

Revista **aeronáutica**

1999

E-mail: caerorj@ism.com.br

Número 224

A dramatic low-angle photograph of the Space Shuttle Atlantis during its ascent. The orbiter is white with a black nose cone and a black stripe along the side. The word "USA" and the American flag are visible on the left wing, and "NASA Atlantis" is on the right wing. The orbiter is attached to a large orange External Tank and two white Solid Rocket Boosters. At the bottom, the four white nozzles of the Main Engine are prominent, with a bright yellow flame and white smoke plume from the boosters. The background is a clear blue sky.

O SONHO ACABOU

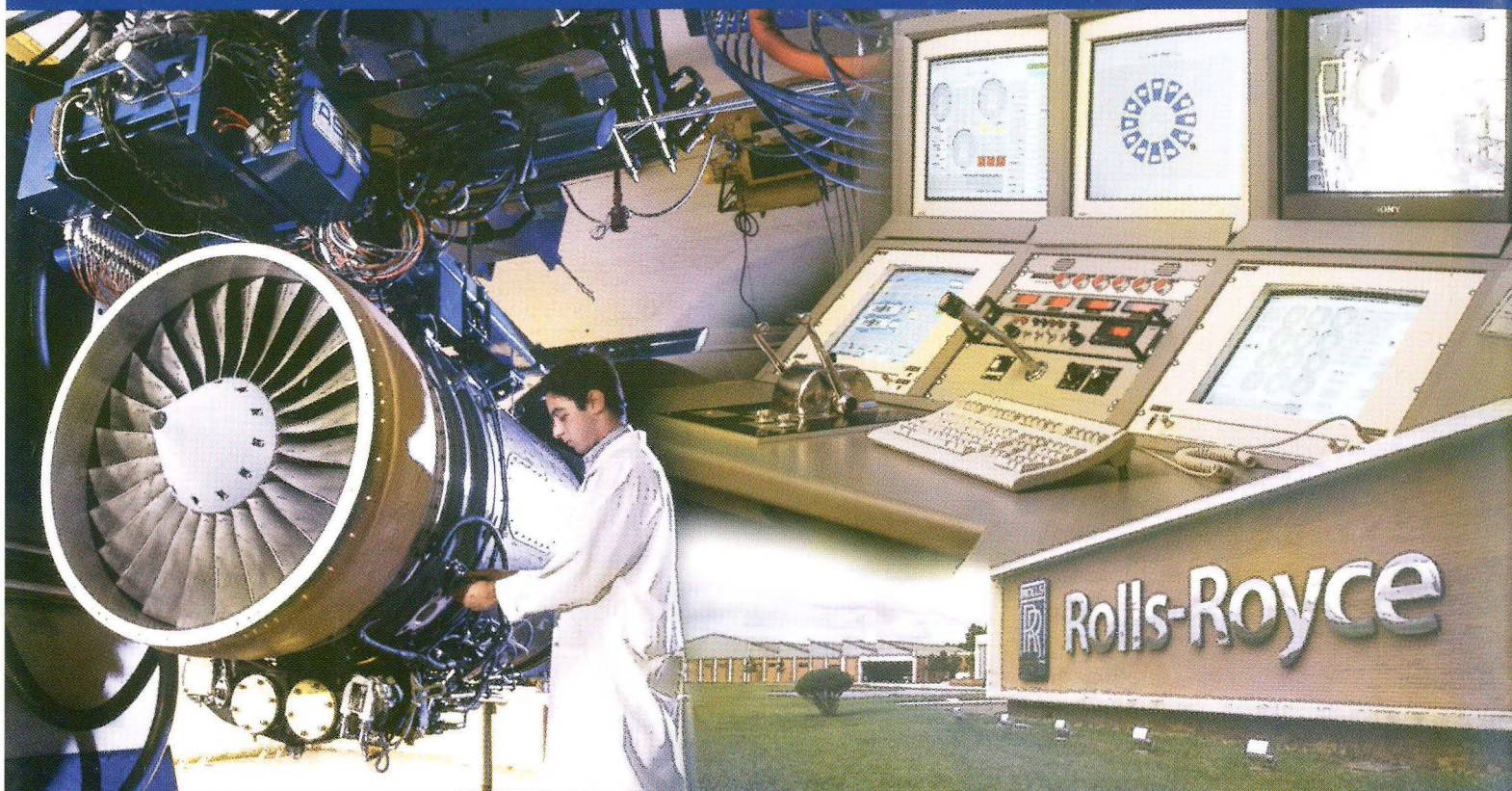


Rolls-Royce

COBERTURA TOTAL ROLLS-ROYCE

SERVIÇOS COM A MESMA QUALIDADE

DOS NOSSOS PRODUTOS



Há 40 anos atuando no Brasil, a Motores Rolls-Royce executa, com garantia e confiabilidade, serviços que vão desde a revisão geral de motores aeronáuticos e industriais até a fabricação de componentes, dispondo de estoque de peças originais e plena capacidade para oferecer treinamento de mão-de-obra especializada para clientes.

A Motores Rolls-Royce tem sua atividade homologada pelas principais autoridades aeronáuticas do Brasil e do mundo (FAA, CAA, DAC, DIRMA e outras) além de possuir certificado ISO 9002 de qualidade. Participando ativamente de projetos como os dos motores RR Spey, Dart, Viper, Gem, Allison 250 e AE3007 e Turbomeca Arriel,

a Motores Rolls-Royce tem a seu lado clientes como a Força Aérea Brasileira, a Marinha do Brasil, o Exército Brasileiro, Forças Armadas dos países sul-americanos, companhias aéreas e vários clientes da área de helicópteros - comprovando o contínuo investimento no sucesso de nossa parceria com o Brasil.

SISTEMAS AVANÇADOS DE GERAÇÃO DE ENERGIA PARA O AMANHÃ

BOA VIAGEM, PIONEIRA.



No dia 10 de junho de 1999, faleceu no Hospital de Força Aérea do Galeão nossa pioneira da aviação feminina Anésia Pinheiro Machado.

É muito fácil prestar uma homenagem para D. Anésia, basta falar a verdade. Sua vida e seus feitos, dentro da aviação, são conhecidos e reconhecidos no Brasil e no exterior. Em nosso País, foi a primeira mulher a conquistar o direito de voar, recebendo seu brevê em 1921 com apenas 17 anos. Foi também a primeira aviadora a conduzir passageiros, a realizar vôo acrobático e a realizar um vôo transcontinental ligando as três Américas.

A coragem é uma das qualidades que os militares respeitam e reverenciam. Contrastando com a fragilidade de seu corpo, D. Anésia possuía uma grande força interior que sustentava uma destacada ousadia, como foi demonstrado ao conduzir um monomotor pelo Paço do Aconcágua, nos Andes.

Paulista de nascimento, nossa pioneira herdou dos bandeirantes uma permanente vontade de realizar novas conquistas superando desafios de toda espécie. Se hoje muito se fala sobre os direitos e conquistas sociais da mulher, esquecem-se do que representou em 1921 a atitude independente e irreverente da nossa pioneira,

ao enfrentar preconceitos que limitavam as ações da mulher. No centenário de nossa independência, D. Anésia já sinalizava o que o futuro reservava para as brasileiras.

Os Meios de Comunicação Social, atentos aos valores e princípios que sustentam a Nação Brasileira, deram o merecido destaque à vida e aos feitos de nossa aviadora que além de sintetizar a coragem, a perseverança e a independência, que caracterizam a mulher brasileira, foi também, a primeira repórter aeronáutica do País.

Hoje os aviadores da Força Aérea Brasileira estão certos que Deus, atendendo seu pedido, poupou-a de uma tristeza, pois chamou-a para seu convívio exatamente na hora que o Ministério da Aeronáutica, que tanto admirava e que tanto a respeitava, havia se transformado em Comando da Aeronáutica.

Anésia Pinheiro Machado, nossa pioneira e nossa aviadora, descanse em paz junto aos astros, pois se o céu é o local de trabalho dos aviadores é também seu eterno e maravilhoso jazigo.

A Nação Brasileira e nossos aviadores jamais a esquecerão.

Ten.- Brig.- do- Ar **WALTER WERNER BRAUER**
Comandante da Aeronáutica

Órgão oficial do Clube de Aeronáutica

Diretoria

Presidente:

Brig.-do-Ar R/R Ercio Braga

1º Vice-Presidente:

Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares

2º Vice-Presidente:

Cel. Av. R/R Aluysio Leite Cesarino

DEPARTAMENTOS

Administrativo:

Cel. Av. R/R Aluysio Leite Cesarino

Patrimonial:

Cel. Av. R/R Sylvio Fernandes

Social:

Ten.-Cel. Int R/R José Pinto Cabral

Cultural:

Cap. Int. R/R Arthur Carlos Bandeira

Finanças:

Ten.-Cel. Int. R/R Irajá Domingues da Silva

Beneficente:

Cel. Int. R/R Paulo Mourão Silva.

Cooperativo:

Cel. Int. R/R Paulo Mourão Silva

Secretaria Geral:

Maj. Av. R/R Ivan de Lanteuil.

