

Revista **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 331
2026



EXPEDIENTE

Abr a Jun ▪ 2026

Presidente

Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

Vice-Presidente

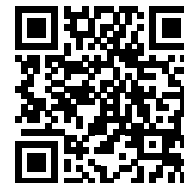
Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Foto de capa: HQ
450 - Hermes
(VANT) / FAB.

O encarte do
desembargador
Reis Friede
compõe a revista.



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 Eduardo Costa Mattos

Diretor de Contratos

Ten Cel Esp Sup Evandro José Barros Leite

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 Av Antonio Deluigi
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 - Maj Brig Ar Venancio Grossi

CONSELHO FISCAL

Presidente - Maj Brig Int Manoel José
Manhães Ferreira

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores do Clube de Aeronáutica

Cel Av Araken Hipolito da Costa
Cel Av Ajauri Barros de Melo
Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos

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

3

Mensagem do Presidente
Marco Antonio Carballo Perez
Maj Brig Ar

6

O Temporal que
me deu Asas
Hugo Moura
Cel Av

8

Reminiscências
Venancio Grossi
Maj Brig Ar

12

A Era de Ouro
da Mediocridade
Antonio Carlos Gomes Siqueira
Engenheiro

14

Nos Primórdios da
Aviação Supersônica
Reinaldo Peixe Lima
Cel Av

20

A Força de Sistemas...
Marco Antonio de Freitas Coutinho
Cel EB

24

Dos Vícios
e das Virtudes
Renato Paiva Lamounier
Cel Av

26

C-130 Hércules
Helio Perez
Cel Av

28

A Metamorfose
da Cidade de Deus

30

Formação da
Nacionalidade...

34

Ainda Sobre o STF
Ives Gandra
Jurista

36

A Teoria da Guerra
Hugo Barreto Macedo
Cel Av

38

A Luta pelo Voto
Secreto,...
Fernando Bicudo
Produtor Cultural

40

Sobre a Salvaguarda
da Pessoa Humana...
Encíclica do Papa Leão XIV

44

INCAER 40 anos

48

A Família Aeronáutica



Mensagem do Presidente

Prezados leitores, civis e militares:

Ressaltamos a conclusão das eleições do CAER, ocorridas no período de 08 a 11 de Junho, com relativa tranquilidade, tendo a Chapa Azul, da atual administração, sido reeleita para mais uma gestão de dois anos. Agradecemos a confiança do nosso quadro social e nos comprometemos a manter a eficiência, a transparência e os bons resultados da atual gestão. Que venham mais dois anos de sucesso!

Relembramos a realização da nossa festa na Sede Barra, animada pela Banda Garçons Cantores, no sábado, dia 04 de Julho, às 20:00 horas. Venha participar e se divertir com a família e amigos.

Preparem-se para o nosso grande Baile dos 80 anos do nosso Clube, cujo aniversário é dia 05 de Agosto. O esperado baile será no sábado, dia 08 de agosto, e será animado pela renomada Banda Palace, que já esteve conosco em outras festividades. Várias mesas já foram vendidas. Restam poucos lugares. O convite dá direito ao coquetel de entrada, ao belo jantar e sobremesa e a todas as bebidas (pró-seco, vinho e whisky). Haverá um open bar fornecendo várias bebidas preparadas na hora. O serviço de alimentação e bebidas será fornecido pelo Bufê Mel Gastronomia, nosso parceiro no restaurante da Sede Central. Com certeza, será uma bela noite! Reserve o seu lugar.

Concluimos as obras de construção das oito quadras de pickleball na Sede Barra. O esporte está sendo muito praticado pelos nossos sócios. No local, também está sendo concluído um grande “lounge” com dois andares, com atendimento de bar e lanchonete, pelo nosso concessionário Barra Deck. O projeto deste novo espaço está muito bonito e terá uma bela vista da Pedra da Gávea!

Nesta edição da nossa prestigiada Revista contamos com excelentes matérias de vários colaboradores. Aproveitem bastante.

Boa leitura e um cordial abraço a todos!

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

CURSO DO PENSAMENTO BRASILEIRO E AERONÁUTICO ENCERRA MAIS UMA EDIÇÃO



Participantes do 14º Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico de 2026.



Diplomação – Cel Av Sealdizones e Cel Av Peixe Lima.



Café da manhã na Sala Vip.

Foi encerrada, no último dia 26 de maio, na Sede Central do Clube de Aeronáutica, a 14ª edição do Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico, iniciativa promovida pelo Departamento Cultural do CAER dentro da programação comemorativa pelos 80 anos do Clube de Aeronáutica.

Durante o mês de maio, a programação contou com as seguintes e importantes palestras:

- Pensamento Brasileiro – Cel Av Araken
- Criação do CAER e entorno cultural – Cel Av Mattos
- Cultura Brasileira – Fernando Bicudo
- Pensamento Aeronáutico – Ten Brig Ar Mendes
- Política – Cel Eng Oswaldo
- Guerra – Cel Av Póvoas
- A Construção Econômica do Brasil – Des. Reis Friede

A cerimônia de encerramento foi marcada pela diplomação dos participantes e por uma emocionante apresentação musical ao piano do Cel Av Ubirajara Carvalho da Cruz, proporcionando um momento especial de confraternização e celebração entre os presentes. Após a solenidade, foi realizado um coquetel comemorativo na Sede Central.

Ao longo de mais uma edição, o Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico reafirmou sua relevância como espaço de reflexão, cultura e troca de conhecimentos, fortalecendo o papel do Departamento Cultural na promoção de debates e conteúdos ligados à história, ao pensamento nacional e à cultura aeronáutica.

A iniciativa integrou a agenda cultural comemorativa dos 80 anos do CAER, reforçando a tradição do Clube de Aeronáutica como um espaço voltado à convivência, ao conhecimento e à valorização da cultura e da memória institucional.



Apresentação musical, ao piano, do Cel Av Ubirajara Carvalho da Cruz.

O TEMPORAL QUE ME DEU ASAS

Hugo Moura

Cel Av
mourahjt@gmail.com

A memória, por vezes, é como o céu de Guarapuava: vasto, de um azul profundo, pontilhado por nuvens que carregam histórias. Corria a metade da década de 1960, e eu, com meus 12 anos, vivia a rotina peculiar de ser filho do comandante do 1º Esquadrão Independente de Cavalaria. A vida na Vila Militar era um mundo à parte, mas, naquele ano, o mundo inteiro pareceu aterrisar em nossa pequena cidade.

O aniversário de Guarapuava seria celebrado com um espetáculo inédito: uma demonstração da Esquadrilha da Fumaça. A expectativa tomou conta de cada rua, de cada conversa. No dia do evento, a cidade parou. Olhos fixos no céu, vimos aqueles ases da aviação desafiarem a gravidade. As aeronaves, em formação impecável, dançavam um balé preciso e audacioso. As piruetas solitárias de um dos aviões eram como um grito de liberdade que ecoava em meu peito de menino. Era mais que impressionante,



era mágico. Para nós, aqueles pilotos não eram homens, eram heróis que cavalgavam pássaros de aço.

A festa terminou, mas o céu, que fora palco de tanta alegria, decidiu pregar uma peça. Uma chuva torrencial desabou sobre a cidade, um dilúvio que se estendeu por três, talvez quatro dias. Os pássaros de aço estavam presos ao chão, impedidos de retornar ao seu ninho na Escola de Aeronáutica. E, assim, por um capricho do tempo, o destino entrelaçou a cavalaria e a aviação.

Os heróis do ar foram alojados no Cassino dos Oficiais, no nosso quartel. Meu pai, com sua hospitalidade de comandante, achou que os deixar confinados em um alojamento de quartel não seria uma boa opção. E então fez o convite que mudaria minha vida: “Venham jantar em casa, todos os dias, enquanto essa chuva não passar.”

De repente, os super-homens que riscavam o céu estavam ali, na nossa sala de jantar. Eu e meus irmãos, com os olhos arregalados, ouvíamos suas histórias, suas risadas, sentindo a energia contagiante daquela irmandade. Lembro-me claramente do então Major Braga, o líder da esquadrilha, da figura divertida do Tenente Land, um com o nome esquisito – Rizental – e outros cujos nomes se perderam na bruma do tempo, mas cujas presenças marcaram profundamente minha mente. Foi ali, entre uma garfada e outra, impactado pela demonstração aérea e agora pela proximidade com aqueles homens extraordinários, que uma semente foi plantada em mim: eu seria um deles. Eu seria aviador.

A vocação, nascida sob a chuva, foi reforçada meses depois, sob o Sol. Um C-47 do Correio Aéreo Nacional pousou no aeroporto. Meu pai também me levou para recebê-los, e, desta vez, o que me assombrou foi o porte daquela máquina. O avião era gigantesco, para nós, meninos, era uma fortaleza

voadora. Na hora da partida o piloto acenou para nós da janela da cabine, acelerou os motores e girou o avião no início do táxi. Aquele ronco forte dos motores não era um barulho, era uma sinfonia de potência que vibrou nos meus ouvidos, confirmando o chamado.

No ano seguinte, por desconhecer a existência de uma escola preparatória da Força Aérea, fui para a EsPCEX. Mas o destino, que já havia usado a chuva para me guiar, tinha outra carta na manga. Em uma competição esportiva entre as três escolas (NAE), conheci alguns alunos (Peixoto e Farias) de Barbacena. Foi quando descobri que meu sonho tinha um endereço: a Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, e que eu poderia pedir transferência.

Assim o fiz. Em 1970, o menino de Guarapuava, que um dia viu heróis jantando em sua casa, fazia parte da primeira turma do CFPM. Tive a honra e o privilégio de pertencer à última turma que voou e solou o T-21 Fokker no lendário Campo dos Afonsos, o berço da aviação militar brasileira. Uma homenagem especial para o meu primeiro instrutor de voo, o Ten Lauande, que me ensinou a voar!

Hoje, mais de 60 anos depois, quando fecho os olhos, ainda penso e agradeço os efeitos benéficos daquela chuva em Guarapuava e ouço o ronco do C-47.

Recordo-me com uma saudade imensa daqueles tempos da minha adolescência, dos meus dias de cadete, da carreira que abracei com corpo e alma. Foi uma jornada inesquecível. E se o tempo, em sua infinita sabedoria, me permitisse retornar, eu faria tudo de novo, sem tirar nem pôr. Desde o começo, um tanto inusitado... Afinal, foi um temporal que me deu asas... e me levou para voar.

Da esquerda para a direita: Wylton, Land, Pamplona, Braga, de Castro e Rangel.



Reminiscências 60 anos

FORTALEZA 1º/4º GAV – 1966

Venancio Grossi

Maj Brig Ar

venancio.grossi@gmail.com



Trinta e um (31) Aspirantes Aviadores da Turma de 1965.

Trinta e um (31) Aspirantes Aviadores de 1965 chegaram em Fortaleza, em fevereiro de 1966, para realizar o curso de pilotos de caça. Fomos apresentados ao Comandante da Base, Cel Av Feliu Tavares, piloto de caça com o curso de P-40 em BASC, da turma que seria conhecida como os “33 do Pacífico”, ele nos fez uma preleção, dizendo que, como o Esquadrão ainda não estava preparado para nos receber porque os instrutores ainda estavam termi-

nando o curso de padronização em Natal, no 5º Gav, nós passaríamos um tempo na Base, e para isto ele tinha mandado preparar um curso com uma parte de aulas teóricas e com um final de voo de formatura com as aeronaves T-6 da Esq. de Adestramento da Base.

E assim foi feito, passamos o final do mês de fevereiro e a primeira semana do mês de março nessas atividades de aulas dos mais variados assuntos militares e aeronáuticos. O mais

interessante foi o voo de Esquadrilha de três aviões, todo ele feito pelos Aspirantes, tanto os líderes como os alas.

O voo era feito da seguinte maneira: cada aeronave com dois pilotos, um pilotava e o outro ia de saco, isto por 30 minutos, quando então pousávamos e trocávamos de posição, porém a posição na esquadrilha continuava a mesma.

Voei com o Iso no T-6D 1252 no dia 02 de março.

Logo em seguida, o Cel Feliu passou o Comando da Base para o Cel Av Nelson Dias de Sousa Mendes.

Durante o curso teórico do TF 33 e do F-80 fizemos também um curso de sobrevivência na selva e no mar. O curso de selva foi feito na “floresta”, atrás do hangar do armamento, e o de mar, na ponta do Mucuripe. Estes cursos foram ministrados pela Tropic Survival School, que ficava sediada na Zona do Canal, no Panamá.

Depois da morte do Nagatani, afogado na praia de Iracema, em um fim de semana, o curso transcorreu normal.

Para marcar o centenário da morte do patrono da infantaria, o Exército Brasileiro (EB) promoveu um concurso de tiro com arma longa, que teria o objetivo de honrar o patrono bem como marcar a data da introdução do fuzil FAL 7.62 na tropa. Ora, nós não tínhamos armamento na Base que pudesse fazer frente ao FAL, então Salazar foi ao Sousa Mendes e apresentou o problema, dizendo que o EB tinha várias unidades competindo com o fuzil novo, e a Base iria acabar em último lugar. Cel Souza Mendes, depois de algum esforço, conseguiu que o EB emprestasse o fuzil para a Base, mas com o compromisso de não mexer no sistema de pontaria. Assim o fizemos, a equipe da Base era Salazar, eu e o Pires da Silva.

Terminado o campeonato a Equipe da Base ganhou a competição. O EB não engoliu, quase fizeram um inquérito para saber se tínhamos ou não mexido no sistema de pontaria. Não mexemos, ganhamos corrigindo os tiros.

Após voltamos a nossa lide diária, muito voo, emprego do armamento aéreo e viagens em altitude e voos de VI.

Já no final do curso fiz duas viagens a Belém, uma foi com o Areal e a outra foi com o Maj Roestel, da USAF, isto foi no dia 08 de outubro, no TF-33 4310. Assim que pousamos em Belém, o Maj me pediu que o acompanhasse ao Museu Goeldi, fiquei intrigado com o interesse dele, foi quando ele me disse que estava passando para a reserva e iria voltar a sua atividade de zoologia

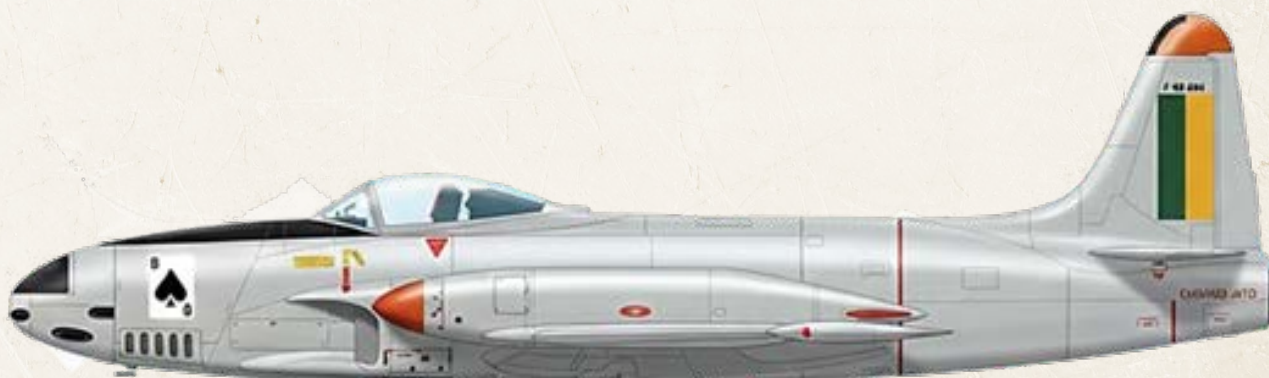
com especialização em insetos. Passei a tarde daquele sábado, até a noite, acompanhando-o por todo o museu, estante por estante, vendo-o anotar tudo sobre os *bugs* que lhe interessavam. Sobre o Maj Roestel, o Paulo Pinto escreveu o seguinte: “Ele era um veterano, bem mais velho, que havia voado P-38 (L-5) de reconhecimento na II Guerra e também no Vietnã, onde fora CAA, voando alguma avioneta que não lembro (acho que L-19). O Roestel era ‘o cara’ com seu enorme charuto e se integrou de tal forma com a gente que até katrapo jogou”. Piloto de Caça é realmente diferente.

Durante o curso tivemos um acidente no qual o Mauro perdeu a vida, e sobre este acidente o Paulo Pinto escreveu: “No dia 31/08, último dia do tradicional e cavernoso mês de agosto para aviadores, acidente fatal com o Aspirante Mauro Cavalcante voltando em emergência do estande de tiro. Ele abandonara Aquiraz, acompanhado do Starling (não recordo bem, mas ele estava sem comunicação) e se posicionou no Ponto 1 do Tráfego de Emergência (5.500 pés), iniciando a aproximação de 360 graus. No Ponto 3 (se não me engano, onde deveria estar a 2.500 pés), mais ou menos a 90 graus com a pista, o avião mergulhou, caindo na Lagoa de Porangabuçu”. Quase no final do curso passou por FZ um TF-7 de Santa Cruz em viagem para Belém, sendo recepcionado por vários oficiais do Esquadrão.

O nosso curso foi abreviado em quase um mês, e dos 15 que se formaram caçador somente sete foram mandados para unidades de caça: 3 para o 14, e 4 para o 1º GAvCa, os demais foram classificados em SBYS para serem instrutores de voo.

Relação dos oficiais instrutores:

- Lauro Ney Menezes – Cmt
- Marcos Clemente Amaro da Silveira – Op
- Jose Salazar Primo – AuxOp
- José Flávio Celestino – Mat
- Piragibe Fleury Curado – Ajd
- Lúcio Starling de Carvalho – Trn
- Aldir Raposo Martins – Trn
- Thomas Anthony Blower – SC
- Paulo José Pinto – OSV
- José Isaias Villaça – Trn
- Roberto Gonçalves Coelho – AuxAjd



- Walter de Freitas Felinto – AuxMat
- Enio Von Marees – T&B
- Frederico Queiroz da Veiga – Nav
- Antônio Carlos Chagas – Eg Voo
- Jose Valentino Granato Areal – AuxMat

Foram comandantes de Esqda em 1966:

- Salazar – Ouros
- Celestino – Paus
- Fleury – Espadas
- Starling – Copas

Caçadores Formados em 1966:

- 1º Ten Av EDMAR CP
- 2º Ten Av ROSA H P
- 2º Ten Av JORDÃO F A V
- 2º Ten Av SOUTO HPO
- 2º Ten Av BURITY GM
- 2º Ten Av CANDIOTA S S
- 2º Ten Av SAITO J
- 2º Ten Av GROSSI V
- 2º Ten Av ANCILON C AC
- 2º Ten Av ABREU M AL
- 2º Ten Av PIRES AS J
- 2º Ten Av TRINDADE N LR
- 2º Ten Av SEGADÃES S R
- 2º Ten Av LUCENA E Q
- 2º Ten Av ISO CRC

O Estagiário Padrão foi o Buriti, eu tive a oportunidade de ganhar alguns troféus no emprego do armamento aéreo (Bomb. Rasante e Ataque com foguetes) e tiro com armas portáteis.

