em Anápolis e Boa Vista, levantando a poeira do chão. A espuma das ondas contra o nariz, no ataque à esquadra a dezenas de milhas da costa. O combustível sempre no limite, berrando com suas luzes vermelhas acessas.

Houve até um dia em que se vira despencando rumo à terra, solto no vazio, com mãos e rosto queimados, após a explosão de seu avião em voo, apenas para chegar de paraquedas, milagrosamente, no chão, ainda vivo, ainda inteiro.

Sempre voltava. Sempre escolhia voar outra vez.

Agora, porém, a batalha era outra. Nenhuma manobra evasiva, nenhum *jink out* poderia desviá-lo do que vinha pela frente. Nenhuma perícia aviatória o salvaria. A cirurgia era arriscada, diziam os médicos. Tripas desgastadas pelo tempo, pela carga “G” dos ioiôs de alta, e, talvez, envenenadas pelo caldo de feijão a cavalo da Clady Drinks, regado com ravasca, dos tempos de cadete na Praia dos Artistas, da miscelânea na Maria Boa, do caldo de sururu em Barra de Caravelas ou pelo uísque batizado do Gruta Azul, em Porto Alegre.

Suas chances não eram lá muito grandes. Ele sabia bem o que isso significava.

Sorriu sozinho, encarando o teto como se enxergasse além, muito além daquele hospital. Se tivesse tempo, teria contado ao jovem médico de olhos cansados que o examinara que ele já havia morrido muitas vezes. Morrera em Canoas e em Natal, quando, sem combustível, quase não alcançara a pista. Morrera na pista, quando seu F-5 se recusara a decolar, enredando-se na barreira. Morrera por diversas vezes em voo por instrumento real, em meio a relâmpagos e fogos de santelmo. Morrera cada vez que um amigo caía dos céus para nunca mais voltar.

Pensou nas coisas que apenas os que voam podem compreender. Na poesia de entrar com dois F-5 e no vertedouro da usina de Paulo Afonso, seguindo com precisão a sinuosidade do terreno, os aviões colados ao solo como falcões rasantes. Nas interceptações noturnas sobre o Vale do Paraíba, em que as estrelas cadentes pareciam querer cair dentro da nacele, queimando, um instante antes de se desfazerem no escuro.

Lembrou a visão estonteante da curvatura da Terra em um *zoom* supersônico, quando tudo parecia estar à beira do espaço infinito.

Como explicar isso a alguém que nunca sentiu o céu girar sob os próprios pés em um *tonneau* vertical? Como traduzir a embriaguez de um mergulho em alta velocidade, quando as asas vibram como um diapasão em uma nota perfeita?

E, além de voar, amara. Muitas e intensamente. A última mais do que todas. Assim, sempre vivera...

Respirou fundo. Ainda se lembrava da sensação do manche entre os dedos, a vibração do motor, o peso do capacete, o cheiro do querosene e da pólvora na rajada curta.

Em Butiá, na Marambaia ou na Prainha de Aquiraz. Ainda podia sentir o arrepio da subida, a aceleração do *after burner*, que esmagava o peito. A decolagem de alerta e o reabastecimento em voo. A adrenalina do combate aéreo. E a descida em meio à densa névoa que, magicamente, se dissipava para o pouso suave do Jambock, em sua amada Base Aérea de Santa Cruz. A plenitude de um voo perfeito.

Ele também sabia que estava pronto. Não havia mais temores, nem dúvidas. Se o Arcanjo Gabriel quisesse soprar sua trombeta, como na velha canção de Cole Porter, ele que soprasse...

O piloto estava a postos, esperando a ordem de decolagem. Desta vez, não havia plano de voo nem coordenadas traçadas. Mas a sensação era a mesma de sempre, um frio na barriga, um ligeiro *frisson* sob a pele.

E, então, quando chegasse o momento, ele seguiria, como sempre fizera. Talvez, pensou, a morte não fosse muito diferente daquilo. Talvez fosse apenas mais uma decolagem. Uma que não precisava de plano de voo.

Respirou fundo o gás da anestesia, aplicado pela walquíria loura de jaleco branco, fechou os olhos, permitindo-se imaginar o que viria depois.