Assessoria Jurídica:

Dr. Rubens Campos dos Santos

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Aerodesportiva:

Cap. QOEA R/R Celso da Silva Loureiro

Divisão de Ultraleves Motorizados:

Ten. Av. Ref. José Menezes Filho

Sede Social:

Ten. QOEA R/R José Cardoso Bastos

Sede Lacustre:

Sr. Márcio Ganem Álvares

CHICAER:

Brig.-do-Ar R/R Ercio Braga

Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15

Rio de Janeiro - RJ

CEP 20021-200

Tel/Fax.: (021) 210-3212 R. 222

Expediente do CAER:

Dias: de 3ª a 6ª feira

Horário: 9 às 12h e 13 às 17h

Sede Aerodesportiva: (021) 352-2681

Sede Lacustre: (024) 662-1049

Revista do Clube de Aeronáutica

Tel. & Fax: (021) 220-3691

Diretor:

Arthur Carlos Bandeira

Diretor Assistente:

Jorge Longuinho

Secretária:

Márcia Regina, I. H. Galhardo

Revisão:

Dirce Brizida

Digitação:

Sergio Quaino

EDIÇÃO, PRODUÇÃO E PUBLICIDADE
ARPEPP - Editora Promoções e
Publicidade Ltda.

Av. Beira Mar, 406 - Gr. 906

CEP 20021-060

Tel.Fax.: (021) 262-9127

Rio de Janeiro - RJ

Editoração Eletrônica:

Nadir Marchetti

Tel.: 9955-0300



1 Boa Viagem, Pioneira

Walter Werner Brauer

PÁGINA UM

4 A Saga Castrense

Tarso M. da Cunha Frota

OPINIÃO



9 O CPEA-98 e o Vinho

Luiz Adonis B. Pinheiro

ENTRETENIMENTO

12 O Brasil diante do Neoliberalismo

Manuel Cambeses Júnior

ECONOMIA

18 A Importância do P-51 na Guerra Aérea

Henrique A. C. Santos

II GUERRA MUNDIAL



23 Despedida

Redação

DESPEDIDA



27 A Justiça Militar da União

Sérgio Xavier Ferolla

MOMENTO

31 O Crash-Helmet e o Anjo da Guarda

Ruy Messias de Mendonça

NOSSAS HISTÓRIAS

34 Nossos Filhos... Esses Poetas

André Gardel / Flávia Ganem Álvares

ATUALIDADES

36 O Imortal T-6

Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho

AVIÕES ANTIGOS



41 Confrontos

Fernando Martins Costa

ATUALIDADES



43 Adriano Benayon

Redação

ENTREVISTA

48 Araken

Redação

FATOS & GENTE



A Saga... Castrense



O noticiário da imprensa, ultimamente, nos leva a profundas reflexões! O que estará acontecendo com este Brasil? Como resposta avulta uma plêiade de perplexidades que conduzem a devaneios e preocu-

pações, com profundos questionamentos quanto ao país e às **Forças Armadas**.

Nesta oportunidade em que buscamos compreender a realidade dos dias que correm, há de se voltar à antiga formação no tradicional **Campo dos Afonsos**, quando, ainda jovens e cheio de ideais, iniciávamos os sonhos da Aviação, marca esta muito profunda naqueles que tiveram a ventura de viver este ideal. É assim que haveremos de recordar os velhos tempos de pós-guerra, quando todos nos orgulhávamos das atividades do nosso **Esquadrão de Caça** nos céus da Itália na II Guerra, da atuação do **Exército na FEB** e do patrulhamento do litoral pela **Marinha de Guerra**. Há que se recordar com muita saudade das aeronaves que equipavam a **FAB**, distribuídas pelas bases aéreas, caracterizando uma eficiente e armada aviação de combate à época, considerada, então, a de melhor desempenho no contexto sul-americano.

Havia em todos uma profunda satisfação de operar em aviões já testados em combate, o que tornava os aviadores das décadas de quarenta e cinquenta um conjunto de homens orgulhosos de suas atividades aéro-castrenses. Não seria de-

mais relembrar os saudosos B-25, A-20, P-40, os Catalina, Ventura, Hudson e P-47, além dos demais aviões de empregos diversos, como os C-45 e C-47, responsáveis pelos vãos do Correio Aéreo Nacio-



nal, de saudosa memória, em face dos patrióticos desempenhos no território nacional, abrindo rotas aéreas e conquistando rincões longínquos deste paísc continente, precursor que foi da já bem dimensionada malha aeroviária nacional dos dias que correm. Há que se referenciar também, com justiça, os PT-19, BT-15 e T-6 que, na sempre lembrada Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos, foram os responsáveis pela formação e pelo treinamento aéreo das gerações aqui referenciadas. **Os Afonsos** não foram só o berço da **Aviação Militar**, mas o orgulho e o caminho da moralidade, do profissionalismo e da competência, aliados a um alto sentido de amor à Pátria, característica real dos companheiros que por lá passaram em busca do nobre ideal oficial dos diversos quadros da nossa Força Aérea. **NÓS ÉRAMOS ASSIM!** Posto assim e mercê das perplexidades dos dias que correm, como uma nave sem rumo no meio das tormentas que vão se alinhando na atualidade, resta-nos as dificuldades em entender.

O exercício da democracia em nosso Brasil...

A tão evidente falta de autoridade dos altos escalões...

As negociações com infratores de dispositivos legais...

O evidente trabalho dos corporativistas em todas as áreas da vida nacional...

Partidos políticos eivados de interesses tão só personalistas...

Categorias de servidores públicos com elevados rendimentos, sem isonomia com as demais...

O envelhecimento das atuais aeronaves da nossa Força...

O lento empobrecimento que lentamente vai minando as Forças Armadas...

O pouco caso com que a mídia trata das atividades castrenses...

A falta de um porta-voz atuante na defesa das nossas legiões...

Será que o velho e tradicional idealismo Afonseano está fenecendo?...

O que estará faltando no diálogo com o Poder Público?...

As novas gerações de soldados serão mesmo levadas ao sacrifício?...

Os vencimentos continuarão em decréscimo...e...

Há condições de se beneficiar os filhos dos militares com um bom ensino?

E as múltiplas dificuldades para a aquisição da casa própria?

O que o futuro reserva aos nossos jovens companheiros ainda em serviço?

E os aumentos escolares?...

Os grandes problemas do sistema bancário, ao que se sabe, ainda estão por resolver...

E... NÓS... DEFENSORES DA PÁTRIA, estamos aí perplexos... o que fazer?

E os **PORTA-VOZES DAS LEGIÕES** estão sem diálogo com o poder?

Estamos ciosos de que as respostas a essas perquirições são por demais complexas! Será que só o tempo, ou uma outra conflagração bélica, que não almejamos, fará com que o mundo castrense volte aos compassos de sua realística competência?

A formação militar é muitíssimo bem dimensionada neste país: as academias militares são altamente profissionalizadas e sempre, desde o Império, ofereceram cursos muito bem estruturados. A Escola Militar da Praia Vermelha, no final da Monarquia, foi o berço da República, tendo em Benjamin Constant o grande arauto do Liberalismo democrático junto aos cadetes de então.

O Campo dos Afonsos foi um celeiro de patriotismo, como evidenciado na forte e pronta reação aos comunistas na histórica e covarde Intentona de 1935, quando companheiros foram assassinados em pleno sono pelos colegas marxistas.

O Centro Técnico Aeroespacial de São José dos Campos é o responsável pelas tecnologias de ponta em vários campos do parque industrial brasileiro, através dos engenheiros de alto nível, graduados no Instituto Técnico de Aeronáutica, que faz parte daquele complexo.



Ao lado deste modelo de formação técnica alinham-se o Instituto Militar de Engenharia do Exército e o órgão congênere da Marinha, por demais conhecido pelo acurado estudo do primeiro submarino nuclear brasileiro.

Como uma inicial das perplexidades que nos afligem vamos buscar algumas considerações quanto:

AO EXERCÍCIO DA DEMOCRACIA!

Já dizia Winston Churchill, o herói britânico e o grande condutor das vitórias aliadas na II Grande Guerra, que, "... difícil é viver e realizar a Democracia, mas ainda não inventaram nada melhor..." Com um pouco de perspicácia vamos nos envolver um pouco na História da humanidade e procurar entender a **DEMOCRACIA**, de há muito perseguida pelas sociedades humanas, na busca permanente da melhor vivência social.

Na velha Grécia, no Areópago, o exercício da vontade da maioria se fazia sentir nas votações públicas, numa das mais antigas afirmações coletivas no campo da Democracia, marca da liberdade do pensamento do povo helênico. Observa-se assim que o direito de opinião de há muito preocupa o homem, na busca constante de sua própria participação no seio das suas coletividades.

O bom entendimento democrático enfrenta as mais diversas interpretações, não faltando insígnies publicistas que, no correr dos séculos, deram as luzes dos seus pensamentos, sempre no afã de buscar a melhor convivência dos aglomerados gregários.

A Democracia na essência de sua concepção há que ser compreendida como **UM REGIME POLÍTICO, UM ESTADO DE ESPÍRITO E UMA FILOSOFIA DE VIDA**.

Como **REGIME POLÍTICO** representa a livre manifestação do cidadão que, na busca da paz social, sonha com a construção política de uma nação ideal, com o governo "do povo para o povo". Cabe agora uma indagação: será que uma organização política que tem na sua estruturação os vícios do mercantilismo eleitoral, onde o cidadão que ambi-

ona um cargo eletivo vale-se de recursos de terceiros, que financiam seu "preposto" em cargo eletivo, no afã de manter, proteger e auferir concessões na área pública, vive a verdade democrática?