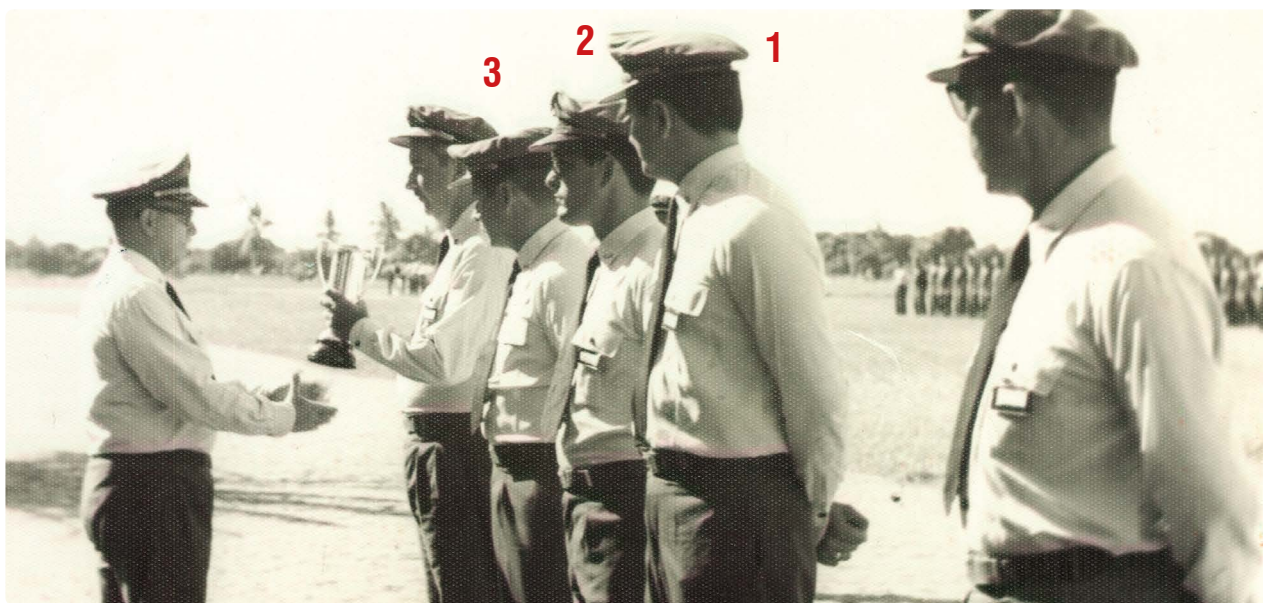
Durante o curso tivemos a ocorrência de três óbitos, o primeiro foi de Nagatani que, mergulhando na praia de Iracema, bateu com a cabeça em uma pedra, vindo a se afogar.

O segundo foi o Spinkus, que, voltando de saco com o Ari Rodrigues, de uma viagem a Natal de T-6, sofreu um acidente e faleceu.

O terceiro foi com o Mauro Cavalcanti, que já foi descrito acima.

Ao terminar de escrever estas reminiscências, vem-me um sentimento de pesar ao me lembrar que o 1º/4º não existe mais, pois foi extinto pelo Comando da FAB, pobre de uma Força Aérea que extingue uma Unidade com um passado tão grande de serviço prestado à Força na formação de turmas de pilotos de caça. A sua importância era tão grande que era conhecida como a Sorbonne da Caça. Com o seu desaparecimento, perderam-se o espírito e a tradição, que eram a base para a formação de todos que por ela passaram.

Ao fechar uma unidade como essa, as autoridades da Força mandaram uma mensagem subliminar para todos os demais Esquadrões da FAB, dizendo que não adianta manter um espírito de lealdade e de compromisso com a sua unidade, pois ela poderá vir a ser fechada, como foi o 1º/4º GAV. Isto é um veneno que corrói a confiança mútua entre os componentes da Unidade, quebrando a motivação. O moral do grupo, tirando deles o sentimento de pertencer a algo muito importante, além de quebrar o Espírito de Corpo, essencial para qualquer organização e principalmente para uma Unidade de Combate.



Entrega de medalhas no torneio com o EB. Equipe de tiro: 1. 2º Ten Av Grossi, 2. Cap Av Salazar, e 3. 2º Ten Av Pires da Silva.

Baile de aniversário do Clube de Aeronáutica

80 *Anos*

08 de agosto, às 21h

R\$ 270 (sócios) e R\$ 350 (não sócios)
em até 3x no cartão.

Buffet, jantar e bebidas inclusos.

Informações: (21) 96423-1341

(terça a sexta, das 8h às 17h)

Participação

Banda Palace

Traje: Esporte Fino

Praça Marechal Âncora, 15

Centro - Rio de Janeiro

A Era de Ouro da Mediocridade

Antonio Carlos Gomes Siqueira

Engenheiro

asiqueira700@hotmail.com



Estamos entrando em um momento paradoxal na história da produção de mídia: um renascimento tecnológico que corre o risco de produzir um declínio estético. A rápida proliferação de ferramentas de IA e agentes autônomos reduziu drasticamente as barreiras de entrada na realização cinematográfica, na

criação de conteúdo e na narrativa visual. O que antes exigia anos de formação técnica, disciplina colaborativa e julgamento estético agora pode ser reproduzido – muitas vezes de forma convincente – por indivíduos com experiência mínima. Essa democratização é frequentemente celebrada. Também deve ser examinada com cautela.

No centro dessa transformação está uma assimetria estrutural: as ferramentas evoluíram mais rápido do que a sensibilidade necessária para usá-las bem.

Sistemas de IA se destacam no reconhecimento de padrões e na replicação. São treinados em vastos conjuntos de dados compostos por mídias existentes – filmes, roteiros, imagens, edições – e são otimizados para reproduzir aquilo que já se mostrou eficaz. Ao fazer isso, eles codificam não apenas as forças das obras anteriores, mas também suas redundâncias, seus clichês e suas convenções seguras. Quando colocados nas mãos de criadores inexperientes, esses sistemas não elevam o gosto, amplificam os padrões dominantes.

O resultado não é apenas mais conteúdo, é mais conteúdo mediano. E, muitas vezes, medíocre.

Historicamente, as limitações técnicas funcionavam como um filtro. O filme era caro. A edição exigia trabalho físico. A produção demandava coordenação e *expertise*. Essas restrições obrigavam os criadores a tomar decisões com cuidado. A escassez produzia seletividade. Agora, a abundância produz saturação. Quando criar se torna fácil e praticamente sem barreiras, discernimento se torna opcional – e frequentemente ausente.

É nesse ponto que o fenômeno começa a se assemelhar ao que teóricos políticos há muito descrevem como a “tirania da maioria”. Não em um sentido estritamente político, mas cultural e econômico. Plataformas, algoritmos e incentivos de mercado recompensam cada vez mais aquilo que é amplamente aceitável, em vez daquilo que é mais refinado. Métricas de engajamento favorecem a familiaridade. O público, quando agregado em larga escala, tende a gravitar em direção ao que já reconhece. A IA, treinada nessas mesmas preferências coletivas, devolve esse padrão ao sistema.

Surge um circuito fechado, ou um círculo vicioso.

No cinema, essa dinâmica é particularmente visível na tendência industrial a sequências, *reboots* e franquias estendidas. Um filme bem-sucedido deixa de ser uma obra artística concluída; torna-se um conjunto de dados. Seus ritmos narrativos, arquétipos de personagens, estruturas de roteiro e motivos visuais são extraídos, analisados e reutilizados. A pergunta deixa de ser “Que história precisa ser contada?” e passa a ser “O que funcionou antes, e como podemos reproduzir isso com o menor risco possível?”

A IA acelera essa lógica. Ela permite que produtores – e, cada vez mais, criadores independentes – simulem a estrutura de sucessos anteriores com uma eficiência sem precedentes. Roteiros podem ser gerados que “soam como” sucessos passados. Estilos visuais podem ser imitados. *Trailers* podem ser montados para seguir padrões comprovados de engajamento. O processo não exige compreensão profunda, exige acesso ao modelo.

Mas imitação em escala não produz inovação, produz convergência.

A continuação de filmes que nunca foram concebidos para ter continuação é sintomática dessa condição. Narrativas que

antes derivavam sua força do fechamento são reabertas, não por necessidade artística, mas por viabilidade algorítmica. A integridade da obra original torna-se secundária em relação à sua capacidade de reprodução. Cada nova iteração se afasta mais da intenção inicial e se aproxima de uma fórmula.

O que se perde nesse processo não é apenas originalidade, mas julgamento.

Uma boa produção não é definida apenas pela execução técnica. Ela é o resultado de decisões acumuladas – o que incluir, o que excluir, onde posicionar a câmera, quando cortar, quando permanecer em silêncio. Essas decisões são moldadas pela experiência, pelo erro, por uma compreensão de forma que não pode ser reduzida a simples correspondência de padrões. A IA pode sugerir opções; não pode substituir a disciplina necessária para escolhê-las de maneira significativa.

Quando indivíduos sem essa base recorrem intensamente a sistemas de IA, o processo de tomada de decisão passa a ser terceirizado. A ferramenta propõe, o usuário aceita. Com o tempo, a distinção entre escolha intencional e padrão gerado começa a se dissolver. O trabalho pode parecer polido, mas carece de autoria. Ele se assemelha a algo já visto porque, em um sentido fundamental, já foi.

Esse é o risco central do momento atual: não que a IA produza conteúdo ruim, mas que produza conteúdo bom o suficiente – e que esse “bom o suficiente”, multiplicado em escala, redefina as expectativas para baixo.

Os mercados se adaptam à oferta. Se o público for continuamente alimentado com obras competentes, porém pouco notáveis, seu padrão de avaliação muda. O excepcional se torna menos visível, não porque desaparece, mas porque é diluído em um volume avassalador do mediano. A descoberta se torna mais difícil. A diferenciação se torna mais arriscada. O incentivo para buscar excelência enfraquece.

Nada disso implica que a IA seja inerentemente prejudicial ao cinema, às artes, à ciência ou ao processo criativo em geral. Pelo contrário, nas mãos de profissionais qualificados, ela pode expandir possibilidades criativas, reduzir barreiras logísticas e permitir novas formas de expressão. O problema não é a ferramenta em si, mas o contexto em que ela é utilizada.

Quando o acesso se expande sem uma formação paralela de gosto, técnica e senso crítico, a produção aumenta, enquanto a qualidade se fragmenta.

Não estamos testemunhando o fim da criatividade. Estamos testemunhando sua difusão.

E dentro dessa difusão reside um desafio: resistir à força gravitacional do mediano, manter padrões em um ambiente que já não os impõe e lembrar que a essência do cinema nunca foi a capacidade de produzir imagens – mas a capacidade de decidir quais imagens realmente importam.

Nos Primórdios da Aviação Supersônica

Reinaldo Peixe Lima

Cel Av

peixelima@casaer.com.br



A primeira vez que vi um Mirage III foi na Base Aérea de Santa Cruz, no Rio de Janeiro. Estávamos em abril de 1973 e o caça supersônico recém-incorporado à FAB fazia sua primeira aparição nos céus cariocas. Ao lado da pista de pouso, assisti de perto à aterrissagem do líder do esquadrão. A aproximação final me deixou impressionado, não só pela atitude do avião, com o nariz muito alto e escorado com muita potência do motor, como também pela velocidade de quase 200 nós com que cruzou a cabeceira da pista 22! Que máquina, que imponência, que harmonia de suas linhas! Um belo avião e seguramente um dos melhores de sua geração. A utilização do paraquedas de pouso era outra novidade! Enfim, um *show* completo! Pensei: “Um dia ainda vou domar essa fera...”. Mal sabia eu que isso ia acontecer muito mais cedo do que eu imaginava. Foi então que soube da notícia no fim do expediente, dentro do hangar do Zepelin, naquela tarde chuvosa do mês de julho: corria o ano de 1973 e eu, primeiro-tenente “antigão”, líder de esquadrilha, piloto de TF-33, F-8 e de AT-26 Xavante, servindo no 2º/1º GAC havia mais de dois anos, estava sendo transferido para a 1ª ALADA, em Anápolis, juntamente com mais quatro companheiros do meu esquadrão. O Jairo (“Piru”), o Turco Miana, o Fernandes (“Piu-Piu”) e o Cortez (“Bi-don”), todos já casados, encararam bem a possibilidade de ir para Anápolis. Eu, pelo meu lado, fiquei meio preocupado em trocar o Rio de Janeiro por Anápolis. Principalmente sabendo que seria o único oficial solteiro servindo na 1ª ALADA durante os anos seguintes. Bem, afinal de contas, a Força Aérea tinha acabado de adquirir os F-103 Mirage III para que nós, tenentes e capitães caçadores, os voássemos. Assim sendo, alguns meses depois, me desimpedi de Santa Cruz. Juntei todos os meus pertences (couberam em duas malas), devolvi o apartamento alugado no Leblon, coloquei tudo dentro do meu Puma e decolei rumo ao Planalto Central.

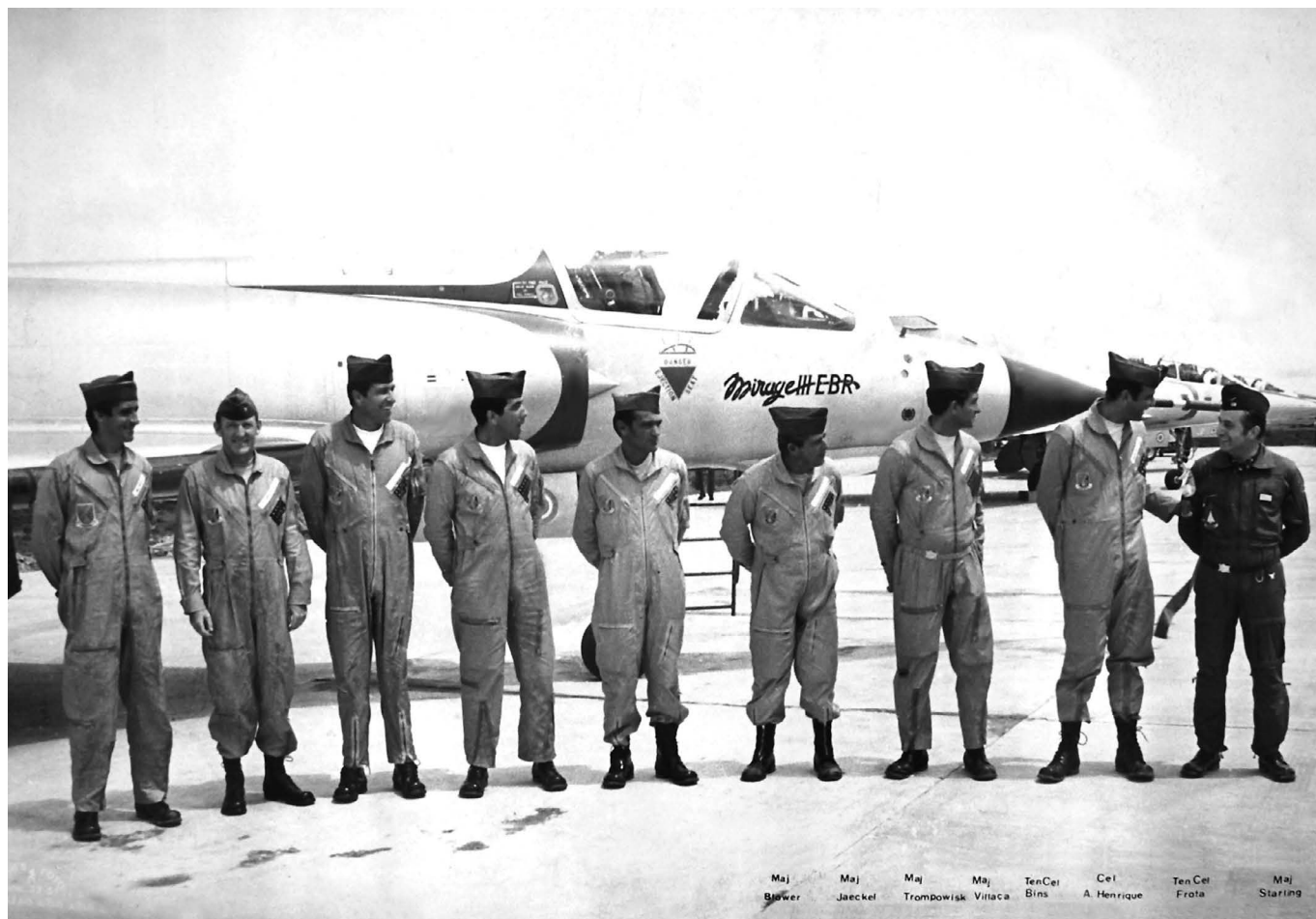
Durante a viagem, com pernoites em São Paulo e Goiânia, tive bastante tempo para me acostumar com a ideia e, principalmente, começar a gostar dela. Senão, vejamos: piloto de caça, solteiro, com 26 anos, cheio de saúde, com uma conta bancária ainda “adubada” em razão de uma loteria esportiva faturada em 1970, dirigindo um Puma amarelo novo – era o “carro” da época – estava sendo convocado para integrar o seletíssimo grupo de pilotos que teriam o prazer e a responsabilidade de voar um dos melhores caças do mundo, o Mirage III, famoso por seu desempenho nos conflitos do Oriente Médio. Era o primeiro avião supersônico a voar na Força Aérea Brasileira. Não havia do que reclamar. A chegada a Anápolis foi decepcionante. Entrei na cidade em um domingo de manhã, com tudo fechado, poucas pessoas nas ruas, um deserto. Após dobrar umas três ou quatro esquinas, voltei ao ponto de partida e descobri que já tinha percorrido todo o centro da cidade. Quem conhece Anápolis hoje não imagina como era há 50 anos.

Foi quando vi um militar fardado da Aeronáutica e me lembrei de que eu tinha de achar onde ficava a base aérea. Era o Sargento Fausto, controlador de voo que estava indo para a base para entrar de serviço. Ofereci-lhe carona, e lá fomos nós. Passamos pela vila dos oficiais, pela faculdade e pegamos a estrada Belém-Brasília, rumo norte. Alguns quilômetros acima, 90 graus à direita para pegar um acesso de terra que terminava no antigo portão por onde se entrava na 1ª ALADA. A base ainda estava em construção, e as vias de acesso eram de terra. Não existia o prédio do Comando, nem rancho, nem hospital. Felizmente, o cassino já estava pronto e lá me alojei. Os prédios do GDA e do hangar de manutenção já estavam operando, mas uma poeira vermelha tomava conta de tudo.