Se houvesse algo além, que fosse um céu limpo, um horizonte infinito, um motor ronronando suave sobre as dunas de Genipabu, a restinga da Marambaia ou as coxilhas do pampa sem fim.

Se houvesse algo além, que fosse um último voo de caça, sem *debriefing* e sem relatório... em direção ao infinito.

# A FAMÍLIA AERONÁUTICA

Cel Av Renato Paiva Lamounier



*Ao meu lado, minha esposa Cleide. Abaixo, à esquerda, minha filha Cristina, Médica Veterinária residente em Joinville-SC, e com ela, meu neto Ravi.*

*Também abaixo, à direita, meu filho Rodrigo, profissional da Indústria Cinematográfica, Televisiva e de Publicidade como Diretor de Locação. Com ele, minha nora Luisa e meus netos Tomás e Lia.*



Produto típico de uma genuína família da classe média/média brasileira, o pai, bancário e a Mãe, professora primária e costureira, tomo emprestadas as palavras de José Cândido de Carvalho, o celebrado escritor campista, autor do pitoresco romance *O Coronel e o Lobisomem*, começando por dizer que “fui inaugurado” no mês de março do ano da graça de 1939, numa tempestuosa noite em que se foi a eletricidade e a luz veio de uma candeia a óleo de mamona para guiar as mãos da parteira tia Carminha, ao som dos trovões e lampejo dos relâmpagos sobre a pequenina cidade do ainda sertão do oeste mineiro de Nossa Senhora das CANDEIAS da Picada de Goiás.

Romantismos e reminiscências à parte, após o curso primário seguiram-se cinco anos de internato no célebre *Gymnásio Santo Antônio* de São João del Rey-MG dos Frades Franciscanos Holandeses. Daí para a EPC do Ar, na vizinha Barbacena, foi mais do que uma esticada geográfica para se constituir num salto para o fascinante mundo da Aviação, vivido com intensa atividade e felicidade na FAB, instituição que ora reverencio com amor, orgulho e gratidão pelas oportunidades profissionais e de realização pessoal, em cujo seio prestei, com sincera e viva emoção, o juramento à Bandeira Nacional, um solene compromisso sem prazo de validade.

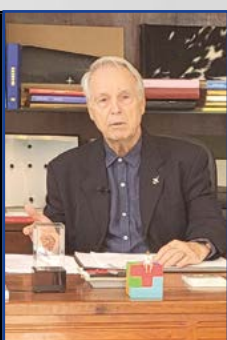
Formado na Escola de Aeronáutica do “já lendário” Campo dos Afonsos na Turma de 1960, andei e rodei o Brasil e o Mundo, tendo constituído minha família no ano de 1969. Na falta de uma foto em conjunto num momento recente, apresento-lhes os que hoje a formam neste mosaico atual e montado especialmente para a honrosa distinção que ora nos concede a nossa Revista Aeronáutica.

Em benefício da brevidade, sintetizo essa história com um despretenso registro à guisa de poesia, sem um poema ser, assim como poeta não o sou; cuja razão foi presentear a Cleide, por ocasião de nossas Bodas de Prata, em um momento de louvor a Deus na Missa celebrada pelo grande amigo, o Capelão Monsenhor Sebastião Bartolomeu Mendes, que já celebrara o nosso casamento e o batizado de nossos filhos. Missa essa com um significado muito especial, qual seja estar a Cleide cruzando o decisivo e delicado marco de um ano pós-transplante de medula óssea devido a uma muito grave e letal leucemia mieloide aguda, àquela época um tratamento ainda pioneiro, sofrido, demorado e de alto risco. Impossível falar na Família sem mencionar este marcante episódio por ela vivido e vencido graças à dedicação à competência dos profissionais do INCA.





# Documentário do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico



**Araken**

Pensamento Brasileiro  
e Filosofia Política



**Frederico  
Bergamo**

Cultura Brasileira



**Fernando  
Bícudo**

Arte Brasileira



**Osvaldo  
Albuquerque**

Pensadores  
Brasileiros



**Ricardo  
Vélz**

Valores e Tradições  
luso-brasileiras



**Marco Aurélio  
Mendes**

Pensamento  
Aeronáutico



**Flávio  
Kauffmann**

Liderança



**YouTube**

@pensamentobrasileiro