Decorre do acima questionado que a Democracia não pode ser negociada através de comportamentos escusos, na negociação de votos para a eleição do "preposto" que, na sua atividade legislativa, será o ferrenho defensor dos interesses escusos dos financiadores das campanhas eleitorais. Essas atitudes ferem profundamente a Democracia, caracterizando a histórica "demagogia" dos fraudadores da vida política, que colocam suas mesquinhas ambições pessoais num patamar mais elevado que a própria vida da nação. Dessas assertativas decorre uma das grandes dificuldades da Democracia: a sua própria realização!

O voto distrital e uma efetiva legislação eleitoral são os remédios democráticos que se fazem imperiosos para um melhor desempenho da vida política nacional.

Como ideal máximo de organização política a Democracia não tem condições de conviver com regimes violentos e, no caso, torna-se imperioso relembrar as múltiplas tentativas de minorias portadoras de ideologias dos mais diversos matizes que, buscando utilizarem-se da violência, procuraram a qualquer preço estabelecer em nossa terra governos tiranos, seguindo os exemplos comunistas que, dentro de seus diversos matizes, sempre se valeram das excepcionalidades, na anti-democrática afirmação "de que os meios justificam os fins". A pronta reação a essas aviltantes ações sempre encontrou eco no seio das nossas Forças Armadas que jamais deixaram de cumprir com suas responsabilidades democráticas, agindo no momento preciso com determinação e mão forte, não permitindo que princípios contrários à índole nacional chegassem a ocupar as rédeas do poder. Torna-se imperioso dentro desse ra-





ciocínio dizer que o destino nos reserva surpresas impressionantes, sendo público e notório nos dias atuais a presença de ex-atuantes e consagrados ativistas de ideologias violentas que, em nome da “democracia” e ocupando espaços na vida política do país, milagrosamente se auto-proclamam “democratas” no atual contexto político nacional.

A esse questionamento são importantes algumas elocubrações: será que o amadurecimento em posições políticas segue a conhecida evolução biológica do ser humano: infância, adolescência e vida adulta? Como se vê, as concepções políticas e ideológicas de muitos



lógicas de muitos elementos com projeção na estrutura do Estado pátrio sofreram uma maturação que merece um acurado estudo; foram ferrenhos ideólogos e seguidores das idéias sócio-comunistas, instaladas que foram em algumas nações à custa de um preço muito alto: o sangue dos seus

próprios compatriotas; foram mentores de uma violentíssima guerrilha urbana nos grandes centros com seqüestro até de diplomatas; tentaram estabelecer-se na região do Araguaia, com uma guerrilha rural, financiados por agentes alienígenas, obrigando uma reação firme e efetiva das Forças Armadas.

Só assim, à guisa de um melhor entendimento destes arrependidos ex-ideólogos da violência dizer, que quando jovens sofreram a “síndrome da adolescência” e, segundo a psicologia é a reação ao estabelecido, numa fuga dos padrões tidos como tradicionais, em que a imaturidade passa a ser a responsável pelos comportamentos ditos “juvenis”.

Hoje já maduros, muitos dos dirigentes dos nossos altos escalões estão a conviver não só com a modernidade do Estado brasileiro, mas no exercício de posições privilegiadas na administração, o que, por si só, venha talvez explicar a tibieza de atitudes

que se fazem necessárias às medidas políticas de cerceamento dos exageros de agrupamentos descontentes que, à guisa de buscarem soluções para os seus angustiantes problemas, abusam dos direitos democráticos, sem encontrar na autoridade responsável, além de prontas-respostas, uma mão forte capaz de evitar exageros nos comportamentos de minorias insatisfeitas, que estão a ferir a paz nacional.

Como **ESTADO DE ESPÍRITO** encontramos a alma brasileira sempre abalada por acontecimentos deploráveis nas áreas social, política e econômica. São estes tristes eventos que fazem a alma brasileira viver a permanente desconfiança com os homens públicos, que com ocorrências deste teor, não só envergonham o todo nacional, mas ferem de maneira profunda o **ESTADO DE ESPÍRITO** da alma brasileira, com profundos reflexos na vida política, pelo acirramento da desconfiança com os homens da Casa das Leis. Observa-se que o povo se considera atingido por estas iniquidades, aumentando o descrédito com os homens públicos, posto que há no **ESTADO DE ESPÍRITO** da população uma permanente ânsia pela “correção na vida da nação”, o que leva a uma permanente desconfiança com as atividades legislativas.

Pode-se dizer que o povo tem uma vocação de moralidade na condução da coisa pública, sensibilidade digna do brasileiro que sonha com uma Democracia de elevados princípios da liberdade social, derrubando preconceitos, regalias e privilégios. É o exercício social, ético e político da vida nacional, que não aceita mais ocorrências de falta de brasilidade.

Como **FILOSOFIA DE VIDA** vamos referenciar o que nos legou a História pátria, plena de vocações de liberdade, nos exemplos da expulsão dos holandeses, franceses e espanhóis ao lado de uma independência conquistada com muitos sacrifícios que, sendo meta permanente da nacionalidade, vez por outra é maculada por tentativas frustradas de ideologias importadas que, para gáudio da soberania pátria, sempre encontraram no seio das Forças Armadas o baluarte da defesa da nossa índole democrática no momento preciso. Com determinação e consciência não possibilitaram aos terroristas, comunistas, anarquistas, guerrilheiros urbanos e rurais um lugar ao sol. Todavia, por circunstâncias conheci-

das, fruto da própria Democracia, muitos destes imaturos e joviais ex-militantes, arrependidos ou até mesmo reciclados, como já comentado, alcançaram posições na atualidade administrativa, com cargos na vida pública, tendo às vezes determinadas atuações que contrariam suas antigas posições ideológicas, e que os verdadeiros democratas observam com reservas. O recente reconhecimento de que antigos terroristas e guerrilheiros são passíveis de ressarcimento por parte do poder público, nada mais é do que o “ranço” de antigas concepções ideológicas que, embora ditas sepultadas na maturidade, voltam à tona com relativa força, dependendo da posição do militante na vida pública. Assim, dentro deste pressuposto, em nome de uma dita e moderna concepção neoliberal do todo econômico, as Forças Armadas têm sofrido nas suas estruturas múltiplas dificuldades: falta de recursos, material bélico obsoleto, vencimentos desequilibrados e uma ausência patente de bons advogados da causa castrense, que levassem ao poder constituído as realidades da vida militar; todavia, observa-se que determinados setores da vida nacional são aquinhoados com benesses que contrariam a própria Carta Magna, quer no campo da isonomia ou da capacitação técnico-profissional.

Não somos como as merecidas remunerações, mas o que não se pode aceitar são as inúmeras distorções salariais, na área do próprio governo, que além de ferirem a isonomia da Carta Magna, protegem categorias sem as qualificações que se fazem necessárias.

Afinal, faz-se mister lembrar que a soberania de uma nação repousa também na eficiência de suas Forças Armadas que, treinadas, modernizadas e remuneradas (adequadamente) são o esteio da tranquilidade pública em todos os seus aspectos, com os permanentes reflexos na cidadania, que se ressentem da moralidade na vida pública, com um Congresso sério, sem máculas no seu dia a dia, ao lado de uma dedicação constante, que não se restringisse a trabalhos nas terças, quartas e quintas-feiras. Em decorrência de todas as posições acima referenciadas, há de se considerar a **DEMOCRACIA** pelos ângulos

acima desenvolvidos, com vistas a que todos **NÓS**, soldados abnegados, possamos encontrar eco das nossas perplexidades, a fim de que o todo nacional venha a encontrar o caminho da ordem e do progresso, tão necessários ao exercício da soberania, lado a lado com **Forças Armadas** profissionais e eficientes, capazes de pronta-resposta nos casos de comoção eminente.

REGIME POLÍTICO, ES- TADO DE ESPÍ- RITO E FILO- SOFIA DE VI-

DA qualificam o moderno exercício da Democracia, com enfoque nas liberdades responsáveis, afastando preconceitos, regalias e privilégios, consagrando assim uma

REPÚBLICA pautada nos **DIREITOS E GARANTIAS** individuais, tendo a garantia de sua soberania no reconhecimento internacional, contando com **FORÇAS ARMADAS** à altura de manterem esta soberania, treinadas na paz, para serem eficientes nas confrontações.

A História dita: só com legiões treinadas, profissionalizadas e prontas para o emprego, a **SOBERANIA TEM AS GARANTIAS DA INCOLUMIDADE!**

Nós... soldados... somos...a...GARANTIA da Nacionalidade e da Cidadania!



*Maj.-Brig -do-Ar RR
Tarso M. da Cunha Frota*

O CPEA-98 E O VINHO

Ao longo do ano de 1998, durante o Curso de Política e Estratégia Aeroespaciais (CPEA) da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, nosso grupo era formado por 26 coronéis da FAB, um Comandante da Marinha (Amorim) e um Coronel do Exército (Geyer). Tivemos a gratificante e rara oportunidade de poder expressar toda nossa experiência profissional, por que não dizer de nossas vidas, em prol do curso de mais alto nível da Aeronáutica. O enfoque principal desse curso foi dar continuidade aos estudos e aplicação do Método de Planejamento de Ação Política da Aeronáutica. Além de dedicar-nos exaustivamente na elaboração do Plano Estratégico da Aeronáutica (PEA), o CPEA 98 trabalhou na Avaliação da Conjuntura em âmbito nacional e internacional, e contribuiu significativamente junto ao Estado-Maior da Aeronáutica, para promover estudos de reestruturação do Ministério da Aeronáutica e análises das diversas Políticas Específicas (Setoriais) de nosso Ministério.