No dia seguinte, apresentei-me ao Coronel-Aviador Antônio Henrique, o primeiro comandante da 1ª ALADA, Jaguar 01, e um dos oito “Dijon Boys” que fizeram curso do Mirage na França. Aqui é interessante esclarecer a origem dessa designação. O curso desses pioneiros da aviação supersônica no Brasil, pilotos e mecânicos da FAB, havia sido realizado no ano anterior, na Base Aérea de Dijon, na França – daí a denominação Dijon Boys. Fui muito bem recebido pelo comandante, que me deu as boas-vindas e me informou que eu devia imediatamente me dirigir à quadra de futebol de salão, porque minha esquadrilha (Amarela) ia disputar um jogo decisivo contra a Azul. Voltei ao cassino e lá encontrei todos os oficiais, que se preparavam para o jogo e para a educação física. Quase todos eram meus conhecidos, pois os que não tinham servido em Santa Cruz ou Canoas foram instrutores da minha turma no 1º/4º GAv, em Fortaleza, em 1969.

A ALADA, naquela época, possuía, em seu efetivo, um grupo de caçadores fora de série, não só pela experiência de voo, como também pelas qualidades humanas e peculiaridades individuais de cada um. Eram comandados do Coronel Antônio Henrique (Tunico), por antiguidade, os seguintes pilotos de caça: Tenente-Coronel Bins (“Binsinho”, subcomandante); Tenente-Coronel Frota (Comandante do GDA); Tenente-Coronel Jaeckel; Major Trompowsky (“Trompa”); Major Starling; Major “Tommy” Blower; Major Villaza (todos Dijon Boys) e, ainda, Major Fleury e os Capitães Candiota, Cardoso, Ary Pimenta, José Euclides, Iso Cavalcanti (“150”), Bukowitz (“Buko”), Montgomery, Túlio, Mourão e Rodrigues (“Cachorrão”), além dos tenentes citados anteriormente.

A instrução para nós, pilotos chegados em 1973, só começaria no início de 1974, de forma que passamos aquele fim de ano pilotando o C-42 Regente na “Coca-Cola” para Brasília. Serviço também era conosco: Oficial de Permanência Operacional, Oficial de Dia e também de controlador no Estande de Tiro do Gorilão, em Planaltina (perto de Brasília), onde o 19 GDA, ainda em dezembro de 1973, fez sua primeira campanha de tiro terrestre. Aos poucos, nós, os recém-chegados, fomos tomando conhecimento da nova nomenclatura das coisas em Anápolis, pois, como era de se esperar após longos anos operando aeronaves americanas ou inglesas, a chegada dos



Os oito "Dijon Boys" que fizeram curso do Mirage na França: Maj Blower, Maj Jaekel, Maj Trompowsky, Maj Villaça, Ten Cel Bins, Cel A. Henrique, Ten Cel Frota e Maj Starling.

Mirage trouxe junto toda uma nova influência francesa: novos nomes para instrumentos, partes do avião, manobras, novas músicas, queijos e vinhos etc. Tudo, enfim, era alimentado por nós, pilotos, que fazíamos questão de "afrancesar" o que fosse possível, pois dessa forma demarcávamos nossa área, a dos pilotos de Mirage, os únicos pilotos supersônicos da FAB! Assim, uma nova terminologia aeronáutica foi surgindo, logicamente, envolta em muita gozação de nossa parte. Os termos mais usados por nós, as novidades vindas da França que constantemente repetíamos (principalmente quando a plateia era de pilotos subsônicos) eram os seguintes:

- Pós-combustion: pós-combustão, popularizando o PC.
- PC Maxi: pós-combustão máxima.
- PC Mini: pós-combustão mínima.
- Radome: proteção de fibra que protege o radar no nariz do avião.
- Pérche: o grande sensor à frente do radome, no nariz do avião.
- Sous arrière: pequeno tanque de combustível localizado sob a cauda.
- Bidon: tanque de combustível alijável, utilizado sob as asas ou fuselagens.
- Bidonzaralho: o tanque maior, de 556g1.

- Elevon: superfície de comando, que faz as vezes de aileron e profundor.
- Doppler: radar doppler, novidade na época, com estações pré-programadas.
- Sur-vitesse: sobrevelocidade.
- Boule: indicador de atitude.
- Sourì Regulador de fluxo de ar: nas duas entradas de ar da turbina.
- Enfoncer: no sentido de ligar. Logo virou "enfunchar", na língua dos tenentes.
- Acrocher: acoplar (o radar).
- Mini-stop: dispositivo semelhante ao anti-skid.
- À la Chasse!: até hoje é o nosso grito de guerra.

Iniciamos o curso teórico em abril de 1974 e, após 12 missões (aproximadamente 10 horas de instrução duplo comando), iniciaram os voos solos. Isso aconteceu apenas depois que a primeira turma que solou no Brasil, cujos pilotos foram Fleury, Candiota, Mourão e Montgomery, ponderou contra as quase 25 horas de duplo comando que foram obrigados a cumprir. Como na França tinha sido assim, os Dijon Boys, com toda a razão, adotaram o mesmo programa de instrução em Anápolis. Após a chiadeira, uma criteriosa análise do programa foi realizada

pelos instrutores, que decidiram então pela redução no número de missões de duplo comando e o aumento de missões solo. Das duas, uma: ou os instrutores franceses não faziam muita fé nos pilotos brasileiros ou os descendentes de Saint-Exupéry tinham certa dificuldade em aprender a voar a “Jaca”. Acho que a primeira suposição deve ser a mais correta, pois o glorioso Armée de l’Air não tinha nenhuma amostragem da habilidade e da inventividade dos descendentes de Nero Moura. Esses primeiros anos de operação foram muito bons, pois as aeronaves estavam novas, havia muito suprimento e um bom suporte técnico dado pelos franceses. Voávamos bastante.

O SISDACTA* (Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo) estava sendo implantado, e os testes de detecção de radar aconteciam diariamente. Os Xavantes de Santa Cruz, que operavam em Anápolis, faziam determinados circuitos a médias altitudes, enquanto os Mirage circulavam a grandes altitudes, acima de 40 mil pés, auxiliando os técnicos na delimitação dos espaços onde haveria um controle de radar efetivo. Nessa época, um radar “picador”, que nada mais era do que um radar de campanha localizado em frente à torre, do outro lado da pista, garantia nosso recolhimento com qualquer tempo. Era um bom radar e muito bem operado por dois tenentes controladores franceses (um deles era o Tenente Drigou) e, também, pelo Capitão Iso, pelo Capitão Candiota e pelo Tenente Miana, que receberam instrução desses oficiais e posteriormente passaram a conduzir nossas operações com a mesma eficiência. Quando o Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CIN-DACTA) iniciou sua operação, já tínhamos uma boa experiência em vetoração de radar, e as missões de interceptação, procedimentos Ground Control Approach (GCA) e missões de alerta previstas no programa de instrução finalmente tiveram início.

Que avanço incrível! Como era bom voar controlado pelo radar! Finalmente, o caçador, que sempre esteve completamente só e isolado em sua cabine, tinha alguém olhando por ele. O controlador informava até a posição das formações de nuvens pesadas. Durante as missões de combate na área de instrução, de vez em quando, éramos questionados por ele: – Jaguar Amarelo: conta-corrente! O que nos obrigava a olhar o totalizador e o liquidômetro, conferindo o combustível. Ou então: – Amarelo líder, 10 mil pés! Essa era a altitude mínima que determinava o encerramento do combate. Durante um deslocamento ou viagem, a qualquer momento, o piloto tinha informações de proa, tempo, distância e condições meteorológicas de qualquer pista dentro de seu raio de ação, sem precisar abrir mapas e fazer contas. Isso era fantástico!

Iniciando suas operações nesse mesmo período, o CINDACTA foi outro marco na aviação brasileira, tanto militar como civil. O controle radar agilizou os procedimentos de tráfego aéreo, diminuiu o tempo dos procedimentos IFR, aumentou a segurança de voo e ainda proporcionou grande economia de combustível. O Brasil foi pioneiro na utilização desse sistema integrado que ao mesmo tempo controlava e policiava o espaço aéreo

brasileiro. Foi uma época de modernidade em todas as áreas. O Mirage III, por sua vez, como aeronave de caça, apresentava o que havia de mais moderno em termos de equipamentos: radar de interceptação, com capacidade de detectar um alvo a mais de 25 milhas de distância; manche radar, no console lateral esquerdo, atrás do manete de potência, que era utilizado para operar os comandos do radar durante a interceptação; radar Doppler, o que havia de mais avançado no que dizia respeito a equipamento de navegação (hoje qualquer GPS de US\$ 200 tem maior capacidade e precisão).

O Mirage III possuía ainda um artifício que auxiliava a pilotagem, um semipiloto automático que permitia ao caçador, pela primeira vez, manter proa e altitude sem precisar ter as mãos nos controles de voo. Durante os deslocamentos, esse equipamento era de grande utilidade, pois permitia ao piloto abrir mapas, consultar anotações de navegação, sintonizar frequências ou simplesmente observar a paisagem sem se preocupar com a pilotagem. Naquela época – estamos nos reportando a 1973/1974 –, os poucos pilotos de Mirage no Brasil, os primeiros pilotos de caça supersônico da FAB, de repente se viram envolvidos em certa aura, tendo até um tratamento um pouco diferenciado.

Não havia uma semana em Anápolis sem que tivéssemos de realizar uma demonstração aérea para alguma comitiva. Todos queriam conhecer o famoso Mirage, vê-lo de perto, ouvir seu ruído. Presidentes, ministros, governadores, prefeitos, políticos em geral, escolas... Era tanta gente nos visitando que o Major Starling, então Oficial de Operações do P GDA, teve de montar



Guarnecendo um F-103E Mirage o então Ten Cel Av Alexandre BUKOWITZ, Jaguar 20. O Caçador fez parte da primeira turma de pilotos operacionais formados na 1ª ALADA em 1974, e foi Comandante do 1º Grupo de Defesa Aérea de 24 de janeiro de 1985 a 30 de janeiro de 1987. Fonte: @jaguaredoar

uma demonstração aérea padronizada (que os pilotos treinavam para executar) e uma escala de voo de demonstração. Desse voo constava (além dos rasantes e das acrobacias tradicionais) uma apresentação muito interessante do *boom* sônico, que vinha a ser a ultrapassagem da barreira do som pelo Mirage. O piloto subia para 35 mil pés e mergulhava apontando seu avião para um ponto a 100 metros do palanque onde se encontravam as autoridades visitantes. Pela frequência tática, o piloto informava ao locutor (outro piloto de Mirage) que estava iniciando o mergulho. Por experiência, sabíamos que o avião ultrapassaria a velocidade do som quando cruzasse os 22 mil pés e que, após 6 segundos, o consequente estrondo decorrente da quebra da barreira do som chegaria até nós, no solo. Isso nos possibilitava fazer uma contagem regressiva para o estrondo, pois o piloto ia reportando a cada mil pés! Era mais ou menos assim: – Senhoras e senhores, o Mirage acaba de romper a barreira do som! A onda de choque se aproxima de nós a mais de 1.200 km/h! Atenção! 4, 3, 2, 1! E o *boom* sônico explodia nos ouvidos da plateia estarrecida, acompanhado pelo seu característico deslocamento de ar que fazia tremerem as estruturas do palanque e as calças dos presentes. O efeito era espetacular!

Terminada a apresentação, algumas pessoas nos perguntavam como aquilo era possível, e aí então era a hora da gozação, das explicações absurdas. Era a vez de o Tommy Blower – um dos Dijon Boys e piadista inveterado – entrar em cena. Sua resposta padrão era que tínhamos ainda no suprimento do esquadrão um estoque de *booms* sônicos vindos da França, que tínhamos de gastar antes que perdessem a validade. Alguns eram de cor azul, outros, amarelos, porém, os mais fáceis de enxergar e que usávamos nas demonstrações eram os *booms* sônicos vermelhos. Isso permitia ao locutor fazer a contagem regressiva apenas observando a rapidíssima aproximação da onda de choque. Outra pergunta que constantemente nos faziam era sobre o que o piloto sentia quando ultrapassava a barreira do som. Pode-se imaginar a variedade de respostas cretinas que dávamos, inclusive para alguns colegas, pilotos subsônicos. A descrição podia começar com uma dor de cabeça muito forte, passando por um turbilhão de cores e sons que giravam em torno do avião, quando podiam ser vistas inclusive algumas claves de sol, e terminar com o piloto não podendo mais ouvir nem a própria voz, pois estava voando mais rápido do que o som que produzia. Como só nós tínhamos vivido a experiência, o pobre do ouvinte não tinha argumentos para contestar.

No fim de 1974, o 1º GDA se deslocou com oito máquinas para Fortaleza para realizar sua Campanha de Tiro Aéreo. Seria o coroamento do ano de instrução, com a realização das missões que faltavam para a declaração dos novos pilotos operacionais. Os pilotos foram divididos em dois grupos de instrutores e alunos, e cada grupo permaneceu aproximadamente 20 dias operando no Nordeste. Que maravilha! Tiro aéreo, água de coco e ainda tínhamos tempo de sobra para desenvolver um bom relacionamento com a população local. Na parte operacional,

alguns problemas preocupavam o Oficial de Operações do 12 GDA quanto ao sucesso das missões de tiro aéreo com o F-103 Mirage: o avião reboque teria de ser um AT-26 Xavante; o Mirage III tinha dois canhões DEFA 30 mm, que atiravam defasados alguns graus um do outro, espalhando chumbo no mundo; o diferencial de velocidade entre o Mirage III e o Xavante no momento do tiro seria em torno de 300 nós; a biruta a ser utilizada seria a mesma do Xavante, de pano de cor branca; o Mirage só realiza um tiro ar-ar efetivo se o radar estiver acoplado no alvo; a biruta do Xavante não tinha refletor radar.

Com exceção do último item, não havia como interferir no problema. O pessoal do Setor de Operações juntou-se, então, aos sempre “guerreiros” da Seção de Armamento e, depois de muitos estudos e tentativas, conseguiram confeccionar um refletor radar. Esse refletor nada mais era do que uma chapa de lata de 1 metro quadrado, dobrada ao meio em “V” e fixada no mastro da biruta.

Os procedimentos com o piloto do avião-reboque foram acertados, e decolou então o primeiro elemento do Mirage para a missão de teste do refletor radar. A engenhosa invenção de nossos especialistas deu um bom resultado, mas outro problema surgiu durante esse voo de avaliação: o Xavante camuflado de verde voando sobre os verdes mares cearenses era praticamente invisível, bem como a biruta de cor branca, que também se confundia com a espuma das marolas levantadas pelos constantes 15 nós de vento. E agora? Como fazer para que os pilotos não perdessem de vista o reboque? Não tínhamos muito tempo a perder, nem como repor as missões abortadas.

Mais uma vez a criatividade e o “jeitinho” resolveram o impasse. Não me lembro de quem foi a ideia genial, mas o avião-reboque passou a levar na nacele traseira, de saco, um estagiário do 1º/4º GAv munido de um espelho (daqueles do kit de sobrevivência, com um buraco no meio), que tinha por missão “iluminar” o Mirage que estivesse no poleiro iniciando mergulho. Não é que deu certo?

O “papo rádio” recebeu então uma inovação: quando o piloto caía no mergulho, já vinha gritando no canal tático:

– Às no mergulho. Espelho, espelho, espelho!

E iniciava o desespero para avistar o avião-reboque. Só depois de avistar o reflexo do espelho salvador, o piloto podia colocar o *pipper* na posição correta, atrás do Xavante, para então deixá-lo escorregar até alcançar a biruta e só aí iniciar a tentativa de acoplagem. Isso tudo acelerando a “viatura” para mais de 400 nós e procurando o ponto certo da reversão. Com o diferencial de 300 nós de aproximação da biruta, não sobravam mais do que alguns segundos para buscar a visada correta puxando os “Gs” necessários para tentar um bom tiro.

A rajada padrão era de meio segundo, conforme previsto na NPA (será que alguém já conseguiu contar meio segundo mentalmente durante o tiro? É uma dúvida que me persegue até hoje...), e imediatamente após, nariz para cima, em uma recuperação que mais parecia uma puxada de *looping* quase na

vertical do Xavante. Sem tirar o olho do reboque, sem piscar para não perdê-lo de vista, o piloto afrouxava o manche lentamente para entrar novamente na posição de início de mergulho.

Depois de algumas missões de tiro foto, já estávamos “safos” nos posicionamentos e nas manobras, quase um balé em torno do avião-reboque.

Começaram então as missões “molhadas” de tiro real. Logo na primeira missão de treinamento, o “velho” Trompowsky encheu a mão. Com apenas 25 tiros dados, fez mais de 10 furos na biruta! Para nós, era um ótimo resultado, partindo do princípio de que apenas dois tiros de calibre 30mm eram suficientes para derrubar um caça.

Corremos todos para a crítica foto, na intenção de aprender como se fazia, mas, por alguma razão, o filme não havia rodado. Mesmo assim, ficamos todos satisfeitos, pois ficou provado que, sendo bem pilotado, o avião fazia o seu papel e a coisa funcionava.

Nas missões seguintes, ninguém acertou mais nada, nem um furo. No outro dia, depois de várias missões com a biruta voltando “cabaço”, começamos a sentir que a coisa não seria como estávamos imaginando. Nas missões com 100 tiros começaram a ocorrer alguns poucos acertos, coisa de dois ou três em cada missão, percentuais desmoralizantes para quem vinha de esquadrões em que missões de mais de 50% (com T-33 e AT-26) não eram raras. O que estaria acontecendo? Já era para alguém ter feito uma missão decente!

Para cômputo do esquadrão, apenas as três últimas missões iriam valer. Assim sendo, nossa agonia aumentava na medida em que chegavam ao fim as missões de treinamento, sem que conseguíssemos um bom resultado.

Pensando sobre o assunto, lembrei-me da fórmula de sucesso em combate aéreo, adotada por todos os ases e sobreviventes da guerra aérea que, como todos nós sabemos, é a seguinte:

– Para se abater uma aeronave inimiga, é preciso mergulhar de cima, por trás, com o sol nas costas, chegar o mais perto possível sem ser percebido e dar uma boa “rajada!”

Foi, então, que percebi o que estava acontecendo: estávamos atirando de muito longe. A própria distância de *foul*, em que o dedo já devia estar fora do gatilho, era muito grande. Tomei, então, uma “importante” decisão: eu ia atirar de mais perto! Dito e feito. Fui confiante para as missões “valendo” e obtive o seguinte resultado:

Número de acertos: 21

Minha média: 7%

Número de *fouls*: todos os passes

Minha média para o GDA: 0%

Consequência: bronca e muitas estrelas

Esses foram alguns fatos pitorescos ocorridos nesses primeiros anos de operação do F-103 Mirage no Brasil.