Como em todos os cursos, as atividades não se restringiram somente aos trabalhos e estudos acadêmicos. Pudemos desenvolver uma convivência extra-classe onde, através de eventos ou reuniões sociais, tivemos a oportunidade de adquirir e transmitir conhecimentos quer por mera curiosidade, interesse ou hobby.

Dentre a variada gama de assuntos tratados e/ou discutidos por um grupo tão seletivo como este, para mim, um foi de grande realce: **O VINHO**.

Cinco fatos mereceram destaque para que pudéssemos fazer “um gancho” no sentido de enaltecer essa bebida tão apreciada.

Primeiro: foi durante o “bota-fora” oferecido ao meu grande amigo Fernando (Adjunto CPEA-98), que saiu diretamente da ECEMAR para Lisboa, onde foi cursar o CPEA da Força Aérea Portuguesa. Nessa ocasião, considerando a tradição vinífera do seu país de destino, resolvemos degustar alguns vinhos portugueses, entre os quais figuravam o vinho João Pires, branco, meio seco, da casta Moscatel, originário da península de Setúbal (sul de Lisboa), terra do famoso vinho licoroso Moscatel de Setúbal, e o vinho tinto Quinta da Bacalhoa, conhecido como o “bordeaux” português, o

qual, como não poderia deixar de ser, é feito com a casta “Cabernet Sauvignon” (também da península de Setúbal).

Também são famosos os vinhos Dão Grão Vasco Garrafeira, o Duque de Viseu, Meia Encosta (DÃO), Barca Velha e Reserva Especial Ferreirinha, Vinho do Porto Graham’s Tawny 10 years (DOURO), os vinhos verdes Quinta da Aveleda e Palácio da Brejoeira (Minho), Reguengos Esporão, Borba Reserva e Quinta do Carmo (Alentejo), Bairrada Frei João e Luís Pato Vinhas Velhas (Bairrada) e outros de Carcavelos, Colares, Bucelas etc.

Segundo: durante a viagem de altos estudos do CPEA 98 aos países do ‘Mercosul’, quando em Montevideu, durante o almoço, eu, o Saulo (grande entusiasta e apreciador dos bons vinhos), o Gama (nosso adido na Colômbia) e o Resende (com sua experiência francesa) tivemos a oportunidade de degustar um vinho tinto uruguaio, bastante agradável, Cabernet Sauvignon chamado Castel Pujol, da bodega Juan Carrau de Cerro Chapéu da região de Rivera, fronteira com o Brasil. Guardem esse nome, porque o Uruguai, aos poucos, começa a se firmar na vitivinicultura, e promete!

Terceiro: já em Buenos Aires, durante o almoço, eu, Saulo, Lozano (homem forte da Logística), César Lima e o Couto (nosso cientista e 1º da turma) tivemos a oportunidade de degustar um vinho argentino que começa a se difundir no Brasil, chamado Trapiche, Roble, da Casta Malbec, dos vinhedos de Finca Las Palmas, Cruz de Piedra, Maipú, província de Mendoza, elaborado e engarrafado na origem, pela Bodegas Trapiche S.A.I.C.A. É um vinho rico, adamascado, com aroma de frutas negras e “redondo na boca”, com taninos pronunciados mas controlados, e uma influência do carvalho. Como dizem os argentinos daquela região: “Es el símbolo del buen vino mendocino”. Com certeza, durante esse almoço, entre outras coisas, pudemos apontar soluções imediatas para todos os problemas de nossa FORÇA!

Quarto: no dia 19 de novembro de 1998 chegávamos a Assunção-Paraguai, coincidentemente no dia do lançamento mundial do famoso vinho Beaujolais Nouveau, vinho tinto jovem, frutado, aromático, da casta



Gamay e que deve ser degustado bem gelado (12°C/14°C), no máximo em um ano. O ideal é até 6 meses. Por mais que eu e o Saulo procurássemos no comércio local tal vinho ou a indicação de algum hotel, clube ou restaurante que oferecesse uma degustação especial, a exemplo do que ocorre nas principais capitais do mundo, tal procura foi inócua. Como todos sabem, o lançamento do Beaujolais Nouveau é realizado tradicionalmente, e de modo simultâneo, nas principais capitais e cidades do mundo, na terceira quinta-feira do mês de novembro de cada ano, precedido por uma grande operação de marketing. Mas não teve problema. Dois dias depois, já no Rio de Janeiro, fui à Casas Lidador e comprei um Beaujolais Noveau do produtor George Duböef (um dos melhores).

Beaujolais é a região mais meridional da Borgonha onde cerca de um terço de sua produção anual é vendida como Beaujolais Nouveau.

Na região, além do Nouveau, que é um caso à parte (vinho de nova colheita-por lei), em ordem de qualidade, existem quatro tipos:

- Beaujolais AOC - mais comum, da parte mais ao sul, perto de Lyon.
- Beaujolais Supérieur - similar ao AOC, com meio grau de álcool a mais.
- Beaujolais-Villages - de comunas específicas, principalmente do Norte.
- Cru du Beaujolais - melhores para envelhecimento, de maior classe, com 13/14 graus.

No Brasil temos agora o nosso equivalente ao Beaujolais Nouveau, é o Miolo Gamay Primeur, da emergente vinícola Miolo do Rio Grande do Sul e que, a exemplo do francês, terá também o seu lançamento anual previsto nas segundas sextas-feiras de abril.

Quinto: já no final do CPEA-98, em meados de novembro, fui brindado pelo meu amigo Lozano com um vinho vindo diretamente da Gironde (bordeaux) chamado Chateau Mey Ney, Appellation Saint-Stèphe Controlée, “Cru Bourgeois”, o que me permite tecer alguns comentários a este vinho, que degustei com muito prazer na noite de Natal (em Brasília). O Chateau Mey Ney, localizado na comuna de Saint-Stèphe, nos leva ao Haut-Médoc (sub-região de Bordeaux) na divisa com o Bas-Médoc, cujos vinhos necessitam habitualmente de oito a dez anos para demonstrar a sua classe. É um vinho com predominância da casta Cabernet Sauvignon, contando com grande concentração de sabor e bastante corpo.

Na França podemos enquadrar os vinhos, em quatro tipos básicos que se seguem:

- **Vin de Table** - que é o tipo de vinho de mais baixa qualidade, feitos em qualquer lugar da França sem exigências.

- **Vin de Pays** - um pouco melhor que os Vin de Table, de regiões sem grandes importância ou prestígio.

- **Vin Delimité de Qualité Supérieure (VDQS)** - vinho de categoria mais alta já com regras restritas.

- **Vin D'Appellation D'Origine Controlée (AOC)** - vinhos de categorias superiores. Os melhores vinhos são deste tipo mas existem vários desta faixa que nem sempre são grandes. O importante é que nos vinhos AOC temos todas as informações referentes à procedência e regras de fabricação.

Por sua vez, os vinhos AOC são classificados em:

- **Genéricos** (indicam região inteira) ex: Appellation Bordeaux Controlée.

- **Regionais** (região dentro da região) ex: Appellation Médoc Controlée (sub-região de Bordeaux)

- **Comunais** (mais restritas) indica uma comuna dentro da região: ex: Appellation Saint-Estèphe Controlée, que é o caso do Chateau Mey Ney, cuja comuna de Saint-Stèphe pertence à sub-região de Haut-Médoc da região de Bordeaux.

Quanto ao significado do termo “Cru Bourgeois”, algumas observações se fazem necessárias.

Na região de Bordeaux, nas sub-regiões de Médoc/Haut Médoc, existe uma classificação para os vinhos tintos chamada “Cru Classé” dividida em cinco categorias (Premier cru, Deuxièmes crus..... Cinquème crus) como também para os vinhos brancos doces de SAUTERNES, com destaque especial para o Château d'Yquem, que ostenta o título de premier grand cru (os do Médoc não utilizam a palavra “grand”), estabelecidas em 1855, época de Napoleão III, para a Exposição Universal da França. Essa classificação encontra-se imutável até os dias de hoje, figurando na época como premiers crus somente 4 vinhos tintos (Lafite, Margaux, Latour e Haut-Brion) com uma única exceção feita em 1973, quando, por decreto presidencial, o famoso Mouton-Rothschild foi elevado a premier cru.

Com o passar do tempo, algumas vinícolas classificadas começaram a decair a qualidade de seus produtos, e outras não-classificadas foram se firmando com o aprimoramento de seus vinhos, sendo até melhores

que os “Cru Classé”. Devido à intransigência da classificação de 1855 continuar sem ser alterada, o Sindicato de Produtores do Médoc (Syndicate Cru Bourgeois), não contemplados em “Cru Classé”, estabeleceram em 1932 uma outra classificação chamada “Cru Bourgeois” para contrapor a elite burguesa! Os vinhos classificados como “Cru Classé” não fizeram parte desta nova classificação.

Em 1978, o Sindicato estabeleceu uma escala de qualidade para os “Cru Bourgeois”. Essa classificação é revista a cada cinco anos para adequação de acordo com alterações de qualidade dos produtos.

A escala de qualidade do Sindicato refere-se aos “Cru Bourgeois”, “Grand Cru Bourgeois” e “Cru Bourgeois Exceptionnel”.

Quando nos referimos ao VINHO, o termo degustar sempre é utilizado. Degustar significa beber com atenção, avaliar um vinho com propriedade, saber diferenciar um bom vinho e apreciá-lo. Ou como diz o renomado professor francês Émile Peynaud (autoridade internacional em vinho), no livro “Le goût du vin”: “Degustar nada mais é do que apresentar o vinho aos sentidos e analisá-lo com atenção”.

Por tudo que foi falado, com certeza, nossos companheiros do CPEA-98 recordarão com satisfação o quanto foi sadia e gratificante a nossa convivência de um ano.

O vinho, bebido ou degustado com moderação (até duas taças por dia), principalmente o TINTO, nos dias de hoje, são reconhecidos pela comunidade médica internacional por suas ações benéficas à saúde do homem. Os benefícios à saúde, tais como, transformação do mau colesterol em bom colesterol, ações contra os radicais livres, prevenção contra câncer, e arteriosclerose, melhor proteção do sistema circulatório e cardíaco, advêm de várias substâncias contidas nos vinhos, como o Resveratrol, Flavonóides, Taninos e Polifenóis.

Finalmente, deixo o registro de uma pequena citação do Sr Dânio Braga, dono de famoso restaurante, ex-presidente e fundador da Associação Brasileira de Sommeliers (ABS) e uma das maiores autoridades em vinhos deste País :

“ É uma bebida que tem o poder mágico de reunir pessoas, provocar a conversa inteligente e, acima de tudo, fazer amigos “.

Luiz Adonis Batista Pinheiro - Cel.Av.
Membro da Ass. Bras. de Sommeliers





O BRASIL DIANTE DO NEOLIBERALISMO

J. Longuiño

“**N**o Brasil, a redução drástica do papel das Forças Armadas atinge níveis altamente preocupantes. Além dos mecanismos impostos pelo novo ordenamento internacional, permanecem latentes,

ainda, algumas reminiscências de revanchismo relativas ao longo período que os militares ocuparam no poder”.

A análise das variáveis que conformam o cenário político-econômico do Brasil remete a Socie-

dade à premente necessidade de serem analisados os fatores relacionados com a *Nova Ordem Mundial* e que possam afetar a estrutura e a ordem sócio-econômica da nação brasileira. Dentre algumas imposições apresentadas pelos países centrais, destaca-se o neoliberalismo, modelo bem sucedido e que sempre deu certo em países desenvolvidos.

Embora esta ideologia política tenha surgido no início de “década perdida”, passou a tomar novos rumos a partir do período pós-bipolaridade, diferentemente do liberalismo econômico-mundial de priscas eras.

Em nosso país, no período do Governo Collor, pretendeu-se adotar o modelo neoliberal, considerado naquela época um paradigma de solução da economia contemporânea. Hoje, o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso adota evidentes medidas, como é o caso das emendas constitucionais, de cunho neoliberal, na tentativa de salvar o Real e tentar imprimir uma definitiva arrancada para o desenvolvimento.

Os países centrais têm exercido grandes influências sobre os periféricos, no sentido de que possam adotar as práticas neoliberais, como foi o recente caso do México. Portanto, a partir da fracassada experiência mexicana, torna-se necessário trazer à luz as terríveis mazelas que tal ideologia poderá acarretar aos nossos mais altos e sublimes desígnios, a partir da seguinte afirmativa:

A ideologia política do neoliberalismo provoca, nos países em desenvolvimento, nociva doutrina econômica, perpetua a exclusão social, incrementa o “apartheid” tecnológico e desmantela as Forças Armadas; além de resultar a perda de suas soberanias e na espoliação de suas riquezas nacionais.

A IDEOLOGIA POLÍTICA DO NEOLIBERALISMO...

Cratologicamente, o NEOLIBERALISMO, como qualquer outra ideologia, representa, segundo a síntese de Burdeau, uma forma de poder. É exercido por grupos de pressão que, ao contrário dos partidos políticos, não buscam conquistar o poder para exercê-lo, como um sentido global,

visando ao atendimento dos anseios da sociedade. Tais grupos procuram tão-somente influenciá-lo, de forma a permitir a realização de seus interesses.

Para melhor entender o NEOLIBERALISMO, faz-se necessário realizar uma digressão histórica, com vistas a verificar o que, inicialmente, o liberalismo representou para a humanidade.

O movimento liberal surgiu na Europa à época do Renascimento e da Reforma. No auge da Revolução Industrial foi ADAM SMITH quem apregoeou o liberalismo econômico. Naquele tempo, o mundo dividia-se em metrópoles e colônias. As metrópoles concediam o direito às colônias de declarar suas independências, entretanto não lhes retiravam o “status” de colônia, ao obrigarem-nas a permanecer gravitando em torno de suas órbitas de influência política e econômica. A partir deste período, a nova divisão do planeta concebia países de Primeiro e Terceiro Mundos.

Quem era Terceiro Mundo (colônia) passou, inexoravelmente, a nele permanecer graças aos constantes e “benéficos” empréstimos, a juros escorchantes, que lhes concediam o Primeiro Mundo (metrópoles), criando-se a natural e inevitável dependência daqueles em relação a esses.

As idéias liberais passaram a ser revistas no período que antecedeu a Segunda Guerra Mundial sendo W. LIPPMANN e W. ROPKE os precursores daquela nova doutrina que nascia: o NEOLIBERALISMO.

Após a Guerra Fria, com a queda do Muro de Berlim e a “débauche” soviética, o mundo assumiu novos contornos. Surgia “A Nova Ordem Mundial” implantando o NEOLIBERALISMO e a tripolaridade econômica, estabelecida pelos “Great Seven” (G-7), passou a agigantar o fosso econômico entre o norte e o sul. Os países centrais passaram a adotar práticas protecionistas em relação aos periféricos, com o intuito de alterar-lhes o conceito de soberania, impedindo-os de participar de mercados competidores. O Brasil não fugiu à regra, juntamente com os demais países em de-

envolvimento, passando a ser fortemente afetado de forma estrutural e econômica.

Ao analisar, portanto, o surgimento desta ideologia política altamente nociva para os países em desenvolvimento, pode-se constatar que o movimento começou a ganhar vulto após o final da bipolaridade, ao inverter-se o eixo de poder do norte para o sul. JOHN H. HALLOWELL, sociólogo inglês, ao estudar o declínio do liberalismo na Alemanha, antes da II Guerra Mundial, afirmava que o colapso das instituições político-liberais daquele país foi decorrente do fortalecimento do seu poder socialista.

De forma análoga, as nações do mundo, no período de pós-bipolaridade, começaram a reduzir o potencial das armas e passaram a enfatizar outro poder paralelo e dominador: o NEOLIBERALISMO. Nos EUA, por exemplo, ocorreu uma considerável redução de potencial de seu poderio militar, diante da ausência de outra grande potência capaz de contrapor-lhe forças.

Na América Latina, a ideologia neoliberalista, imposta pelo Estados Unidos, procurou manter seu “ESTABLISHMENT”, substituindo o exército e o poder das armas pelos “centuriões de WALL STREET” e pelo poder do dólar. O Brasil, como os demais países da Íbero-América, coloca-se na mira desses “AGRESSIVES BUSINESSMEN”.

Para a felicidade da nação brasileira, o México constituiu-se na primeira vítima das garras poderosas do NEOLIBERALISMO. Por conseguinte, serviu-nos de anteparo para deter o voraz expansionismo de suas fronteiras.

A malfadada experiência asteca deve servir de exemplo para o nosso País. Para evitar a falência dos investidores norte-americanos, diante da crise mexicana, grupos de pressão, filiados em sua maioria a Organizações Não Governamentais (ONG), convenceram o Presidente Bill Clinton a conceder empréstimos “salvadores” para aquele país. Em conseqüência, o povo mexicano perdeu a liberdade e foi obrigado a ceder aos Estados Unidos todas as suas reservas de petróleo para

saldar a nova dívida. Na conquista do México, por intermédio da ofensiva NEOLIBERALISTA, ocorreram, inclusive, ilusórias promessas de que aquele país pudesse acessar ao Primeiro Mundo, por intermédio do “NORTH ATLANTIC FOREIGN TRADE AGREEMENT (NAFTA)” e não foi necessário disparar um só tiro...

...PROVOCA NOCIVA DOUTRINA ECONÔMICA...

O princípio fundamental, ditado pela *Nova Ordem Mundial*, em relação às economias do Terceiro Mundo, adota a imposição de políticas econômicas, de cunho NEOLIBERAL, a todo sabor em desenvolvimento.

O Brasil precisa atrair capital estrangeiro para acelerar o seu desenvolvimento. No entanto, deve precaver-se contra qualquer tipo de imperialismo econômico que utiliza, como sua melhor ferramenta, o endividamento externo, tornando-se o maior óbice para restringir a sua arrancada para o progresso.

A moderna doutrina econômica apregoa a privatização e a abertura da economia para aproveitar todas as potencialidades do capitalismo. Vive-se mesmo uma era de pragmatismo econômico e a certeza de que somente a economia de mercado é capaz de transformar as sociedades, gerar riquezas, criar bem-estar e assegurar a justiça social. No entanto, não vamos privatizar simplesmente por privatizar. Há que se agir com cautela, sem que se cometa os sete erros praticados na eufórica era Collor:

- Falta de bases do programa de privatização, sem a definição clara do papel do Estado;
- Arrematação do patrimônio público mediante “moedas pobres”;
- Momento conjuntural adverso;
- Transformação dos monopólios e oligopólios estatais, de setores importantes da economia, em monopólios e oligopólios particulares;
- Acréscimo da indesejada concentração de renda;
- Cópia de modelos alienígenas sem o devido debate nacional; e finalmente,
- O enfraquecimento do papel indutor do Estado no desenvolvimento.