Pela larga experiência dos pilotos envolvidos na implantação da defesa aérea no Brasil, pela competência dos Dijon Boys e por sua capacidade de transmitir aos pilotos brasileiros os ensinamentos recebidos na França, com a mesclagem necessária

de cautela com sabedoria e liderança que sempre prevaleceu na Aviação de Caça, o F-103 Mirage voou 33 anos no Brasil, mantendo sempre um alto índice de operacionalidade, eficiência e segurança. Outras gerações se seguiram, outras histórias foram escritas. Mas a missão do velho Mirage III, da querida “Jaca”, foi muito bem planejada e executada pelos pioneiros da aviação supersônica na Força Aérea Brasileira.

E só poderia ter dado certo!



O Ten Peixe Lima, autor do texto extraído do seu livro “Uma vida bem voada”, enquanto servia na 1ª ALADA.

A Força de Sistemas não Pilotados da Ucrânia e o Exército do Futuro

Marco Antonio de Freitas Coutinho

Cel EB

marccoutinho@hotmail.com

No dia 4 de junho de 2024 o Ministério da Defesa da Ucrânia anunciou a criação de sua inédita força de drones, oficialmente designada “Força de Sistemas não Tripulados”, que constitui um novo ramo de suas forças armadas focado na guerra de drones, que, segundo autoridades, seria a primeira do seu tipo em todo o mundo. O Presidente ucraniano Volodymyr Zelensky havia anunciado os preparativos para a criação da nova força em fevereiro deste ano, dizendo que os drones militares ucranianos “provaram sua eficácia em batalhas em terra, no céu e no mar”. O comandante da nova força é o Coronel Vadym Sukharevskyi, de 39 anos, que foi nomeado para o cargo apenas um dia antes do seu lançamento oficial. Sukharevskyi luta contra a Rússia desde 2014, e atende pelo indicativo “Borsuk”, que significa “texugo”, e tem sido utilizado como uma referên-

cia no emprego militar de drones na Guerra Russo-Ucraniana. O presente artigo pretende realizar uma análise sobre a Força de Sistemas não Pilotados ucraniana, com foco nas suas competências, missões, organização e meios atualmente disponíveis. Com isso, pretende-se contribuir para uma visualização de um modelo aplicável para servir para o Exército do Futuro.

Os Drones e a Experiência Ucraniana

Popularmente conhecidos como “Drones”, os sistemas aéreos, terrestres e navais, sejam eles remotamente pilotados ou autônomos, se revelaram um componente tecnológico vital no contexto das técnicas, táticas e procedimentos utilizados em ambos os lados na Guerra Russo-Ucraniana. A princípio, seu maior usuário teria sido a Força Aérea Ucraniana, que empregava

um sistema aéreo remotamente pilotado de médio alcance que representou um desequilíbrio significativo em prol da Ucrânia nos meses iniciais da Guerra da Ucrânia: o Bayraktar TB2 Turco. O drone turco já havia debutado com grande sucesso no conflito em Nagorno-Karabach, em 2020, e constituía uma opção lógica para emprego contra as forças russas. O Bayraktar pode carregar diferentes tipos de mísseis, encontrar o alvo e destruí-lo. Também pode ser utilizado para vigilância e inteligência. Mas os Bayraktar ucranianos não resistiram aos primeiros meses da guerra e foram em sua maioria destruídos pelas defesas antiaéreas russas. Em consequência, drones de pequeno porte, mais baratos, de mais fácil obtenção e de mais simples operação foram substituindo rapidamente os caros e complexos Bayraktar. Além das missões de reconhecimento, os drones de pequeno porte passaram a ser armados e tornaram-se onipresentes sobre as trincheiras de ambos os lados, cobrando um alto preço, seja para os equipamentos e armamentos desdobrados no terreno, seja para os próprios combatentes russos ou ucranianos. Os ucranianos passaram a empregar pequenos drones comerciais como o DJI Mavic Pro, para reconhecimento e lançamento de granadas.

Em seguida, eles mudaram para drones com capacidade de visão noturna para atacar pessoas e veículos inimigos. Outro veículo aéreo não tripulado inicialmente usado pelos ucranianos na guerra russo-ucraniana é o Switchblade, fabricado nos EUA, que ficou conhecido como “drone kamikaze”, armamento que infligiu sérios reveses aos russos no ano de 2022. Entretanto, em valores de 2022, o preço de uma única unidade de Switchblade, incluindo fuselagem, sensores, ogiva, *link* de dados e lançador não saía por menos de US\$58.063. E esse custo não incluía elementos adicionais, como a unidade de orientação, que só ela custaria cerca de US\$30.000, além de peças sobressalentes, suporte e treinamento em simuladores. Logo que as unidades ucranianas esgotaram seus estoques, e sem recursos financeiros para novas aquisições de equipamentos tão caros, a Ucrânia passou a testar e utilizar, com sucesso, drones comerciais equipados com explosivos mais baratos, em um custo unitário estimado em torno de US\$700 ou menos. O responsável por essas bem-sucedidas experiências foi justamente o novo Comandante da Força de Sistemas não Tripulados, o Coronel Vadym Sukharevskyi. Ele já vinha testando o emprego de drones comerciais armados contra militantes russos



Militar da Ucrânia com drone – Foto: Libkos/AP Photo.

desde abril de 2014, na região de Donetsk, ainda na Guerra do Donbass. Do lado ucraniano há de se destacar também os drones de caráter naval, que vêm destruindo ou colocando fora de combate boa parte da Frota Russa do Mar Negro. Também de produção claramente artesanal, o Magura é construído em fibra de vidro com estrutura interna de madeira de construção, com motor de *jet sky* e um duplo sistema de guiamento, baseado no sistema Starlink aliado a um roteador industrial com chip. Com isso, o drone é capaz de acessar internet móvel em até 40 km da zona costeira.

A Força de Sistemas não Tripulados

Os detalhes sobre decisão de se criar uma Força de Sistemas não Tripulados da Ucrânia não são conhecidos. A única pista existente é uma declaração do Presidente Zelenski, em fevereiro de 2024, quando assinou um decreto para criação de um ramo separado das Forças Armadas da Ucrânia dedicado a drones. O Decreto de Zelensky determinava ao Estado-Maior Geral das Forças Armadas que implementasse nas Forças Armadas ucranianas uma força separada para sistemas de drones. Na data, Zelenski declarou: “Acabei de assinar um decreto que lançará a criação de um ramo separado dentro de nossas forças armadas – uma força de sistemas de drones. Essa não é uma questão para o futuro. Em vez disso, deve fornecer resultados concretos em um futuro muito próximo. Este ano deve ser decisivo em muitos aspectos. E claramente no campo de batalha. Os sistemas de drones mostraram sua eficácia em terra, nos céus e nos mares”. Entre os meses de fevereiro e junho de 2024, o Estado-Maior Geral da Ucrânia fez um esforço concentrado e trabalhou no desenho de como criar tal força. E a solução acabou sendo bastante disruptiva. A Força de Sistemas não Tripulados não seria apenas um elemento operativo. Na verdade, a solução encontrada estaria bastante alinhada com o conceito de Revolução em Assuntos Militares (RANI), que, segundo Andrei Martyanov, poderia ser assim definido: a Revolução em Assuntos Militares (ou *Revolution in Military Affairs* – RMA) baseia-se primariamente no impacto causado pelos avanços na tecnologia da informação, sensores, informática e telecomunicações, uma RMA ocorre quando os militares de uma nação aproveitam uma oportunidade para transformar conjuntamente sua estratégia, doutrina militar, treinamento, educação, organização, equipamentos, operações e karmikazes; aéreos; multiuso; terrestres (autometralhadoras, minagem, apoio de fogo; logística e desminagem) navais.

Categorias de drones e kamikazes Aéreos

- multiuso
- terrestres (autometralhadoras, minagem, apoio de fogo; logística e desminagem)
- navais

Um dos projetos mais desafiadores que vêm sendo conduzidos no âmbito da pesquisa e do desenvolvimento, por parte da Força de Sistemas não Tripulados, constitui o uso operacional de “enxames” de drones. Mas, para tal, será necessário o desenvolvimento de *softwares* de inteligência artificial muito avançados, na medida em que operadores humanos não se mostram capazes de coordenar um ataque deste tipo, o que demanda que os drones sejam 100% autônomos. Mas já se encontram relatos de que sistemas experimentais estejam em fase de testes.

Conclusão

A criação da Força de Sistemas não Tripulados pela Ucrânia decorreu da necessidade de utilizar as capacidades proporcionadas pelos drones, buscando reduzir ou reverter a enorme assimetria existente entre meios e efetivos das forças ucranianas em relação às russas. Mas o que chama a atenção é que a linha de ação ucraniana envolveu o desenvolvimento de uma estrutura organizacional que estaria reunindo, sob um mesmo comando, elementos doutrinários, operacionais, logísticos, de pesquisa e desenvolvimento, de produção industrial (ou semi-industrial), de experimentação e de treinamento, dentre outros. Ainda é difícil afirmar que os drones serão capazes de alterar significativamente a forma como a guerra será feita no futuro, mas é impossível não reconhecer a enorme efetividade de tais meios na guerra russo-ucraniana. Um exemplo bem característico dessa efetividade reside no fato de que uma Força Armada sem uma esquadra foi capaz de nocautear a poderosa Frota do Mar Negro russa, simplesmente com o uso massivo de drones navais. O fato inegável é que o campo de batalha nunca foi mais transparente e interativo, e isso muito se deve ao intensivo emprego de sistemas aéreos remotamente pilotados de reconhecimento, cada vez com menores dimensões e baixos custos. Tais meios são hoje construídos em garagens nos campos de batalha, muitas vezes com o concurso de impressão 3D. E uma das tecnologias mais disruptivas em uso no conflito ucraniano são justamente os sistemas autônomos e não tripulados, que estão sendo considerados o gatilho que irá impulsionar o desenvolvimento da guerra do futuro. Os popularmente chamados drones começaram a ser empregados na Guerra do Donbass e hoje, na guerra russo-ucraniana, já vêm sendo utilizados em quantidade e qualidade nunca vistas em qualquer conflito armado anterior. Devido à rapidez com que novas tecnologias passam a ser empregadas no campo de batalha, podemos afirmar que a Ucrânia vem realizando uma verdadeira Revolução em Assuntos Militares, e a Força de Sistemas não Tripulados possui um papel central neste esforço realizado na guerra russo-ucraniana. A criação da Força de Sistemas não Tripulados pela Ucrânia, portanto, constitui uma oportunidade de obtenção de lições aprendidas e de pesquisa para os planejadores militares de todos os países, inclusive o Brasil.



Sic Itur 7946 Ad Astra

SEDE BARRA

DOS VÍCIOS E DAS VIRTUDES

Renato Paiva Lamounier

Cel Av

rplamounier@gmail.com

(Um militar por vocação, convicção e gratidão à minha terra e à minha gente.)

// Mataiotes, mataiotetos, kai panta mataiotes!”

Com essas palavras, São João Crisóstomo, à época um dos quatro Doutores da Igreja, iniciou o seu sermão na coroação do Rei de Bizâncio, em meados do século IV d.C.

“Vaidade, tudo vaidade, nada mais do que vaidade”, foi a advertência por ele proferida no grego antigo usado, no rito não latino, pela Igreja Católica do Oriente. Dando um salto de 17 séculos para a frente, esse sábio e profundo alerta vem encontrar a ambição, irmã gêmea da vaidade, dentre os males milenares que vêm desde a mais remota antiguidade assolando todos os povos em todas as regiões deste, na definição do elevado espírito do Astrofísico Carl Sagan, “Pálido Ponto Azul” insignificamente perdido na imensidão do espaço e na infinidade do tempo.

Entretanto, como nada é absoluto sob os céus, o relativo significado de ambas como características humanas mostra que, se praticadas dentro de limites aceitáveis, pode ser a elas aplicado um princípio da Bioquímica afirmando ser apenas a dose a diferença entre o remédio e o veneno. Assim, é aceita a teoria de que tanto uma como outra podem ser, também, molas propulsoras da evolução e do progresso, pois a ambição tirou o homem da caverna e o levou à Lua (por enquanto), assim como a vaidade o moveu da Idade da Pedra e o colocou na Era Atômica; isto não para por aí, já que a Física Quântica, a Informática, a inteligência artificial e o sequenciamento do genoma humano são as novas fronteiras a serem, dentre outras e sem muita demora, ultrapassadas completamente.



É frequente e curioso observar a existência, em muitos países, de comunidades não tão remotamente localizadas que vivem na mais elementar escala da evolução humana por buscarem, apenas, satisfazer suas necessidades imediatas, contentando-se com o que a natureza generosa e facilmente lhes proporciona para a mera sobrevivência. Apenas como registro sobre este tema, faz-se menção aos primorosos estudos socioantropológicos como base para a Teoria do

Desafio e da resposta do historiador britânico Arnold Toynbee e, igualmente, do cientista político americano com a sua conhecida Equação de Ray Cline. Aplicam-se totalmente esses estudos ao Brasil, assim como, também, verifica-se serem a vaidade e a ambição desmedidas por parte dos agentes públicos a causa de não estar o nosso país, desde há muito, muito tempo mesmo, entre os mais prósperos do Mundo.

Já no campo das Qualidades Positivas, é praticamente unânime a aceitação de que a *humildade* é a mãe de todas as virtudes. Portanto, exige humilde aceitação o reconhecimento do fato de que, na formação da nacionalidade brasileira está presente o traço cultural decorrente da dimensão do território e da multiplicidade da miscigenação étnica, impondo vantagens e desvantagens com

maior ou menor incidência, a depender do Trópico de Capricórnio como divisor do índice de desenvolvimento humano (IDH) nas diferentes regiões deste país-continente.

Procurando, ainda, limitar no tempo e no espaço as origens dos vícios e das virtudes da parte mais ocidental do planeta, encontra-se a civilização judaico-cristã como determinante das religiões abraâmicas predominantes e dos usos e costumes geralmente praticados sob a influência dos preceitos bíblicos a regular as relações interpessoais, bem como a importância da família, embora hoje tão erodida, na constituição da sociedade, suas regras e demais normas para o devido equilíbrio social. A filosofia greco-romana faz-se presente para o estabelecimento das práticas advindas desde o Código de Hamurabi, os Mandamentos Mosaicos, os Pecados Mortais e os Veniais para o ordenamento religioso até os conceitos do Iluminismo para o ordenamento social e político.

Em benefício da brevidade, conclui-se ser deste cadinho evolutivo a base para os valores universais, como muito bem os denominou Frederico J. Bergamo de Andrade na sua lúcida interpretação do tema ora proposto para debate no Grupo de Estudos do, originalmente, Pensamento Brasileiro, e agora já na sua natural e contínua expansão para o Pensamento Militar e Aeronáutico, desenvolvidos pelo Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica.

Após essas não tão breves considerações à guisa de introdução, surge a pergunta: quais são e onde buscar os Valores Específicos da Atividade Militar como componente fundamental que são hoje e o foram desde os mais primitivos ajuntamentos humanos?

Para a resposta adequada faz-se, entretanto, indispensável limitar sua análise aos fundamentos de uma profissão, a qual, antes de tudo e por tudo exige a ilimitada disposição para *servir* (sem ser servil) à causa pública e *não se servir* da coisa pública.

Simplificando e, repetindo, é imprescindível limitar o vasto universo dos requisitos conscientes e espontâneos cuja presença em outras opções de vida faz a diferença entre um emprego, um trabalho e uma profissão, pois não é apanágio exclusivo dos militares o *comprometimento* com um propósito, encontrado, também, no devotamento a uma missão como, por exemplo, a estabelecida por Francisco, o Santo de Assis, lá pelos idos do século XIII d.C., ao formular os Votos Devocionais da Ordem dos Franciscanos Menores (onde o menor demonstra a humildade) e os três nós a cingir a cintura dos frades representando a *renúncia* por meio dos Votos de Obediência, Castidade e Pobreza. Mesmo sem abdicar das coisas do mundo, os militares, de uma certa forma e a exemplo daqueles religiosos assumem também os seus próprios votos para solenemente professar os valores implícitos no juramento à Bandeira Nacional, em cujo conteúdo têm destaque a *obediência*, o *respeito*, a *solidariedade*, a *bondade*, a *compaixão*, a *dedicação* ilimitada e o *sacrifício* extremo de empenhar, se necessário, o valor supremo da vida na defesa da Pátria.

Com a mesma determinação, segue-se o Código de Honra, perenizado em monólitos ou murais destacadamente existentes nas unidades militares, especialmente as de formação e as operacionais, onde figuram não meras palavras, mas o perma-

nente chamamento da *coragem*, da *lealdade*, da *honra*, do *dever* e da *pátria*. Todos estes valores têm justificativas que podem ser desmembradas do seu amplo significado. Para simplificar, tomemos apenas como exemplo a coragem física e a coragem moral como partes da coragem maior, bem como a lealdade ao chefe, a lealdade ao subordinado e a lealdade à causa maior como integrantes da lealdade no seu amplo sentido.

No entanto, não cessa aí o rol dos valores não apenas específicos, mas, sobretudo, essenciais adotados por quem livremente se dispõe a cumprir não uma simples rotina, mas uma conduta de vida na qual deve primar, também e exemplarmente, no cumprimento de todos os deveres do cidadão comum integrante da sociedade à qual o militar pertence e serve. Assim, ao tratar do microuniverso da carreira militar – sem esquecer sua macrodimensão representada por toda a sociedade como a razão de ser da sua existência –, os valores universais, como já mencionado, constituem o Alfa e o Ômega de um conjunto e conceito indissociáveis de que o militar nada mais é do que o cidadão fardado no cumprimento das definições da guerra como sendo, segundo Carl von Clausewitz, “a continuação da Política por outros meios”, enquanto, parafraseando Clemenceau, “a Guerra é a Nação em Armas e, por isso, não pode ser tratada apenas pelos Generais”.

Por último e o mais importante, no cerne de tantos requisitos, sobretudo morais, constituem eles o alicerce indispensável para o binômio basilar da *disciplina* e da *hierarquia*, sem o qual inexistem quaisquer atividades militares, mesmo as mais singelas, pois que nele repousa a *confiança*, sendo ela conquistada pela *competência*, a *responsabilidade* e o *espírito de corpo* exemplarmente praticados e exigidos pelos comandantes em todos os níveis, em todos os momentos e em todos os lugares.

O *ideal*, como coroamento desses requisitos, paira no ápice dos elementos motivadores da força de um povo, como bem explica José Ingenieros, no seu *O Homem Mediocre*:

Quando orientas a proa visionária em direção a uma estrela e desdobras as asas para atingir tal excelsitude inacessível, ansioso de perfeição e rebelde à mediocridade, levas em ti a chama imorredoura de um IDEAL. É áscua sagrada capaz de te preparar para grandes ações; cuide-a bem, pois se ela se apagar jamais se reacenderá; e, se ele morrer em ti, ficarás inerte, fria bazófia humana.

A *vocação* – inspiradora e decorrente, no caso, para um estilo de vida calcado em valores capazes de levar a uma proclamação como a de Antônio de Siqueira Campos à frente dos seus 18 do Forte, “À Pátria tudo se dá e nada se pede, nem mesmo compreensão” – requer como alimento vital a *motivação* representada pelo reconhecimento da sociedade, à qual, repetindo, o militar pertence e serve.

Buscando, ainda, na História uma justificativa de igual grandeza, senão maior, está a verdadeira *bravura* como a expressada no patíbulo da força com o crucifixo junto ao coração, pelo patrono da Nação brasileira, Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes: “se mil vidas eu tivesse, mil vidas eu daria pela liberdade do meu povo”.



C-130 Hércules

Helio Perez

Cel Av

helioperez1939@gmail.com

Condições principais para uma boa decolagem do Hércules. Temperatura baixa, nível do mar e vento de proa, quanto mais forte o vento, melhor. Estávamos na Amazônia, no final do século passado, cumprindo mais uma missão para a COMARA. Íamos decolar de Belém, no peso máximo de decolagem, 164 000 libras (74.389 kg), ao meio-dia, com temperatura alta, vento calmo, condições não boas para uma decolagem e para complicar um pouco, um CB (Cúmulo Nimbus), criado a Toddy, como se costumava falar na época, vinha se aproximando no eixo de decolagem da pista 06. Eu estava na rodinha (na pilotagem) e notei que o meu copiloto estava um pouco preocupado com o CB, pois não parava de olhar o dito cujo.

Fomos para a cabeceira, o copiloto cantando (lendo) o *checklist* calculou as velocidades, V-1, V-R, V-2, VFTO etc. Fiz a decolagem como muitas centenas de vezes já tinha feito. O copiloto, ao cantar a V-R (que era entre 110 e 120 nós), puxei o manche para tirar o Hércules do solo, e para minha surpresa não aconteceu nada, o avião não tinha rodado (decolado), ainda estava correndo no solo. Primeiro pensamento que me ocorreu foi: “a carga soltou e correu pra cauda”. Ledo engano, eu não sabia de nada. Puxei mais o manche levantando o nariz. Não aconteceu nada. O C-130 estava de nariz muito alto e ainda correndo na pista. A pista acabando e aquela joça não saía do chão. “Arranquei” o Hércules do solo na última laje (no final da pista). Nesse momento o meu



copiloto deu um tapa na sua testa, e exclamou: “esqueci de dar o flape”. Eu, com o coração a mil, a boca seca, e não passava nem pensamento, falei: “dá o flape 50%, em incrementos de 10%”, pois se desse de uma vez os 50% de flape, o avião afundaria, e como não tinha altura, babau para todos nós. O Hércules decola sempre com o flape a 50%, e o infeliz tinha esquecido de dar o flape como estava no *checklist*, pois ele estava com “medo” do CB que vinha se aproximando, e pulou esse item do *checklist*. Até hoje não sei porque o Hércules saiu do chão. Não era para sair na última laje, era para dar, naquele acidente, muita luz e calor.

Mas ainda não terminou, o CB que o copiloto estava namorando, estava se aproximando, e eu ainda na bananosa. Voando baixo rente às árvores, desviando do CB para a esquerda usando para isso de leve o pé esquerdo, pois as asas estavam alinhadas na horizontal. Conforme o copiloto foi dando o flape, o nariz foi baixando, o avião foi pegando mais sustentação, e foi saindo daquela situação completamente anormal e perigosa, que para mim era extremamente marginal e desconhecida. O coração, que estava na boca, voltou para o seu lugar habitual. As nossas condições eram típicas de um pré-acidente. O nariz estava extre-

mamente alto, fora do comum. Estávamos com baixa velocidade, e rasante nas árvores, desviando de um CB ameaçador que estava se aproximando. Ufa! Dessa vez escapamos. Pedi para o *flight* um café e água, e depois um cigarro Minister. Desse acidente não ia sobrar muita coisa para o CENIPA investigar, pois estávamos com muito combustível, mais uma vez isso daria muita luz e calor.

Triste constatar que todo esse drama por que passamos foi por uma simples falha de alguém que pulou um item importante do *checklist*. Que isso sirva de ensinamento. O *checklist* é sagrado. Lembrou-me daqueles “papos de hangar”, ou da cerveja no Cassino após o expediente, onde consertávamos tudo, falávamos de todos os acidentes de aviação, mas me parece que esquecíamos alguma coisa importante e que todos falam: os acidentes de aviação sempre se repetem. Sugeri ao Operações do Esquadrão que colocasse mais um item no *checklist*, no *before take off*, verificar se o flape está em 50%.

Em aviação os erros se repetem, e como se repetem, meses depois, eu estava na rodinha decolando de Anápolis com o C-130 batendo lata (vazio de carga), quando um infeliz copiloto, novamente não deu os tais 50% de flape, o medo foi muito menor do que o de Belém, pois o avião saiu do chão na velocidade de rotação, sem causar maiores dramas, mas com o nariz muito alto. Esse era o C-130 Hércules, uma aeronave maravilhosa e que perdeu muito a nós, aviadores, salvando assim muitas vidas, apesar das “lambanças de *nosotros*”.

Esse foi o C-130 Hércules que voei como Capitão e Major, tenho mais de 1.000h nesse tipo de avião. Pousei na neve da Antártida no inverno, no cascalho da Antártida no verão, lançamos muitos paraquedistas da Brigada do Exército, e do Para-Sar, fizemos com a caça do Senta-Pua, muitos REVO (reabastecimento em voo) diurnos e noturnos, pousamos nas pistas curtas de terra da COMARA na Amazônia, nas construções dessas pistas, cruzamos inúmeras vezes a lagoa (Oceano Atlântico) de dia e de noite, transportamos muitas tralhas (usina de asfalto, caminhão chamado de caçamba, sem freio – era um parto carregar e descarregar essas caçambas sem danificar a máquina –, cimento, pessoal etc.) da COMARA para a construção de pistas na Amazônia, integrando esse amado Brasil. Enfim, sempre fomos amigos um do outro, os humanos e a máquina infernal que era o C-130. Somos muito gratos pelo que aprendemos e passamos com você, nas horas boas e nas más.

Nós, as equipagens, os pilotos, o *flight* (mecânico), os mestres de carga, os rádios e os soldados que na Amazônia levamos para auxiliar nos carregamentos e descarregamentos de carga, cruzando em todas as direções esses céus deste nosso mundo, só temos a lhe agradecer. Gostaria de lhe dizer que você nunca me faltou, como um amigo fiel. Você, C-130 Hércules, sempre me trouxe de volta para casa, esse dia não foi exceção, pois assim pude novamente pegar o meu neto Bruno no colo e matar as saudades. Dos 14 aviões que voei na FAB, você ocupa um lugar de destaque especial, é a minha *garça preferida*, igual ao Foker T-21 0706 que solei em 1958 como Cadete, que também era *uma garça especial*, onde tudo começou.

A Metamorfose da Cidade de Deus

O monumento de Nossa Senhora de Fátima de 45 metros de altura, no Crato, Ceará.
Foto: Prefeitura do Crato.



Em *A Metamorfose da Cidade de Deus*, o filósofo e historiador francês Étienne Gilson investiga como a ideia agostiniana da **Cidade de Deus** foi sendo transformada ao longo da história do pensamento ocidental. Partindo da obra *A Cidade de Deus*, Gilson demonstra que diversos autores procuraram converter um ideal originalmente espiritual e trans-

cendente em projetos concretos de organização política, social e universal da humanidade.

Para Santo Agostinho, a Cidade de Deus não era um Estado, uma instituição ou um império terreno. Tratava-se da comunidade espiritual dos homens que orientam suas vidas para Deus, coexistindo historicamente com a Cidade dos Homens, marcada

pelos interesses terrenos e pelo amor-próprio. A realização plena da Cidade de Deus ocorreria apenas na eternidade.

Segundo Agostinho, então, o Cristianismo não buscava fundar um Estado terrestre absoluto nem instituir uma “sociedade perfeita” terrena – mas guiar almas para a Cidade de Deus, no plano escatológico.

Gilson mostra que, ao longo da Idade Média e da Modernidade, muitos pensadores reinterpretaram esse conceito, tentando realizar na Terra aquilo que Agostinho havia concebido como realidade sobrenatural.

Roger Bacon e a República Cristã

Em Roger Bacon surge a ideia da **República Cristã**, uma comunidade universal orientada pela fé, pela razão e pelo conhecimento científico. Bacon acreditava que o progresso intelectual poderia fortalecer a unidade cristã e contribuir para a reforma da sociedade. Aqui, a Cidade de Deus começa a assumir contornos mais concretos, vinculando a salvação espiritual à organização racional da sociedade.

Dante e o Império Universal

Na visão de Dante Alighieri, especialmente em *De Monarchia*, a humanidade alcançaria a paz por meio de um **Império Universal**. Dante defendia a existência de um imperador com autoridade temporal sobre todos os povos, enquanto a Igreja cuidaria dos assuntos espirituais. A unidade política mundial seria o instrumento para garantir a ordem e a paz entre os homens. A Cidade de Deus passa a ser reinterpretada como uma ordem universal sustentada por instituições políticas.

Nicolau de Cusa e a Paz na Fé

Nicolau de Cusa propõe uma solução baseada na concórdia religiosa. Em *De Pace Fidei*, argumenta que as diferentes religiões possuem um fundamento comum e que os conflitos decorrem mais das formas externas de culto do que da verdade divina em si. Sua proposta de **Paz na Fé** busca uma unidade espiritual da humanidade por meio do diálogo e da tolerância religiosa, antecipando ideias modernas de convivência entre culturas.

Campanella e a Cidade do Sol

Em Tommaso Campanella, a metamorfose torna-se ainda mais evidente. Na obra *A Cidade do Sol*, a Cidade de Deus converte-se em um projeto social concreto. Campanella descreve uma sociedade perfeitamente organizada, governada pelos sábios, onde a propriedade é comum e a educação orienta todos os aspectos da vida coletiva. O ideal cristão passa a assumir a forma de uma utopia política.

O Nascimento da Europa

Gilson também relaciona essas transformações ao próprio **nascimento da Europa medieval**. A civilização europeia surge

da síntese entre o legado romano, a tradição cristã e a herança intelectual grega. Durante séculos, a Cristandade funcionou como um ideal de unidade espiritual e cultural que buscava transcender divisões nacionais. Nesse contexto, a Cidade de Deus serviu como inspiração para diversos projetos de integração política e religiosa do continente.

A Cidade dos Filósofos

A chamada **Cidade dos Filósofos** representa a influência crescente da razão filosófica na construção dos ideais de sociedade perfeita. Inspirados em Platão e em sua *A República*, diversos autores passaram a acreditar que a organização racional da sociedade poderia produzir justiça, ordem e felicidade. O centro da vida coletiva deixa de ser exclusivamente a salvação espiritual e passa a incluir a racionalidade humana como fundamento político.

A Cidade dos Sábios

A etapa final dessa metamorfose é a **Cidade dos Sábios**, na qual o conhecimento científico e filosófico torna-se o principal instrumento para transformar a sociedade. O ideal de perfeição deixa de depender exclusivamente da graça divina e passa a ser associado ao progresso intelectual, à ciência e à educação. Essa visão influenciaria fortemente o pensamento moderno e os projetos iluministas de reorganização social.

Sentido Geral da Obra

O principal argumento de Gilson é que a ideia agostiniana da Cidade de Deus sofreu uma longa transformação histórica. O que originalmente era uma realidade espiritual orientada para a eternidade foi sendo reinterpretado como projeto político, social, cultural ou filosófico destinado a ser realizado no mundo terreno.

Roger Bacon buscou uma República Cristã; Dante imaginou um Império Universal; Nicolau de Cusa propôs a paz entre as religiões; Campanella elaborou uma utopia social governada pelos sábios. Todos eles, segundo Gilson, representam tentativas de traduzir para a história humana um ideal que, para Agostinho, transcendia a própria história.

Assim, *A Metamorfose da Cidade de Deus* é uma reflexão sobre a permanente aspiração humana à unidade, à paz e à perfeição social, mostrando como o ideal cristão foi sucessivamente reinterpretado e adaptado às necessidades intelectuais e políticas de cada época. A obra revela a passagem gradual de uma visão teológica da história para projetos cada vez mais filosóficos, políticos e racionalistas de organização da sociedade humana.

O livro se apresenta como um convite à reflexão crítica – para que a fé cristã não seja reduzida a ideologia política e para que a “Cristandade” seja reconhecida em seu verdadeiro e radical fundamento: a pertença a uma comunidade espiritual, universal, orientada para o transcendente.

BIBLIOTECA DO EXÉRCITO
Volumes 198-199

FORMAÇÃO DA NACIONALIDADE BRASILEIRA

**HISTÓRIA RESUMIDA DAS GUERRAS
HOLANDEASAS AO NORTE DO BRASIL**

POR
LYSIAS A. RODRIGUES

Maj. Brig. do Ar



GRÁFICA LAEMMERT, LIMITADA
Rua Carlos de Carvalho, 48
RIO DE JANEIRO

A obra *A Formação da Nacionalidade Brasileira – Histórias Resumidas das Guerras Holandesas ao Norte do Brasil*, de Lysias Augusto Rodrigues, apresenta uma interpretação histórica segundo a qual a nacionalidade brasileira não surgiu repentinamente com a Independência de 1822. Para o autor, a construção da identidade nacional foi resultado de um longo processo histórico iniciado ainda no período colonial, encontrando nas Guerras Holandesas do século XVII um de seus momentos mais importantes e decisivos.

O livro está inserido em uma perspectiva nacionalista que valoriza a formação histórica do Brasil como uma nação unificada, territorialmente integrada e culturalmente coesa. Segundo Lysias Rodrigues, a herança portuguesa forneceu os elementos fundamentais para a construção dessa unidade, especialmente por meio da língua portuguesa, da religião católica e das instituições políticas e militares que permitiram a manutenção de um vasto território sob uma mesma administração.

O autor argumenta que o Brasil se diferencia de grande parte dos países da América Latina por ter preservado sua unidade territorial ao longo dos séculos. Enquanto as antigas colônias espanholas fragmentaram-se em diversos países independentes, o Brasil conseguiu consolidar-se como uma única nação. Essa unidade foi resultado da ação conjunta da Coroa Portuguesa, da Igreja Católica, dos colonizadores, dos bandeirantes e, posteriormente, das Forças Armadas, instituições vistas pelo autor como pilares da construção nacional.

Dentro desse contexto, as Guerras Holandesas ocupam posição central na narrativa. O conflito ocorreu entre 1624 e 1654, período em que a Holanda, por intermédio da Companhia das Índias Ocidentais, tentou controlar importantes áreas do Nordeste brasileiro. Na época, Portugal encontrava-se sob domínio da Coroa Espanhola durante a União Ibérica, tornando seus territórios alvo legítimo dos holandeses, que estavam em guerra contra a Espanha.

A primeira invasão ocorreu em 1624, quando os holandeses conquistaram Salvador, então capital do Estado do Brasil. A ocupação provocou forte reação da população local e das autoridades portuguesas. No ano seguinte, uma grande expedição luso-espanhola conseguiu recuperar a cidade. Para Lysias Rodrigues, essa experiência demonstrou tanto a vulnerabilidade do território quanto a disposição dos habitantes em defendê-lo.

A segunda invasão, iniciada em 1630, teve maior sucesso. Os holandeses conquistaram Olinda e Recife, estabelecendo uma administração duradoura em Pernambuco e expandindo sua influência por outras capitanias nordestinas. Durante esse período, consolidaram estruturas administrativas, militares e econômicas destinadas a garantir o controle da produção açucareira, uma das maiores riquezas do mundo atlântico da época.

Um dos capítulos mais importantes da obra trata do governo de Johan Maurits van Nassau-Siegen, conhecido como Maurício de Nassau. Governador da colônia holandesa entre 1637 e 1644,

Nassau promoveu diversas melhorias urbanas e administrativas. Recife foi modernizada com a construção de pontes, obras públicas e incentivos às atividades científicas. Também foram realizados estudos sobre a fauna, a flora e a geografia do Brasil, além de existir relativa tolerância religiosa.

Embora reconheça esses avanços, Lysias Rodrigues sustenta que eles não alteravam a essência da ocupação. Para o autor, tratava-se de um domínio estrangeiro sobre uma terra considerada portuguesa por seus habitantes. Dessa forma, os benefícios administrativos não eliminavam o sentimento de resistência que crescia entre a população local.

É justamente nesse contexto que surge a principal tese da obra. Segundo o autor, foi durante a luta contra os invasores holandeses que começou a nascer um sentimento genuinamente brasileiro. Até então, a maioria dos habitantes da colônia identificava-se por sua origem regional, local ou étnica. A resistência criou um novo elemento de união: a defesa de uma mesma terra.