A modernização do Estado exige cautela e parcimônia; como diz o velho marinheiro:

“Olho no mar, olho do pano e pouco leme”, qualquer guinada brusca na condução de delicados problemas relativos a desregulamentação, reforma fiscal, liberalização de atividades econômicas e redefinição das tarefas atribuídas ao poder público e a iniciativa privada poderá acarretar danos irreversíveis. A arrancada para o desenvolvimento exige do Brasil sua inserção na economia mundial, melhor distribuição de renda e obtenção de consenso em torno de um grande projeto nacional.

Vale lembrar que em 1990, uma ONG, sediada em Washington, a “World Resources Institute”(WRI), uma dentre diversas que, silenciosamente, vem atuando na Amazônia, produziu um relatório sobre suas atividades. O referido documento promove a equivocada e insidiosa idéia de que o desenvolvimento da Região Amazônica provoca uma ameaça ao meio ambiental global.

Nos últimos anos, a WRI se juntou aos promotores das pressões que visam ao desmantelamento das Forças Armadas na Íbero-América. Entre as nações conhecidas está a proposição de que os governos dos países em desenvolvimento diminuíssem os orçamentos militares em 25%, o que, em cinco anos, liberaria bilhões de dólares para a aplicação em programas ambientais políticas do Governo CLINTON para a Íbero-América estão sendo elaboradas no seio do Diálogo Inte-ramericano, um poderoso grupo de “lobby” político encarregado da implementação da “Agenda Global” da Nova Ordem Mundial no Hemisfério Ocidental, que tem vários de seus membros nos altos escalões do governo dos EUA e de outros países íbero-americano.

... PERPETUA A EXCLUSÃO SOCIAL ...

De que adianta a cúpula da ONU mostrar ao mundo que o problema social é prioritário? O

segmento social, evidentemente, é suscetível às marchas e contramarchas dos chamados mecanismos de livre mercado.

Em vista das disparidades regionais, altas taxas de analfabetismo, concentração de renda e exploração do trabalho infantil, o Brasil apresenta hoje um quadro desalentador: 25 milhões de pobres e 16.6 milhões de indigentes.

Sob a ótica do Presidente Fernando Henrique Cardoso, o nosso País não é subdesenvolvido e sim injusto. É evidente que só há desenvolvimento com Justiça Social. As reformas constitucionais, recentemente propostas, devem contemplar, sob o prima social-democrata, ajustes que objetivem aliviar o Estado, para torná-lo mais eficiente, dotando-o dos meios necessários a uma ação mais eficaz na esfera social deve legitimar a reforma do Estado, na medida em que ameniza a desigualdade e a verticalidade de nossas relações sociais. O que se deve é melhorar a má performance social resultante da inflação crônica que, por longo tempo, parecia eternizar-se em nosso País. Se por um lado, como decorrência do longo período inflacionário, foi provocada a indesejada concentração de renda, por outro lado, o abuso da conciliação política, adiando reformas indispensáveis ao Estado, também exacerbou as contradições sociais. As medidas corretivas para recompor o tecido social exigem políticas sociais de longo prazo nos segmentos da educação, saúde, saneamento, infraestrutura de serviços públicos, habitação popular, gestão e conservação ambientais. Não devemos acreditar em soluções NEOLIBERAIS de curto/médio prazos.

O povo brasileiro deve permanecer atento quanto à intenção de empréstimos dos países de Primeiro Mundo, com a fórmula a ser adotada para financiamento na área social. Sob a promessa de abertura social o FMI não será tão complacente e, por certo, exigirá retorno de seu investimento nos segmentos sociais dos países em desenvolvimento.

...INCREMENTA O “APARTHEID” TECNOLÓGICO...

O princípio fundamental para o segmento científico tecnológica da Nova Ordem Mundial es-

tabelece a imposição de um regime de “APARTHEID TECNOLÓGICO” aos países em desenvolvimento, restringindo-lhes o acesso a tecnologias avançadas, sob pretexto de impedir a discriminação de tecnologias passíveis de usos militares (EMBRAER, ENGESA, CTA, ÓRBITA, USINA NUCLEARES). Na prática, tais medidas representam para as nações do sul (América e África) uma virtual renúncia ao desenvolvimento científico-tecnológico autônomo.

Todos os projetos de ciência e tecnologia levados a efeito no país não conseguiram desabrochar, dadas as imposições de MTCR (MISSILE TECHNOLOGY CONTROL REGIME) e a Resolução 636 da Assembleia Geral da ONU. O primeiro impedindo o acesso a tecnologias ultra-sensíveis de foguetes e satélites; e, o segundo, exercendo o controle sobre a compra e venda de armamentos. Torna-se relevante considerar que os projetos científico-tenológicos jamais podem ser descontinuados, sob pena de perder-se todo investimento inicial realizado. As restrições de transferência de tecnologia, demasiadamente conhecidas no mundo, passaram a ganhar mais ênfase após o NEOLIBERALISMO. O Brasil foi incentivado a desenvolver arrojados projetos, alguns factíveis e aplicáveis nos países do Primeiro Mundo. Sem os devidos aportes econômicos e enfrentando o terrível “apartheid” tecnológico, tais projetos foram descontinuados e, até mesmo, interrompidos. A saída do Brasil deste isolamento científico-tecnológico demandará tempo; portanto parece válida a idéia de investir, por intermédio do setor privado, em projetos de notável domínio.

... DESMANTELA AS FORÇAS ARMADAS ...

O processo de desmantelamento das Forças Armadas, segundo os NEOLIBERALISTAS alinhados com a Nova Ordem Mundial, tornou-se evidente a partir do término da bipolaridade.

A nova doutrina do Pentágono tenta desviar as Forças Armadas de países latino-americanos de suas nobres funções protetoras de seus Estados, ocupando-as em sustentar uma possível vocação de mobilidade das fronteiras norte-americanas. Tal fato torna-se evidente quanto ao alto

nível de aceitação dessas forças, em relação ao ambíguo papel que lhes foi imputado no combate ao narcotráfico e na “diminuição da violência”. A sociedade e os militares sabem que a violência, não somente no Rio de Janeiro, mas no país inteiro, provém principalmente da injustiça social, da concentração de riquezas, do desemprego e dos baixos salários. A entrada de armas pesadas e de tóxicos resulta da inoperância do governo federal.

No Brasil, a redução drástica do papel das Forças Armadas atinge níveis altamente preocupantes. Além dos mecanismos impostos pelo novo ordenamento internacional, permanecem latentes, ainda algumas reminiscências de revanchismo relativas ao período que os militares ocuparam o Poder.

A desastrosa administração Collor, àquela época, já recebia orientação alienígena sobre a importância do esvaziamento do papel das Forças Armadas, em que pese o engodo de Ter promulgado a Lei Complementar 69, de 13 de julho de 1991, que atribuía ao segmento militar importante parcela de participação no desenvolvimento nacional.

No momento, a delicada questão de “parcerias”, pleiteada pela Secretaria de Comércio Americano, no que respeita ao monopólio das comunicações e do petróleo, caminha a braços com as propostas de emenda da Constituição. Estes fatos, ao coincidirem com possível monitorização externa da Amazônia – em que se planeja a presença física de tropas na região, sob o torpe pretexto de “proteção” a grupos indígenas – obriga o Brasil a reverter a situação caótica e de penúria das nossas Forças Armadas, antes que seja tarde.

Não podemos deixar as nossas Forças Armadas transformarem-se em Milícias Populares, Guarda Costeira e Aviação sem Força, atendendo aos interesses do Primeiro Mundo.

Neste ano decisivo para o destino da nação brasileira, em que o segmento militar preocupa-se com a criação do Ministério da Defesa, com orçamentos reduzidos, menores do que o recomendá-



vel para garantir a manutenção de relativa soberania, o que poderá ocorrer?: o seu desmantelamento irreversível, frontalmente contrário ao Brasil Novo que tanto almejamos construir.

... ALÉM DE RESULTAR-LHE A PERDA DE SUA SOBERANIA E A ESPOLIAÇÃO DE SUAS RIQUEZAS NACIONAIS ...

Há que se refletir sobre o esboço de princípio fundamental que a Nova Ordem Mundial apresenta, quanto ao estabelecimento de um “sistema de soberanias limitadas” sobre as áreas do planta e sob os mais variados pretextos, o qual implica na destruição do conceito de Estado Nacional Soberano. Neste cenário, a Amazônia e seus vastos recursos naturais passariam a ser considerados como “Patrimônio da Humanidade”.

Ora, a lição de Chiapas aplica-se perfeitamente em nosso país, dada a relação que guarda com os problemas da Região IANOMAMI.

Diversos grupos de antropólogos, etnólogos, ecologistas e indigenistas, em comunhão com os “centuriões da Wall Street”, principais articuladores das ONG, buscam encetar a idéia-força de fragmentação dos estados. Estes grupos apregoam, cínica e descaradamente, que os atuais estados devem ser divididos de acordo com rastros raciais e étnicos, de forma a vulnerabilizar a sangria das riquezas nacionais por potências estrangeiras.

A demarcação da área IANOMAMI, imposta ao então Presidente Collor, após uma negociação com o FMI, causa até hoje grande indignação no meio militar. O subsolo daquela região, além de conter jazidas de ouro, diamante, estanho, cassiterita, zinco, cobre, chumbo e fosfato, detém o privilégio de possuir o RAFIUM e o ITRIUM, minerais de altíssimo valor estratégico.