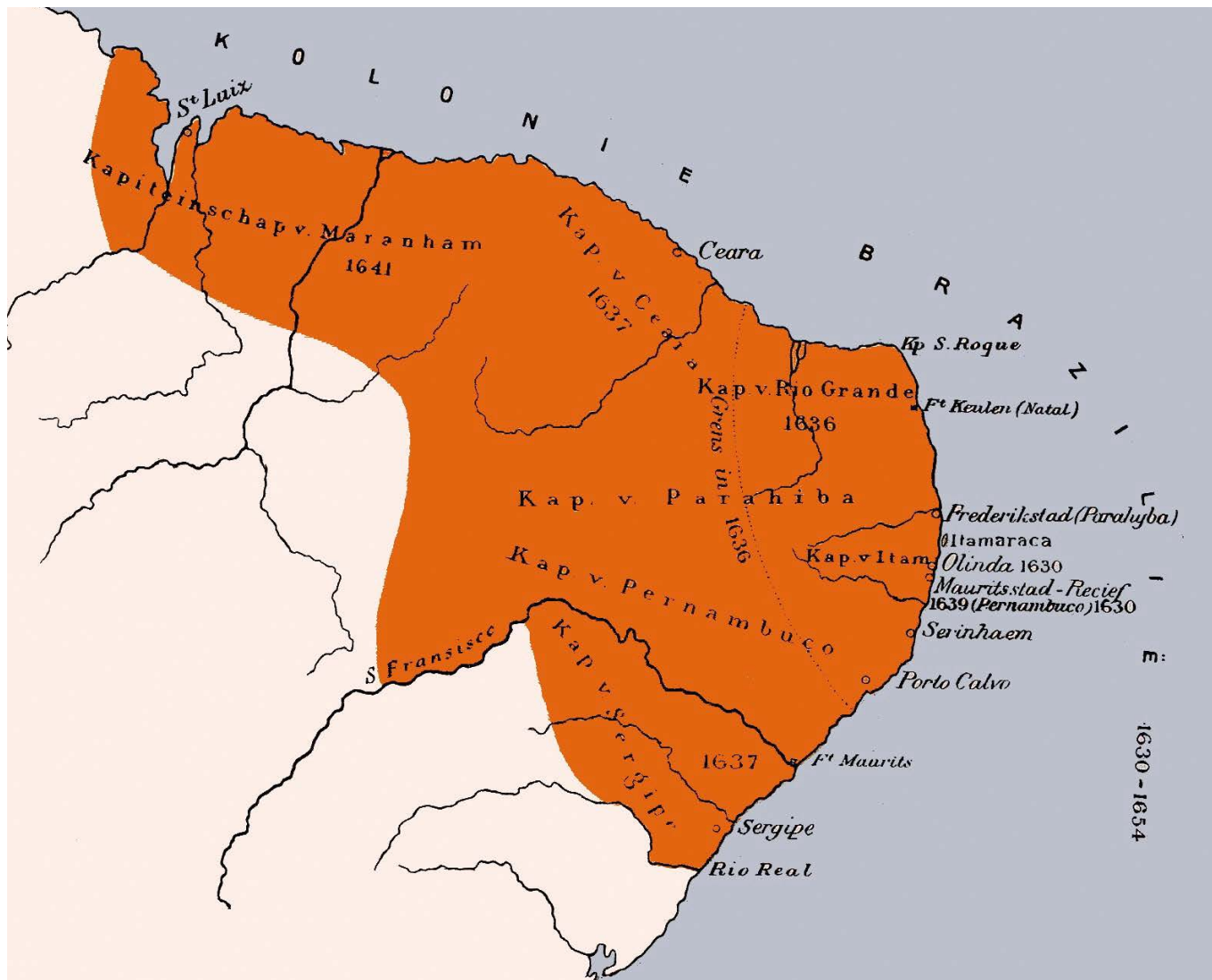
Pela primeira vez, portugueses radicados no Brasil, brasileiros natos, indígenas, negros livres, escravizados armados para o combate e mestiços passaram a lutar lado a lado por um objetivo comum. Essa união é apresentada como o embrião da nacionalidade brasileira. Ainda que diferenças sociais e étnicas permanecessem, a experiência compartilhada da guerra contribuiu para o surgimento de uma consciência coletiva ligada ao território brasileiro.

Nesse processo, o autor destaca a atuação de líderes considerados heróis nacionais. João Fernandes Vieira aparece como um dos principais organizadores da resistência pernambucana. André Vidal de Negreiros é apresentado como importante estrategista militar. Henrique Dias liderou tropas compostas por negros e tornou-se símbolo da contribuição afro-brasileira para a defesa do território. Filipe Camarão comandou contingentes indígenas que tiveram participação decisiva nas campanhas militares.

Para Lysias Rodrigues, esses personagens representam a convergência dos diferentes grupos que participaram da formação histórica do Brasil. Sua atuação demonstra que a construção da nacionalidade foi resultado da colaboração entre diversos segmentos da sociedade colonial.

O ponto de virada do conflito ocorreu em 1645, com o início da Insurreição Pernambucana. Esse movimento reuniu proprietários rurais, militares, indígenas, negros e setores populares em uma luta organizada contra a ocupação holandesa. Segundo o autor, esse episódio representa um dos marcos mais importantes da história brasileira, pois a guerra deixou de ser apenas uma disputa entre impérios europeus e passou a assumir um caráter local e regional.

Os combatentes lutavam pela preservação de suas famílias, propriedades, tradições e comunidades. A defesa do território passou a ser compreendida como uma causa comum, fortalecendo os laços de pertencimento entre grupos anteriormente separados por diferenças de origem.



Extensão do domínio holandês no Nordeste do Brasil.

O momento culminante da resistência ocorreu nas Batalhas dos Guararapes, travadas em 1648 e 1649. Mesmo enfrentando um exército tecnicamente superior, os insurgentes conseguiram importantes vitórias utilizando o conhecimento do terreno, as estratégias adaptadas às condições locais e o forte espírito de cooperação.

Para o autor, os Guararapes possuem significado muito maior do que uma simples vitória militar. Eles representam a primeira manifestação concreta da nacionalidade brasileira em formação. Ali, brancos, negros, indígenas e mestiços combateram juntos em defesa da terra onde viviam. A união em torno de um objetivo comum teria criado símbolos duradouros de identidade nacional.

Por essa razão, os Guararapes são frequentemente considerados o berço do Exército Brasileiro. A tradição militar surgida nesse contexto é vista como uma das bases da defesa da soberania nacional ao longo da história do país.

Após sucessivas derrotas e dificuldades econômicas, a presença holandesa entrou em declínio. Em 1654, ocorreu a

capitulação final das forças invasoras em Recife, encerrando mais de duas décadas de conflito. A expulsão dos holandeses representou não apenas uma vitória militar, mas também a consolidação de uma consciência coletiva construída durante os anos de resistência.

Ao longo da obra, Lysias Rodrigues relaciona esses acontecimentos ao processo mais amplo de formação da nacionalidade brasileira. Para ele, a Independência de 1822 teve enorme importância jurídica e política ao criar formalmente o Estado brasileiro. Entretanto, a ideia de pertencimento nacional já havia começado a ser construída muito antes, especialmente nas experiências compartilhadas de defesa do território durante o período colonial.

O autor também enfatiza o papel das instituições na preservação da unidade nacional. A língua portuguesa, a religião católica, a herança cultural lusitana e as Forças Armadas são apresentadas como elementos fundamentais para a manutenção da coesão do país.

As Forças Armadas ocupam posição central no pensamento de Lysias Rodrigues. O autor enxerga militares como guardiões da soberania, da ordem e da continuidade histórica do Brasil.

Ao longo do livro, diversas passagens destacam a atuação das instituições militares em momentos decisivos da história nacional. Guerras, revoltas internas e crises políticas são apresentadas como episódios em que as Forças Armadas contribuíram para preservar a estabilidade do país.

Em sua visão, o patriotismo, a valorização da história nacional e o fortalecimento das instituições constituem fatores indispensáveis para a continuidade da nação brasileira.

Em síntese, *A Formação da Nacionalidade Brasileira* sustenta que o Brasil foi construído por meio de um longo processo histórico de integração territorial, cultural e política. As Guerras Holandesas aparecem como um dos episódios centrais dessa trajetória, pois permitiram o surgimento de um sentimento coletivo de pertencimento e identidade. Para Lysias Rodrigues, foi nos campos de batalha do Nordeste, especialmente nos Guararapes, que começaram a surgir os primeiros traços de uma consciência nacional brasileira, posteriormente consolidada pela Independência e pelo desenvolvimento das instituições do Estado. Dessa forma, a nacionalidade brasileira é apresentada como resultado da união de diferentes povos, culturas e tradições em torno da defesa de uma mesma terra e de um destino histórico comum.



O Maj Brig Ar Lysias Augusto Rodrigues foi um dos grandes pioneiros da aviação brasileira, defensor da integração nacional por meio do Correio Aéreo e patrono do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).



Imagem: GD'Art

AINDA SOBRE O STF

Ives Gandra

Jurista

igm@gandramartins.adv.br



Hugo Simberg,
"O anjo ferido", 1905.

Recentemente, tive a satisfação de conceder uma entrevista ao jornalista Pedro Campos, da Rádio Bandeirantes, no programa Jornal Gente. A primeira pergunta que ele me fez foi: “O que está acontecendo com o Supremo Tribunal Federal?”. Compartilho com os leitores o que respondi ao jornalista.

Tenho a impressão de que o problema é que, em um determinado momento destes últimos anos, pela primeira vez na história, o Supremo decidiu ser também um *partner*, um parceiro, um *player* político no cenário nacional.

Quando o Excelso Pretório começou a invadir as competências do Legislativo e do Executivo, ele, de certa forma, transformou-se no “Supremo Poder” da República, acima dos demais Poderes.

Durante o regime militar, tínhamos o Poder Executivo como dominante; agora, temos um poder que, por ter a prerrogativa da “última palavra” sobre o Direito, interfere e legisla, repetidas vezes, no lugar do Parlamento e, frequentemente, também o faz nas atribuições do Executivo.

Não emito juízo de valor sobre os Ministros, até porque possuo obras escritas em coautoria com vários deles, participei de bancas de doutorado, compartilhei painéis, proferi palestras com eles e os considero grandes juristas.

Não concordo, entretanto, com suas atuais decisões porque vivi e participei daqueles 20 meses de discussão da Assembleia Nacional Constituinte, ao lado de Ulysses Guimarães e Bernardo Cabral – presidente e relator do processo que resultou na nossa Carta Magna. Esse fato me permitiu testemunhar a intenção deles com a nova Constituição.

Ora, saindo de um regime de poder centralizado, o desejo dos constituintes era a consolidação de três Poderes estritamente independentes e harmônicos. Por esse motivo, as competências de cada esfera foram delimitadas com exaustão. Todavia, a partir do momento em que o Supremo Tribunal Federal assume prerrogativas não previstas no texto constitucional, agindo por conta própria, torna-se, inevitavelmente, um *player* político.

Houve um tempo em que o povo nutria um respeito profundo pelo Supremo, reconhecendo-o como a instituição mais digna e admirada do País. Eu saía com os Ministros e andávamos sozinhos pela rua, sem necessidade de qualquer segurança. Naquela época, também não era preciso dizer que eles eram os defensores da democracia, porque todos já o sabiam. Agora, infelizmente, tudo isso mudou.

Sendo assim, minha divergência não diz respeito aos juristas, nem à dignidade pessoal de cada um; ela reside na forma como passaram a interpretar e reescrever a Constituição Federal.

Com todo respeito, e sem emitir juízo de valor, acredito que, no momento em que começaram a reescrever o texto e a interferir nos demais poderes, se tornaram “*players*” políticos. É evidente, portanto, que passaram a sofrer reações igualmente políticas.

À medida que essa demonstração de força se acentuou, os outros Poderes também reagiram. Tenho a sensação de que o Supremo poderia retomar o perfil da era de Moreira Alves, Oscar Corrêa e outros. Os próprios ministros atuais poderiam reconduzir o Tribunal ao seu papel histórico: o de guardião da Constituição, e não o de legislador complementar ao Congresso ou de um Executivo *ad hoc*. Caso contrário, continuarão sendo alvo das críticas políticas, que variam conforme o posicionamento da ocasião.

O “caso do Banco Master”, por exemplo, deveria estar, a meu ver, sob o juiz natural, em primeira instância, pois Daniel Vorcaro não possui foro especial. No entanto, levaram a questão para o Supremo. O mesmo ocorreu com os episódios de 8 de janeiro: uma série de questões levadas à Corte sem que os envolvidos tivessem a prerrogativa que a Constituição exige para o julgamento pelo STF. A Constituição é clara sobre quem deve ser julgado pelo Supremo: o Presidente, os Deputados, os Senadores e outros cargos específicos. Jamais cidadãos comuns sem qualquer destaque na vida pública.

Fato é que esse panorama desfigurou a imagem do STF. Pesquisas de opinião evidenciam que a reputação da Suprema Corte perante a sociedade é hoje muito inferior à de períodos anteriores, quando a instituição era amplamente respeitada. Somado a isso, nota-se uma reação crescente na imprensa e nas redes sociais contra um protagonismo que extrapola os limites estabelecidos pela Constituição.

A Constituição é clara: o artigo 49, inciso XI, confere ao Congresso a competência exclusiva para legislar. Já o artigo 103, § 2º, reforça que, mesmo nas ações diretas de inconstitucionalidade por omissão, o papel do Supremo limita-se a declarar a lacuna e notificar o Legislativo. Ou seja: segundo a Carta Magna, o STF não pode substituir o Congresso, pois a criação da lei permanece como uma atribuição indelegável do Poder Legislativo.

Ao decidirem interferir nas funções do Legislativo e do Executivo, determinando, inclusive, atos administrativos de governo, o Judiciário rompeu o equilíbrio democrático. O resultado é que os três Poderes perderam sua essência e geraram uma profunda desfiguração institucional. É precisamente nessa politização generalizada que reside a grave crise de confiança que vivemos atualmente.

A Teoria da Guerra

Hugo Barreto Macedo

Cel Av

hugobmacedo6716@outlook.com.br

“Si Vis Pacem para Bellum!”

Esse é um provérbio em latim, de Flavio Vigésio, um pensador romano, que diz: “Se queres a paz, prepara-te para a guerra”, está escrito atrás dos portões do Forte de Copacabana, no Rio de Janeiro, de onde saíram os “Dezoito do Forte”, entre eles Eduardo Gomes, para protestar a favor da democracia.

Hodiernamente, o mundo está sempre em estado de alerta para uma possível guerra. Faz anos que não acontece um período significativo sem a ocorrência de um conflito.

Portanto, julgamos interessante darmos conhecimento, teoricamente, ao leitor do “berço da guerra”, bem como os seus complicados passos subsequentes.

Os procedimentos para realizar os planejamentos de uma guerra são bem complexos. Um pequeno erro de planejamento pode ocasionar uma execução desastrosa.

Um guerreiro nato chinês, nascido por volta de 500 a.C., de nome Sun Tzu, deu conhecimento ao mundo da Arte da Guerra. Deixou registrados em seus apontamentos princípios básicos que serviram de ensinamentos para a implantação das diversas Doutrinas Militares.

Os planejamentos de guerra envolvem, inicialmente, as áreas de inteligência, operações e logística, nesta ordem.

Teoricamente, ao longo dos anos, há uma série de procedimentos que devem ocorrer, ordenadamente, até acontecer propriamente a guerra.

Didaticamente, a sequência dos planejamentos é esta: podemos admitir que seu berço seja a HG (Hipótese de Guerra). Para cada HG é elaborado um PNG (Plano Nacional de Guerra). O PNG dá origem a cinco planos que contemplam as Expressões do Poder Nacional, a saber: o Plano Político de Guerra, o Plano Econômico de Guerra, o Plano Militar de Guerra, o Plano Psicossocial de Guerra e o Plano Ciência e Tecnologia de Guerra.

Por sua vez, o Plano Militar de Guerra dá origem aos Planos de Mobilização e de Desmobilização.

Do Plano de Mobilização nasce o Plano de Campanha, e dele, o Plano de Operações, a seguir, a Ordem de Operações e após as Ordens Fragmentárias. E a partir delas surgem os primeiros ataques bélicos.

Observem que foram dados 13 passos, procedimentos no papel, para que fosse realizado o primeiro ataque. Entretanto, esses documentos podem ser substituídos por Diretrizes Específicas.

Interessante, também, mencionar a existência de uma metodologia específica para conceber e elaborar os referidos planos.

Normalmente, para que sejam estabelecidas as hipóteses de guerra, é necessária uma análise geopolítica, por meio de vários tipos de informes que são processados e transformados em informações, fazendo parte do procedimento.



Royal Air Force: Impacto na Segunda Guerra.

Essas informações são colhidas pelas embaixadas e pelos Adidos Militares.

Os Oficiais designados para serem Adidos fazem um estágio na Escola Nacional de Inteligência (ESNI), em Brasília.

As informações de origem militar são encaminhadas pelos Adidos com as observações julgadas necessárias as suas respectivas Forças, ocasião em que são reavaliadas e encaminhadas ao Ministério da Defesa.

Já as de origem política, econômica, social etc. são remetidas diretamente ao Itamaraty, onde são reavaliadas e encaminhadas aos órgãos envolvidos e interessados.

Todos esses dados são obtidos por meio da mídia local, troca de “figurinhas” entre os Adidos. Ou ideias entre os Embaixadores das nações amigas, chegando ao Brasil pela mala diplomática.

Assim como as Embaixadas brasileiras, que são as representantes dos interesses políticos, econômicos, sociais culturais etc., as Adidâncias Militares, cujo local físico de trabalho é a própria Embaixada, representam a Marinha, o Exército e a Aeronáutica. Defendem os interesses do Brasil referentes aos segmentos militares, envolvendo a soberania de nossas áreas marítimas, a integridade de nossos territórios e de fronteiras, e a inviolabilidade do espaço aéreo brasileiro.

Essas coletâneas de informações são constantemente atualizadas e encaminhadas ao Ministério da Defesa pelas Unidades de Inteligência de cada Força.

Isso significa que essas representações, Embaixadas e Adidâncias Militares são os olhos, os ouvidos e a boca do Brasil, junto ao país-sede.

As informações transmitidas aos senhores leitores foram facilitadas pela experiência vivenciada nas funções que tive a honra e o privilégio de desempenhar:

- Ter sido Cmt do 2/8 Gav.
- Ter servido na Seção de Operações do COMGAR.
- Ter sido Instrutor da ECEMAR.
- Ter realizado o Curso de Estado-Maior na Escola Superior de Guerra Aérea na Força Aérea Argentina.
- Ter sido Chefe da GM-3 do Gabinete do Ministro, responsável pela Doutrina e pelas Operações da Força.
- Ter sido Adido Aeronáutico em Lima, no Peru.
- Ter sido Chefe da Seção de Operações do COMGAR.
- Ter sido Adjunto da Subchefia de Operações do Ministério da Defesa, já na Reserva. Sobre tudo, sendo Chefe da Equipe que montou o primeiro Exercício de Gerenciamento de Crises, a nível estratégico nacional, protagonizando o envolvimento do Brasil *versus* Venezuela, com a participação de alguns Ministérios brasileiros, com dados bem próximos da realidade.

Carl Von Clausewitz, em seu livro *Da Guerra*, diz: “A Guerra é pois um ato de violência, destinado a forçar o adversário a submeter-se a nossa vontade.”

Por vezes, necessário!

A Luta pelo Voto Secreto, o Tenentismo

e a Construção do Estado Nacional Brasileiro:
uma análise a partir de Brocardo Bicudo
e da Geopolítica de Golbery do Couto e Silva

Fernando Bicudo

Produtor Cultural

fernandobicudo.cultura@gmail.com

Meu avô Brocardo Bicudo, quando Tenente do Exército brasileiro, foi um dos líderes na luta pelo voto secreto, inserindo sua atuação no contexto do movimento Tenentista da década de 1920, jovens oficiais, defensores do Nacionalismo e de reformas institucionais profundas em defesa dos recursos naturais brasileiros contra o controle estrangeiro.