A “COUNTERPUNCH”, conhecida por divulgar documentos comprometedores do “ESTABLISHMENT”, revela que o CHASE MANHATAN BANK sugeriu ao governo mexicano a eliminação dos Zapatistas, rebeldes indígenas de Chiapas – região que concentra as maiores re-

servas de petróleo daquele país – como meio de recuperar a confiança dos investidores.

A questão IANOMAMI, em conjunto com a enfadonha polêmica de aquisição de equipamentos para o SIVAM e o enfraquecimento do Projeto Cailha Norte, merecem uma reflexão profunda.

Sob os mantos generosos da ONU, é bem possível que, dentro em breve, os “rambos” resolvam promover “exercícios” na região “enclave”, por eles denominada “Nação Ianomami”.

A nação brasileira não deseja, por certo, exaurir cerca de US\$ 1 trilhão das reservas minerais da região IANOMAMI, montante suficiente para pagar o equivalente a sete vezes o valor de nossa dívida externa. Não podemos permitir que ocorra a desvalorização do real, semelhante ao que ocorreu com o peso mexicano, e que se expropriem as riquezas da região IANOMAMI, como aconteceu em CHIAPAS. Já estamos escaldados, historicamente, quando promoveram a desnacionalização abismal da moeda brasileira frente à moeda inglesa, acompanhada da espoliação de nosso ouro.

O povo brasileiro não quer e não aceita trilhar o episódio de Chiapas. Se necessário for, vamos nos lembrar dos exemplos das guerras do século, travadas na selva (China, Pacífico e Vietnã) que **não** foram vencidas pelos que dispunham de maior panóplia militar, mas sim pelos que conquistaram o coração e a mente de seus habitantes. O reduzido potencial que ainda resta de nossas Forças Armadas deve permanecer alerta para a Frente Estratégica Amazônica. Neste sentido, torna-se necessário aumentar a quantidade de Organizações Militares naquela área, com contingentes bem armados e treinados.

O Brasil deve demonstrar ao mundo que a segurança do território e do espaço aéreo sobrejacente da Amazônia é perfeitamente compatível com a proteção do meio ambiente e o respeito às áreas indígenas. Afinal de contas, a ecologia e o índio constituem, inalienavelmente, elementos essenciais de nossa nacionalidade.

Manuel Cambeses Júnior

Cel. Av. RR



A IMPORTÂNCIA DO P-51 MUSTANG NA GUERRA AÉREA NA EUROPA

Introdução

No dia 1º de setembro de 1939, forças militares invadiram a Polônia e a 2ª Guerra Mundial começou. O sucesso dessa invasão estava baseado na utilização de uma nova estratégia militar, a *blitzkrieg*, que em tradução ao pé da letra, quer dizer Guerra Relâmpago, e consistia numa coordenação rápida e mortal de duas forças distintas: a *Wermacht*, exército alemão e a *Luftwaffe*, força aérea alemã. A *Wermacht* avançava pelo terreno, enquanto que a *Luftwaffe* destruía a força aérea inimiga, atacava as forças de superfície e, ao mesmo tempo, desmantelava os sistemas de comunicação e transporte. Essa combinação foi a responsável pelo sucesso das invasões da Polônia, da Noruega, da Europa Ocidental, dos Balcãs bem como pelas vitórias iniciais na Rússia.



Por alguns anos, após aquele 1º de setembro, os céus europeus foram dominados pela *Luftwaffe*. Nenhuma outra nação envolvida naquele conflito tinha tanta experiência, tecnologia ou efetivo suficiente para desfiar a presença alemã só quando os Estados Unidos juntaram ao esforço de guerra, é que os aliados puderam começar a conquistar alguma superioridade no ar, mas mesmo assim a vantagem alemã era muito grande. A balança do poder aéreo realmente só começou a pender para os aliados, quando da introdução do caça *North American P-51 Mustang*, com suas inovações, performances, alcance etc.

A situação no início da 2ª Guerra Mundial

O contínuo domínio dos céus europeus pela *Luftwaffe*

era causado por dois fatores. O primeiro dizia respeito à diferença de doutrina no emprego da arma aérea pela *Luftwaffe* e pela *Royal Air Force*. Eram doutrinas de emprego diametralmente opostas, e resultantes das experiências da 1ª Guerra Mundial. Durante aquela guerra, os alemães tentaram utilizar bombardeiros estratégicos contra a Inglaterra, empregando os enormes bimotores *Gotha* e os lentos balões dirigíveis *Zeppelin*,* mas os resultados obtidos não foram bons. Isso, e mais o fato de que a doutrina militar alemã no início da 2ª Guerra Mundial era totalmente baseada em resultados rápidos, fizeram com que os germânicos decidissem não resolver uma força aérea estratégica.

A *Luftwaffe* havia experimentado enorme sucesso quando utilizou aeronaves táticas na Espanha (Guernica, por exemplo) e, por isso, toda sua estratégia estava baseada nesse tipo de emprego. Assim sendo, a Alemanha fez de sua Força Aérea uma força de apoio às tropas de superfície, ou seja, a *Luftwaffe* era uma extensão da *Wermacht*, agindo como uma artilharia de longuíssimo alcance.

A *Royal Air Force*, por seu turno, tinha vivido péssimas experiências com a utilizações de aviões de caça em ataques ao solo durante a 1ª Guerra Mundial, tendo sofrido enormes baixas. Essa experiência, combinada ao fato de que os britânicos haviam ficado muito aborrecidos e ofendidos quando os ataques ao solo pátrio pelos *Gotha* e *Zeppelin*, fizeram com que eles desenvolvessem no período entre guerras, uma força aérea capaz de atacar e bombardear o coração da Alemanha, no caso de uma próxima guerra, produzindo algum efeito estratégico.

Assim, no começo da 2ª Guerra Mundial, a *Royal Air Force* era uma força aérea essencialmente, com bombardeiros pesados, caças defensivos e sem uma aviação tática.

Por causa dessas fundamentais diferenças, a situação resultante era a seguinte: bombardeiros em território inimigo versus aeronaves de ataque. O termo *território inimigo* era a segunda razão para o domínio da *Luftwaffe*. No início da guerra, e por algum tempo, os aliados não possuíam caças de escolta com alcance suficiente para acompanhar os bombardeiros até os objetivos e, assim sendo, esses eram obrigados a realizarem boa parte de suas missões sozinhos.

Antes do aparecimento do *P-51*, os principais caças aliados eram o *P-47 Thunderbolt* e o *Spitfire*, ambos com menor raio de ação. A regra geral utilizada era de que os

caças podiam chegar até Aachen (Holanda), que ficava a 250 milhas das bases inglesas, quando então tinham que abandonar a escolta e regressar. Lamentavelmente, pois a maioria dos objetivos situava-se entre 400 e 700 milhas da Inglaterra. Isso significava que os bombardeiros só eram escoltados até os Países Baixos, ou até o nordeste da França ou mesmo até a borda mais oeste da Alemanha. Quando sem escolta e lentos, com suas cargas de bombas, os pouco manobráveis bombardeiros, voando por sobre a Alemanha, eram alvos fáctimos para os caças alemães.

Por outro lado, os bombardeiros B-17 e B-24, diferentemente dos bombardeiros ingleses, eram equipados com numerosas metralhadoras e capazes de, teoricamente, defenderem-se dos ataques dos caças alemães. E por causa disto, os estrategistas militares americanos não estavam convencidos da necessidade de um caça de longo alcance e, por muito tempo, mantiveram a premissa de que as grandes formações de bombardeiros podiam se auto-defender sobre os céus alemães.

A proposta dos aliados para a guerra aérea

Os aliados sabiam que tinham de aniquilar o parque industrial alemão para vencerem a guerra. Como as fábricas, refinarias, linhas de montagem e outras indústrias relacionadas estavam situadas bem dentro do território alemão, o único modo de destruí-las era enviando bombardeiros e, para que os bombardeiros pudessem alcançar real sucesso, a superioridade aérea era mister, o que significaria que eles teriam de ser capazes de lançar suas bombas sem serem atacados pela caça alemã e retornarem à Inglaterra para novamente voltar à Alemanha no dia seguinte.

Os aliados não conseguiam manter a continuidade de sua estratégia, porque eram abatidos bombardeiros em números cada vez maiores, pelos caças alemães. A solução seria destruir mais aeronaves de caça alemãs e, para que isso acontecesse, esses caças teriam que ser forçados a entrar em combate. O único modo de eles entrarem em combate seria o ataque aos mais estratégicos objetivos da indústria alemã. Era um círculo vicioso.

Seguindo esta lógica, os aliados começaram a intensificar os bombardeiros, resultando nos famosos ataques a Hamburg (24-28 de julho de 1943) e Ploesti (1º de agosto de 1943), entre outros. E realmente esses ataques fizeram com que a caça alemã aparecesse e se engajasse nos combates.

Infelizmente, os bombardeiros foram totalmente envolvidos pela oposição aérea alemã, e as pedras começaram a aumentar assustadoramente. O que as forças aéreas aliadas tinham feito, era somente “cutucar a onça com vara curta”.

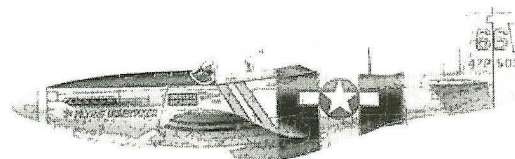
A Batalha de Schweinfurt

O ponto culminante dessa estratégia foi o segundo ataque a Schweinfurt, ocorrido no dia 14 de outubro de 1943, local onde os alemães possuíam suas fábricas de rolamentos. A 8ª Força Aérea havia realizado um ataque bem sucedido a esse centro estratégico, cerca de dois meses antes, mas dessa vez os alemães estavam preparados. Dos 229 bombardeiros que chegaram sobre o alvo, 60 foram derrubados e 17 conseguiram chegar de volta às suas bases, mas em tal estado, que foram considerados perdidos. As pedras corresponderam a 26,5% das aeronaves empregadas, enquanto os alemães perderam apenas 38 aeronaves naquele dia.