Em 1950, já Coronel, integrou a equipe dos primeiros instrutores da Escola Superior de Guerra (ESG). Nessa década, também fazia parte do grupo de professores o Coronel Golbery do Couto e Silva, com quem compartilhava uma preocupação comum: a construção de um Estado nacional forte, capaz de superar a fragmentação política e promover a integração do país.

A Primeira República brasileira (1889-1930) caracterizou-se pelo predomínio das oligarquias estaduais, pela descentralização política e por práticas eleitorais frequentemente marcadas por fraudes e coerção dos eleitores. Foi nesse contexto, que surgiu o movimento Tenentista. Entre as principais reivindicações dos tenentes destacava-se a adoção do voto secreto, entendido como instrumento essencial para garantir a liberdade política do cidadão e combater o chamado “voto de cabresto”. O Tenente Brocardo Bicudo insere-se nesse movimento reformista que buscava transformar as estruturas políticas da República Velha.

Décadas mais tarde, Golbery do Couto e Silva desenvolveria no ambiente nacionalista da ESG uma interpretação geopolítica do Brasil que, embora situada em outro contexto histórico, apresentava pontos de convergência com as preocupações dos Tenentistas.

O Tenentismo e a Defesa do Voto Secreto

O movimento tenentista emergiu como uma reação ao sistema político oligárquico vigente na Primeira República. Os jovens oficiais consideravam que o país estava submetido a interesses regionais que impediam a construção de uma verdadeira nação moderna. A manipulação dos processos eleitorais, associada ao poder dos coronéis e das elites estaduais, era vista como um dos principais obstáculos ao desenvolvimento político brasileiro.

Nesse cenário, a defesa do voto secreto tornou-se uma das principais bandeiras do movimento. A proposta visava assegurar que os eleitores pudessem exercer sua cidadania sem sofrer pressões de líderes políticos locais. Para os tenentes, a reforma eleitoral representava um passo fundamental para a moralização da vida pública e para a construção de instituições mais legítimas e representativas.

A atuação de Brocardo Bicudo deve ser compreendida dentro desse esforço coletivo de transformação política. Sua participação na luta pelo voto secreto simboliza o compromisso de parte da oficialidade militar com a reforma do sistema político e com a superação das práticas consideradas atrasadas e antidemocráticas da República Velha.

O Nacionalismo Modernizador dos Tenentes

Mais do que simples reformadores eleitorais, os tenentes defendiam um projeto de modernização nacional. Acreditavam que o Brasil precisava de um governo central forte, capaz de limitar o poder das oligarquias regionais e implementar políticas de alcance nacional.

O nacionalismo tenentista possuía caráter desenvolvimentista e integrador. Seus integrantes entendiam que a fragmentação política e econômica do país dificultava a consolidação da soberania nacional. Dessa forma, a luta pelo voto secreto estava inserida em uma agenda mais ampla, que incluía a centralização administrativa, a valorização da educação pública, a modernização das instituições e o fortalecimento do Estado.

Golbery do Couto e Silva e a Geopolítica do Brasil

Golbery do Couto e Silva formulou em sua obra *Geopolítica do Brasil* uma das mais influentes interpretações geopolíticas do país. O autor defendia que o Estado brasileiro deveria assumir papel central na integração territorial, econômica e política da nação.

Golbery argumentava que o Brasil possuía características de um grande espaço geográfico ainda insuficientemente integrado. A existência de regiões com baixo grau de articulação econômica e política representava, em sua visão, um desafio estratégico para a consolidação da unidade nacional.

Sua proposta consistia na construção de um projeto nacional baseado no fortalecimento do poder central, na integração das regiões periféricas, na ocupação estratégica do território e na promoção do desenvolvimento econômico. O Estado deveria atuar como elemento organizador e coordenador dos interesses nacionais.

Convergências entre o Tenentismo de Bicudo e o Pensamento de Golbery

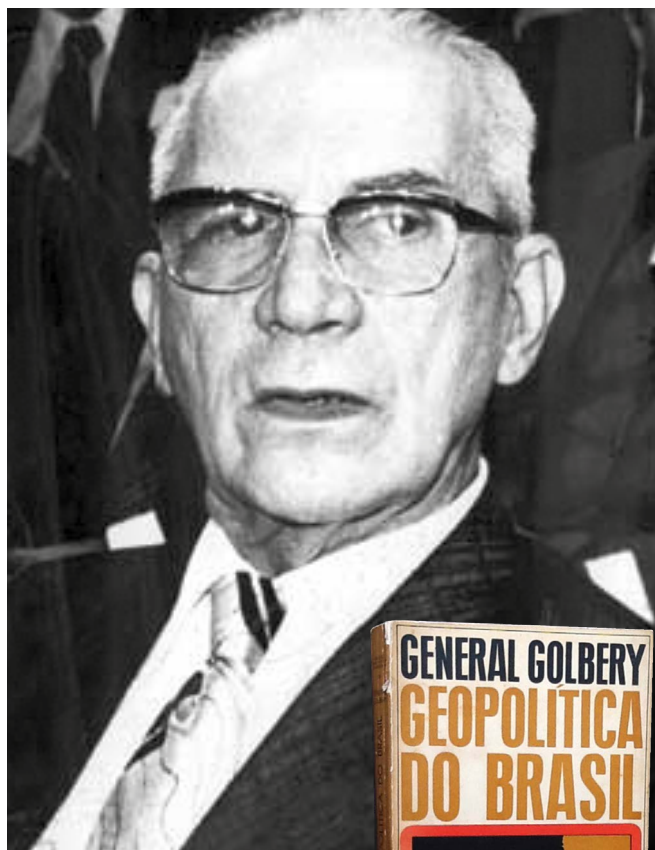
Embora separados por aproximadamente quatro décadas, o movimento tenentista e a obra de Golbery apresentam importantes pontos de convergência.

Em primeiro lugar, ambos identificavam a fragmentação política como um obstáculo à consolidação do Estado nacional. Os tenentes denunciavam o predomínio das oligarquias estaduais; Golbery, por sua vez, enfatizava a necessidade de superar as desarticulações regionais que limitavam a integração nacional.

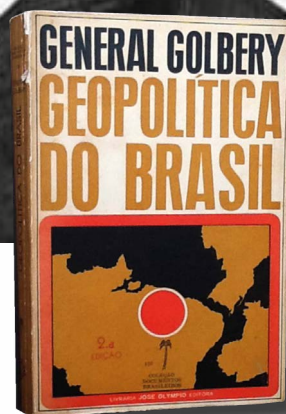
Em segundo lugar, tanto os tenentes quanto Golbery atribuíam ao Estado um papel central na condução do processo de modernização do país. Em ambos os casos, a autoridade estatal aparecia como instrumento necessário para promover a unidade nacional e garantir a realização de objetivos estratégicos.

Outra convergência importante reside na valorização do Nacionalismo. Tanto o tenentismo quanto a geopolítica golberiana concebiam o desenvolvimento nacional como uma tarefa coletiva que exigia planejamento, coordenação e fortalecimento institucional.

Por fim, observa-se a permanência da ideia de que as Forças Armadas possuíam uma missão histórica na construção da nação brasileira. Essa concepção, presente no Tenentismo, seria posteriormente incorporada e sistematizada por Golbery no contexto da doutrina de Segurança Nacional.



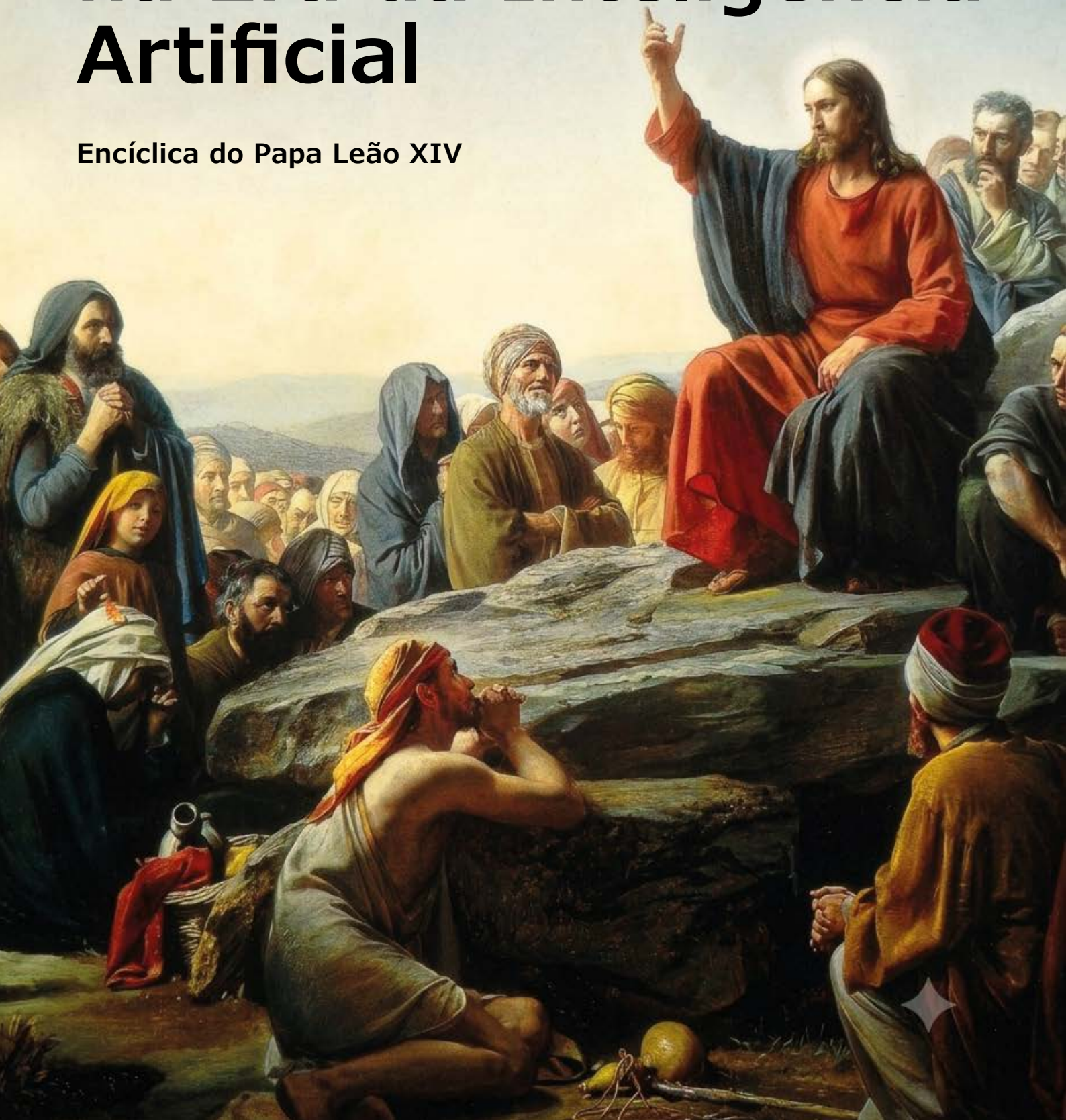
Gen Golbery.



Ten Brocardo Bicudo.

Sobre a Salvaguarda da Pessoa Humana na Era da Inteligência Artificial

Encíclica do Papa Leão XIV



Introdução

O livro *Magnífica Humanitas* representa uma das mais importantes reflexões da Igreja Católica sobre os impactos da inteligência artificial na vida humana, nas instituições sociais e no futuro da civilização. Partindo da tradição da Doutrina Social da Igreja e da visão cristã da pessoa humana, o Papa Leão XIV busca responder a uma questão decisiva para o século XXI: como preservar a dignidade e a centralidade do ser humano em uma época em que as máquinas parecem assumir funções cada vez mais complexas da inteligência humana?

A obra não é uma crítica à tecnologia nem uma defesa nostálgica de um passado pré-digital. Ao contrário, o Papa reconhece que a inteligência artificial pode contribuir significativamente para o desenvolvimento da medicina, da educação, da comunicação, da pesquisa científica e da administração pública. Contudo, alerta que a tecnologia não é moralmente neutra. Seu desenvolvimento e sua utilização refletem valores, interesses e visões de mundo que podem favorecer tanto a promoção da dignidade humana quanto a sua degradação.

Ao longo dos cinco capítulos, o autor apresenta uma análise profunda dos desafios éticos, políticos, econômicos, culturais e espirituais provocados pela inteligência artificial, sempre reafirmando que o ser humano deve permanecer o sujeito, e nunca o objeto, das transformações tecnológicas.

Um Pensamento Dinâmico Fiel ao Evangelho

O primeiro capítulo estabelece a base metodológica e teológica de toda a obra. O Papa Leão XIV parte do princípio de que a Igreja tem a missão permanente de interpretar os sinais dos tempos à luz do Evangelho. Cada época apresenta novos desafios e exige respostas adequadas às circunstâncias históricas sem que os princípios fundamentais da fé sejam abandonados.

Nesse sentido, a inteligência artificial (IA) é compreendida como um dos grandes sinais dos tempos contemporâneos. Sua influência crescente sobre a economia, a política, a cultura e as relações humanas exige uma reflexão séria e responsável. O Papa afirma que a Igreja não pode limitar-se a observar passivamente essas transformações. Ela deve participar ativamente do debate, oferecendo critérios éticos e antropológicos capazes de orientar a sociedade.

O conceito de “pensamento dinâmico” ocupa posição central nesse capítulo. O autor rejeita tanto o conservadorismo que teme qualquer inovação quanto o entusiasmo ingênuo que celebra toda novidade tecnológica sem questionamentos. A verdadeira fidelidade ao Evangelho exige discernimento.

A tradição cristã demonstra que a Igreja sempre dialogou com as transformações históricas. Desde as revoluções agrícolas e industriais até a era da globalização, o pensamento cristão procurou compreender as mudanças sociais e oferecer orientações para que elas servissem ao desenvolvimento humano integral.

O Papa argumenta que a inteligência artificial possui características inéditas em comparação com tecnologias anteriores. Enquanto muitas invenções ampliavam principalmente a força física do ser humano, a IA interfere diretamente em atividades associadas ao pensamento, à comunicação, à análise de dados e à tomada de decisões. Isso faz com que suas implicações éticas sejam particularmente profundas.

Outro aspecto importante abordado é a necessidade de evitar uma visão determinista da tecnologia. O futuro não está predeterminado pelas máquinas. As decisões humanas continuam sendo o elemento central que definirá se a IA será utilizada para promover a dignidade humana ou para ampliar formas de exclusão, controle e desigualdade.

O capítulo conclui reafirmando que o Evangelho permanece uma fonte insubstituível de sabedoria para enfrentar os desafios tecnológicos do presente, oferecendo uma visão da pessoa humana que nenhuma inovação técnica pode substituir.

Fundamentos e Princípios da Doutrina Social da Igreja

O segundo capítulo apresenta os fundamentos éticos que orientam toda a reflexão do livro. O Papa recorre aos princípios da Doutrina Social da Igreja para construir um quadro de avaliação moral da IA.

O primeiro e mais importante desses princípios é a dignidade da pessoa humana. Segundo a tradição cristã, cada pessoa possui valor próprio e irrenunciável porque foi criada à imagem e semelhança de Deus. Essa dignidade não depende de produtividade econômica, eficiência técnica ou utilidade social.

Essa visão entra em conflito com certas tendências contemporâneas que reduzem indivíduos a conjuntos de dados, perfis de consumo ou recursos econômicos. O Papa alerta que sistemas de IA podem contribuir para essa redução quando passam a tratar pessoas apenas como informações processáveis.

O segundo princípio é o bem comum. A tecnologia não deve servir exclusivamente aos interesses de empresas, governos ou grupos privilegiados. Seu desenvolvimento precisa beneficiar toda a sociedade. O Papa manifesta preocupação com a concentração do conhecimento tecnológico em poucas corporações globais, capazes de exercer enorme influência econômica e política.

Outro princípio essencial é a solidariedade. Em um mundo cada vez mais interdependente, as decisões relacionadas à IA produzem impactos globais. Por isso, o desenvolvimento tecnológico deve levar em consideração especialmente os mais vulneráveis: trabalhadores ameaçados pela automação, populações excluídas do acesso digital e comunidades submetidas a formas de vigilância tecnológica.

A subsidiariedade também recebe atenção especial. Esse princípio defende que as decisões devem ser tomadas no nível mais próximo possível das pessoas afetadas. O autor adverte que algoritmos centralizados podem enfraquecer a autonomia

das comunidades locais e concentrar excessivamente o poder em instituições distantes dos cidadãos.

O Papa também destaca o princípio do destino universal dos bens. O conhecimento científico e tecnológico é fruto da inteligência humana coletiva e não deve ser monopolizado por poucos grupos econômicos. Os benefícios da IA devem ser compartilhados de forma justa entre os povos.

Ao final do capítulo, o autor sustenta que a Doutrina Social da Igreja oferece uma das estruturas éticas mais completas para orientar o desenvolvimento tecnológico contemporâneo, pois coloca a pessoa humana no centro de todas as decisões.

Técnica e Domínio: a Grandeza da Pessoa Humana perante as Promessas da IA

Neste capítulo, o Papa examina criticamente a relação entre técnica, poder e natureza humana.

A IA é apresentada como uma extraordinária conquista da criatividade humana. Seus avanços já transformam profundamente áreas como diagnóstico médico, pesquisa científica, logística, educação e gestão de informações. O Papa reconhece essas contribuições e afirma que a tecnologia pode ser uma expressão legítima da vocação humana para conhecer, criar e transformar o mundo.

Entretanto, o autor identifica um perigo crescente: a mentalidade tecnocrática. Essa visão considera que todos os problemas humanos podem ser resolvidos por meio de soluções técnicas e que a eficiência constitui o valor supremo da organização social.

Segundo o Papa, essa perspectiva ignora dimensões fundamentais da existência humana. A vida não pode ser reduzida a cálculos, algoritmos ou métricas de desempenho. O ser humano possui uma riqueza interior que ultrapassa qualquer possibilidade de modelagem tecnológica.

O capítulo estabelece uma distinção fundamental entre inteligência e sabedoria. A IA pode processar quantidades imensas de informações, mas não possui consciência moral. Pode identificar padrões, mas não compreende o significado existencial da vida. Pode simular diálogo, mas não experimenta amor, sofrimento, esperança ou responsabilidade.

O Papa argumenta que muitos dos entusiasmos contemporâneos em relação à IA derivam da confusão entre essas duas realidades. A capacidade de cálculo é frequentemente confundida com compreensão autêntica, quando na verdade pertencem a ordens diferentes da experiência.

Outro tema importante é a tentação do domínio. Ao desenvolver tecnologias cada vez mais sofisticadas, a humanidade pode ser levada a acreditar que possui controle absoluto sobre a realidade. Essa ilusão de onipotência conduz ao esquecimento dos limites humanos e da dependência em relação aos outros, à natureza e a Deus.

O capítulo reafirma que a verdadeira grandeza humana não consiste em competir com as máquinas, mas em exercer plenamente aquilo que as máquinas jamais poderão possuir:

liberdade moral, consciência, criatividade genuína, compaixão e abertura ao transcendente.

Salvaguardar o Humano na Transformação: Verdade, Trabalho e Liberdade

O quarto capítulo analisa três áreas particularmente afetadas pela IA: a busca da verdade, a organização do trabalho e o exercício da liberdade.

Em relação à verdade, o Papa demonstra preocupação com a crescente dificuldade de distinguir fatos de manipulações. Ferramentas de IA permitem a criação de imagens, vídeos e textos altamente convincentes, capazes de influenciar opiniões e comportamentos em escala sem precedentes.

Essa situação ameaça a confiança social, elemento indispensável para a vida democrática. Sem compromisso com a verdade, as relações humanas tornam-se vulneráveis à manipulação e ao engano.

O autor destaca a importância da educação crítica e da formação ética para enfrentar esse desafio. Mais do que desenvolver tecnologias de verificação, é necessário formar cidadãos capazes de discernir e buscar a verdade.

A segunda dimensão abordada é o trabalho. O Papa recorda que o trabalho ocupa lugar central na Doutrina Social da Igreja porque constitui uma forma de participação da pessoa na obra da criação.

A automação promovida pela IA traz benefícios econômicos significativos, mas também gera preocupações legítimas. Muitos trabalhadores podem ser substituídos por sistemas automatizados, provocando desemprego, precarização e insegurança social.

O Papa rejeita tanto o pessimismo absoluto quanto o otimismo ingênuo. O progresso tecnológico não deve ser impedido, mas precisa ser acompanhado por políticas públicas que garantam proteção aos trabalhadores, qualificação profissional e distribuição justa dos benefícios econômicos.

Por fim, o capítulo aborda a questão da liberdade. A coleta massiva de dados, os sistemas de monitoramento e os algoritmos de influência comportamental podem limitar silenciosamente a autonomia individual.

O Papa alerta para o surgimento de novas formas de controle social que operam não por coerção direta, mas por meio da manipulação de preferências, opiniões e escolhas. A defesa da liberdade exige transparência algorítmica, proteção da privacidade e responsabilização dos agentes que desenvolvem essas tecnologias.

A Cultura do Poder e a Civilização do Amor

O último capítulo apresenta a síntese moral e espiritual da obra.

O Papa contrapõe dois modelos de civilização. O primeiro é a cultura do poder, caracterizada pela busca incessante de controle, eficiência, lucro e domínio. Nesse modelo, a tecnologia é utilizada para ampliar a capacidade de influência sobre indivíduos e sociedades.

O segundo modelo é a civilização do amor, expressão consagrada por diversos pontífices para descrever uma socie-

dade fundamentada na dignidade humana, na solidariedade, na fraternidade e no bem comum.

A IA pode servir a qualquer uma dessas perspectivas. Ela pode fortalecer mecanismos de vigilância, manipulação e concentração de riqueza. Mas também pode ser utilizada para ampliar o acesso à educação, melhorar os sistemas de saúde, combater a pobreza e promover formas mais amplas de cooperação humana.

O Papa insiste que a tecnologia não determina automaticamente o futuro. O elemento decisivo continua sendo a orientação ética das escolhas humanas.

Nesse contexto, a responsabilidade é compartilhada. Governos, empresas, universidades, organizações internacionais e cidadãos possuem o dever de contribuir para que o desenvolvimento tecnológico esteja a serviço da pessoa humana.

O autor também enfatiza a importância da dimensão espiritual. A crise contemporânea não é apenas tecnológica, mas também moral e cultural. Sem valores sólidos, mesmo as tecnologias mais avançadas podem ser utilizadas para fins destrutivos.

A civilização do amor proposta pelo Papa não rejeita a inovação. Pelo contrário, busca colocá-la a serviço do florescimento humano integral.

Conclusão

Ao longo de *Magnífica Humanitas*, o Papa Leão XIV oferece uma das reflexões mais abrangentes da Igreja sobre os desafios

da IA. A obra reconhece as extraordinárias possibilidades abertas pelo progresso tecnológico, mas insiste que nenhuma inovação pode justificar a diminuição da dignidade humana.

A mensagem central do livro é que o ser humano deve permanecer no centro de todas as transformações. A IA é uma ferramenta poderosa, mas não possui consciência moral, liberdade nem capacidade de amar. Essas características continuam sendo exclusivamente humanas e constituem o fundamento da dignidade da pessoa.

A Doutrina Social da Igreja surge como uma bússola ética capaz de orientar o desenvolvimento tecnológico em direção ao bem comum. Princípios como dignidade humana, solidariedade, subsidiariedade, justiça social e destino universal dos bens oferecem critérios concretos para avaliar os impactos da IA.

O Papa conclui que o verdadeiro desafio do século XXI não consiste apenas em criar máquinas cada vez mais inteligentes, mas em construir uma sociedade cada vez mais humana. O futuro dependerá menos do poder dos algoritmos e mais da capacidade dos homens e das mulheres de colocarem a ciência, a economia e a tecnologia a serviço da verdade, da liberdade, da justiça e do amor.

Somente dessa forma a IA poderá tornar-se uma aliada da humanidade, contribuindo para uma civilização em que o progresso técnico caminhe lado a lado com o desenvolvimento moral, espiritual e social de todos os povos.



Papa Leão XIV
na Praça de São Pedro,
no Vaticano.



INCAER em Brasília.

INCAER 40 anos

Ten Brig Ar Vicent Dang Diretor do INCAER

Celebrar os 40 anos do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) é reconhecer uma trajetória construída com dedicação, responsabilidade e profundo compromisso com a memória e a história da Força Aérea Brasileira (FAB). Ao longo dessas quatro décadas, o INCAER tem cumprido, com nobreza, sua missão de pesquisar, desenvolver, divulgar e preservar a cultura aeronáutica, assegurando que o passado inspire o presente e oriente o futuro.

Essa trajetória é fruto, sobretudo, do trabalho incansável de seu efetivo. Civis e militares, de diferentes gerações, têm atuado como verdadeiros guardiões do patrimônio histórico-cultural da Aeronáutica, transformando acervos, narrativas e espaços de memória em instrumentos vivos de educação, identidade e pertencimento. A todos que fizeram e fazem o Instituto acontecer, registro meu reconhecimento e meus sinceros parabéns.

Como órgão central do Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica (SISCULT), o Instituto exerce papel estratégico na articulação de uma rede marcada pela capilaridade, pela cooperação e pela atuação integrada. Instituído como marco da consolidação da área cultural no âmbito da FAB, o SISCULT estrutura-se a partir do trabalho colaborativo entre

organizações militares de todo o país, profissionais especializados e diferentes atores institucionais, públicos e privados, ampliando o alcance e a efetividade das ações de preservação e de difusão da cultura aeronáutica em todo o território nacional.

No transcurso de sua caminhada, o INCAER consolidou relações institucionais fundamentais com os demais órgãos de cultura das Forças Armadas, em especial com a Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército (DPHCEx) e com a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Essa articulação fortalece a preservação da história militar brasileira e reafirma o valor da cooperação interforças na salvaguarda do patrimônio nacional.

Destaca-se, ainda, a atuação integrada com a Chefia de Educação e Cultura do Ministério da Defesa, cuja parceria estratégica contribui para o alinhamento das políticas culturais no âmbito da Defesa, ampliando o alcance e a relevância das iniciativas desenvolvidas.

Nesse cenário, o instituto vem promovendo diversas ações voltadas à valorização da cultura aeronáutica, da preservação de bens materiais e imateriais à pesquisa histórica, da difusão da cultura às ações educativas, do fortalecimento dos museus aeronáuticos à produção e divulgação do conhecimento. Cada iniciativa reafirma o papel do INCAER como referência na gestão da memória sob responsabilidade do Comando da Aeronáutica (COMAER).



Futuro Centro Cultural da Força Aérea Brasileira.

A instalação da nova sede do instituto em Brasília representa um passo decisivo no fortalecimento institucional do INCAER e na ampliação de sua capacidade de atuação. A presença na capital federal favorece maior integração com o Alto-Comando da Força Aérea Brasileira, contribuindo para o alinhamento das ações culturais às diretrizes estratégicas do Comando da Aeronáutica. Ao mesmo tempo, potencializa o diálogo e a cooperação com órgãos externos da área cultural, ampliando parcerias, fortalecendo a visibilidade institucional e expandindo o alcance das iniciativas culturais da FAB na sociedade.

Que estes 40 anos sejam motivo de orgulho e, sobretudo, de renovação do compromisso com a memória, a identidade e os valores da FAB. A cultura, compreendida como espaço de inovação, reflexão, diálogo e pertencimento, afirma-se como ferramenta para os desafios do mundo contemporâneo, contribuindo para a educação e para o fortalecimento dos vínculos entre a Força Aérea e a sociedade. O Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica seguirá cumprindo sua missão com excelência, inspirando gerações e consolidando o vínculo entre passado, presente e futuro.



Museu Aeroespacial – Foto: Cb Silva Lopes/FAB.

HISTÓRIA GERAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

dos primórdios até 1920



História Geral da Aeronáutica Brasileira

Comemorar quatro décadas de dedicação à preservação da história da aviação brasileira é reconhecer um compromisso sólido e contínuo com a memória do nosso patrimônio aeronáutico. Desde sua criação, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) tem desempenhado papel fundamental na salvaguarda e na sistematização dessa trajetória histórica. Contando com uma equipe comprometida, o Instituto registra, preserva e promove os eventos e os fatos que construíram a Força Aérea Brasileira (FAB), como também a aviação civil, a indústria aeronáutica, a infraestrutura aeroportuária e o controle do espaço aéreo nacional.

Para cumprir essa missão, em 1988 foi criada a Coleção Aeronáutica, cuja primeira série, intitulada História Geral da Aeronáutica Brasileira (HGAB), conta atualmente com seis volumes publicados.

- O volume 1 contempla os antecedentes históricos da aviação, desde seus primórdios até o ano de 1920, destacando os primeiros experimentos e iniciativas no país.

- O volume 2, publicado em 1990, aborda o período subsequente, estendendo-se até os momentos que antecederam a criação do Ministério da Aeronáutica, com ênfase na consolidação institucional da atividade aérea no Brasil.

- O Volume 3 cobre os acontecimentos ocorridos entre a década de 1930 e o final da Segunda Guerra Mundial, evidenciando a crescente importância estratégica da aviação no contexto nacional e internacional.

- O Volume 4 analisa os desdobramentos do pós-guerra, focalizando o desenvolvimento do setor aeronáutico até a posse do Dr. Juscelino Kubitschek na Presidência da República, em 1956.

- O Volume 5 discorre sobre o período que se inicia com o governo de Juscelino Kubitschek e se estende até as vésperas da Reforma Administrativa, ressaltando os avanços tecnológicos e organizacionais da FAB.

- O Volume 6 abrange os eventos compreendidos entre o período imediatamente anterior à Reforma Administrativa e o lançamento do foguete Sonda IV, marco significativo do avanço da pesquisa aeroespacial no país.

Atualmente, a equipe dedica seus esforços na elaboração do próximo volume (o sétimo está em fase de elaboração e será lançado futuramente), que abrangerá o período de 1985, com o lançamento do Sonda IV até a dissolução do Ministério da Aeronáutica, ocorrida em 1999.

A série História Geral da Aeronáutica Brasileira é fruto de um trabalho minucioso, que retrata os eventos marcantes que impulsionaram o desenvolvimento da aviação no Brasil.

Medalha Mérito da Cultura Tenente-Brigadeiro Deoclécio

O Tenente-Brigadeiro Deoclécio era filho de João José de Siqueira e Hypólita Lima de Siqueira, nasceu em Jardinópolis – SP, no dia 21 de setembro de 1916.

Iniciou a carreira militar em 1935, na Escola Militar do Realengo, e em 1937 tornou-se aviador, servindo no Correio Aéreo Militar, onde participou de missões pioneiras de integração nacional, levando medicamentos, alimentos e apoio a comunidades isoladas do Brasil.

Durante a Segunda Guerra Mundial, foi protagonista de 137 missões de patrulha no Atlântico Sul, enfrentando submarinos alemães, demonstrando coragem e liderança.

Após o conflito, integrou missões internacionais, participou da Comissão Brasileira de Compras nos Estados Unidos da América, da Comissão de Construção Naval na Europa. Exerceu funções de ensino e comando em escolas da Aeronáutica, contribuindo para a formação de novas gerações.

Ao longo de sua carreira, ocupou cargos de grande relevância: foi Chefe de Gabinete do Ministro da Aeronáutica Eduardo Gomes, Comandante da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), Comandante do Comando Costeiro e, posteriormente, Chefe do Comando-Geral de Pessoal (COMGEP), destacando-se pela ênfase na valorização do elemento humano como base da Força Aérea.

Em 1974, assumiu a Direção-Geral do Departamento de Aviação Civil (DAC), onde promoveu profundas inovações: criou os Serviços Regionais de Aviação Civil (SERAC); implantou a Aviação Regional (3º Nível), ampliando de 80 para 354 o número de cidades atendidas por voos; fortaleceu a Infraero; e estabeleceu as bases para o crescimento do transporte aéreo nacional e internacional.

Em 1975, foi nomeado Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, atualizando a Doutrina da Força Aérea. No ano seguinte, com mais de quatro décadas de serviços à FAB e 37 elogios individuais em sua ficha, deixou o serviço ativo para assumir o cargo de Ministro do Superior Tribunal Militar, função que exerceu com distinção.

Intelectual e historiador, publicou obras de referência como *Caminhada com Eduardo Gomes* (1984), *A Saga do Correio Aéreo Nacional* (1985), e *Fronteiras – A Patrulha Aérea e o Adeus ao Arco e Flecha* (1987), além de ser o autor da Coleção “História Geral da Aeronáutica Brasileira”. Foi o idealizador e o primeiro diretor do INCAER, criado em 1986, onde atuou até o fim da vida na preservação da cultura, da memória e da tradição da FAB.

O Brigadeiro Deoclécio faleceu em 23 de março de 1998, no Hospital de Força Aérea do Galeão, no Rio de Janeiro. Poucos meses após sua morte, foi proclamado Patrono do INCAER, em reconhecimento à sua dedicação, à sua competência, ao seu patriotismo e ao legado deixado como aviador de guerra, gestor público, jurista, escritor e guardião da memória da Aeronáutica. Sua vida simboliza o triunfo da probidade, da inteligência e da cultura, construindo exemplo perene para as futuras gerações.

A medalha Mérito da Cultura Tenente-Brigadeiro Deoclécio não apenas consagra o mérito técnico ou profissional do agraciado, mas reconhece a capacidade única de representar os valores da Força Aérea por meio da cultura.

Considerando todos esses fatos, o Presidente da República, pelo Decreto nº 12.938, de 16 de abril de 2026, instituiu a Medalha Mérito da Cultura Tenente-Brigadeiro Deoclécio, com a finalidade de agraciar personalidades civis e militares, brasileiras ou estrangeiras, e organizações militares e instituições civis, nacionais ou estrangeiras, que tenham prestado destacados serviços em prol da cultura que se coadunem com os valores da FAB.



Da esquerda para a direita: Ten Brig Ar Dang, Ten Brig Ar Damasceno, Comandante da Aeronáutica, e o sobrinho do Ten Brig Ar Deoclécio.

A FAMÍLIA AERONÁUTICA

Brig Ar Alencastro

cale3@uol.com.br



Bruna, Gabriel, Alencastro, Magda e Hayla

Em pé (da esquerda para a direita) Hayla, Alencastro, Bruna, José Milton, Magda, Monique e Gabriel, no centro, Manuela, agachados da esquerda para a direita, Dom e Maria Luíza.

No interior do Rio Grande do Sul, onde a infância foi marcada pela simplicidade e pela dedicação aos estudos, aprendi a ouvir a voz de Deus no silêncio e no sopro do vento. Foi Ele quem me ensinou que a verdadeira riqueza não está no que se possui, mas na fé que se carrega no coração. E foi essa fé que me fez acreditar que seria possível realizar meu sonho: ser oficial aviador da Força Aérea Brasileira.

Meus primeiros passos na EPCAR, em 1977, na AFA e por toda a minha vida militar até passar à reserva como Cmt da II Força Aérea foram iluminados por Sua presença. Nos dias de luta, Ele me deu coragem; nos dias de dúvida, Ele me deu esperança. E quando os sonhos pareciam distantes, foi a mão de Deus que me sustentou, mostrando que nada é impossível para quem confia.

Prestes a comemorar os 50 anos do meu ingresso na FAB, expresso minha eterna gratidão a essa instituição que molda e transforma vidas por tudo o que me proporcionou. Que seus

integrantes continuem voando alto, protegendo nosso céu e inspirando gerações com coragem e dedicação.

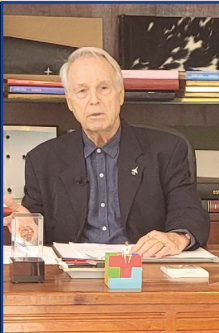
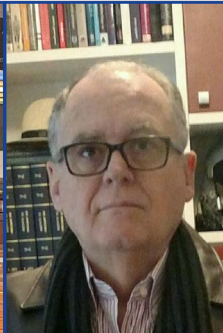
Ao longo desse percurso, minha alma encontrou a de Magda, companheira de jornada, com quem construí uma vida de amor e cumplicidade. Vieram os filhos: Hayla, a primogênita que trouxe luz; e os gêmeos Gabriel e Bruna, que multiplicaram a alegria e o movimento da casa. A família era o pouso seguro após os voos longos e as missões difíceis.

Os anos trouxeram novas presenças: José Milton, que se uniu a Bruna, Monique, que partilhou a vida com Gabriel; e Gustavo, que se uniu a Hayla. E então chegaram os netos – Manu, Malu e Dom –, pequenos astros que reacenderam o brilho nos olhos do piloto.

Hoje, ao contemplar esta sólida família, vejo como Deus sempre foi bom comigo e afirmo que minha casa é um altar vivo, onde cada sorriso é uma oração, cada abraço é uma bênção, cada olhar revela cuidado, cada gesto traduz amor e cada palavra carrega a esperança de dias cada vez mais felizes.



14º Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico

						
Araken	Marco Aurélio de Mattos	Fernando Bicudo	Osvaldo Albuquerque	Reis Friede	Marco Aurélio Mendes	Luiz Fernando Póvoas da Silva
Pensamento Brasileiro e Filosofia Política	Criação do CAER e o entorno cultural	Cultura Brasileira	Política	A construção econômica do Brasil	Pensamento Aeronáutico	A face invisível da guerra