Essa foi uma das batalhas aéreas-chaves de guerra, e inevitavelmente, provou aos aliados que a ofensiva de bombardeio não poderia prosseguir sem uma escolta de caça de longo alcance. Mesmo antes deste episódio, alguns estrategistas militares já tentavam defender a necessidade de um caça de longo alcance. Em junho daquele ano, o General Hap Arnold escrevia um memorando ao seu Chefe de Estado maior, Major-General Barney Giles, que dizia da necessidade de se ter um avião de caça que pudesse acompanhar os bombardeiros em todo o percurso de um ataque, voar e combater no coração da Alemanha. Dizia ainda que ele deveria adaptar uma aeronave já existente ou construir uma totalmente nova. A solução deveria estar pronta até janeiro de 1944.

O desenvolvimento do P-51

Em abril de 1940, Dutch Kindlberger, Presidente da North American Aviation, visitou Sir Henry Self, Chefe da Divisão de Aviões da Comissão Britânica de Compras, e ofereceu o B-25 para os britânicos. Esses não estavam interessados em adquirir bombardeiros, mas sim aviões de caça. Kindlberger entrou em contato com a Curtiss Company, pois sabia que eles estavam projetando um novo avião de caça, mas ao mesmo tempo muito ocupados em produzir os P-40. Negociações feitas e Kindlberger compra o projeto da Curtiss por US\$ 56 mil e, ao mesmo tempo, faz uma promessa aos britânicos de que até setembro de 1941 eles teriam um novo avião de caça para testes.





O protótipo do NA-37, como ainda era chamado, ficou pronto para voar em outubro de 1940 e tudo levava a crer que seria um excelente projeto. Possuía uma concepção de asa revolucionária, que permitia o voo em altas velocidades sem que houvesse os indesejáveis efeitos de compressão. Nos outros aviões, quando a velocidade chegava a cerca de 450 mph (690 km/h), o ar que fluía nas asas estava próximo da velocidade do som, causando uma enorme pressão nelas. No NA-37 isso não acontecia, o que permitiria velocidades muito mais elevadas.

Uma outra revolucionária idéia era a utilização do ar quente proveniente dos radiadores. Os engenheiros do projeto aproveitam esse ar e o utilizaram como um empuxo adicional, aumentando a velocidade do avião em cerca de 20 mph (31 km/h). Esforços foram também concentrados na aerodinâmica do avião, e por isso o posicionamento heterodóxico do radiador, tornando a fuselagem mais fina possível, bem como colocando o cockpit bastante recuado.

Nesse ponto do projeto foi cometido um erro, que fazia com que o *Mustang* não pudesse ser utilizado como caça de escolta de longo alcance. Os primeiros NA-37, agora denominados *P-51*, estavam equipados com motores Allison de 1.550 HP refrigerados a ar, mas que não possuíam *supercharger*, e por isso perdiam rendimento acima de 11.800 ft. Assim, os primeiros *P-51* estavam limitados a operações a baixa altitude e, mesmo com essa limitação, a performance era tamanha, que a Royal Air Force adquiriu-os em grande quantidade. A primeira missão de um *P-51*, sob o comando da RAF, ocorreu em 10 de maio de 1942, em um ataque contra Berck-sur-Mer, na costa francesa.

A instalação do motor Merlin

Pelos próximos 18 meses, os *P-51* A continuaram a voar nos esquadrões da RAF, realizando um excelente trabalho, mas logo surgiram idéias de equipá-lo com motores mais potentes. A RAF dizia que ele era um excelente avião, mas faltava um empurrãozinho!

Certo dia, um piloto de teste da RAF teve a idéia de instalar no *Mustang* um motor Rolls-Royce Merlin, que tinha cerca de 300HP a mais, além de *supercharger*. A sugestão transmitida ao Engenheiro-Chefe da Rolls-Royce, que rapidamente vislumbrou o potencial da combinação daquele famoso motor com uma aeronave de aerodinâmica fantástica. Em novembro de 1943, começavam a operar os primeiros *P-51B*.

Características, vantagens e benefícios do P-51

Esse projeto final do *Mustang*, era superior a tudo mais que voava naquela época. Possuía uma capacidade interna de combustível de 426 galões e o motor era muito

econômico, o que significava que seu alcance de 1.080 milhas poderia ser estendido a 2.600 milhas com a utilização de tanque subalares, fazendo dele um caça com maior raio de ação.

Era superior aos caças existentes em todos os aspectos. O *P-47* era muito pesado; o *P-38* apresentava diversos problemas técnicos; o *Spitfire* e o *Hurricane* não tinham alcance, velocidade ou poder de fogo e, principalmente, era superior aos caças alemães *FW-90* e *Me-109*. Com relação aos caças alemães, ele era 50 mph mais rápido até 28.000 ft, quando então tornava-se muito mais rápido ainda.

O *Mustang* era de 3 a 4 mil libras mais pesado do que os caças alemães, e por isso muito mais veloz num mergulho. Seu raio de curva era muito melhor do que o *Me-109* e ligeiramente superior ao *FW-190*, que era um avião fantástico. Finalmente os aliados possuíam uma aeronave que poderia escoltar seus bombardeiros por todo percurso, combater eficazmente a caça alemã e regressar sem problema de combustível às suas bases.

O P-51 em combate

Ao final de 1943 e início de 1944, chegam à Inglaterra os primeiros *P-51B*, e as batalhas aéreas por sobre a Europa começam a mudar de resultado. Em 11 de janeiro de 1944, a 8ª Força Aérea realiza sua primeira incursão profunda na Alemanha, com proteção dos *P-51*. Os alvos eram as cidades de Oscherleben e Halberstadt, onde os alemães possuíam fábricas de aviões, quando então foram empregados 220 bombardeiros com uma escolta de 49 *Mustang*.

Embora as perdas fossem altas, os bombardeiros conseguiram infligir enormes danos às fábricas. A força atacante estava dividida em dois grupos, bem como a escolta. A *Luftwaffe* reagiu com muita energia, mais 15 caças inimigos foram abatidos, sem que os *Mustang* sofressem baixa alguma.

No contexto da história da guerra aérea na Europa, esse ataque não foi tão importante, mas ficou provada a grande vantagem que os *P-51* tinham sobre os caças alemães, assim o resultado obtido pelos bombardeiros que quando acompanhados de caças de escolta, cresciam enormemente em eficiência.

A mudança no emprego de escolta

Outro fato aconteceu ao mesmo tempo em que os *P-51* chegavam ao teatro de operações e utilizavam sua grande capacidade. Até o início de 1944, a única função da escolta era acompanhar os bombardeiros e repelir ataques de caça inimiga, e por isso o lema do Comando de Caça da 8ª Força Aérea era “Nossa missão é trazer os bombardeiros vivos para casa”. Um dia, no início daquele ano, Jimmy Doolittle, que era o Comandante da 8ª For-

ça Aérea, viu uma placa com esse lema e disse: - “Isto está errado. Nossa missão é destruir a Força Aérea Alemã. Tirem essa *porcaria* daí”.

Isso significava que os caças não estariam mais amarrados aos bombardeiros e teriam liberdade para atacar qualquer objetivo de oportunidade. Os *Mustang* passaram a atacar comboios, trens, depósitos, aeródromos, fábricas, baterias antiaéreas, instalações de radar e outros alvos importantes que eram praticamente incapazes de serem atingidos pelos bombardeiros. Os caças passaram também a atacar os caças alemães, principalmente quando esses estavam em situações desvantajosas como na decolagem ou no pouso.

Isto tudo só era possível também pelo aumento do número de aeronaves americanas na Europa. A quantidade e o emprego de aeronaves pelos aliados chegou a tal ponto que, no Dia D, eles utilizaram 13.873 aeronaves, enquanto os alemães puderam utilizar apenas 300.

O P-51 rompe as táticas da Luftwaffe

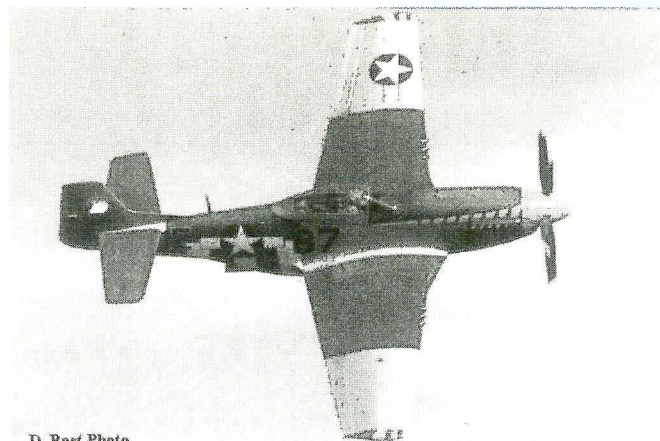
O aumento do número de aeronaves de caça, juntamente com a mudança da filosofia de emprego, dos mesmos fez com que as táticas da caça alemã, efetivas até então, ficassem ultrapassadas.

Uma delas dizia respeito à utilização de uma aeronave que, voando lentamente em torno das grandes formações de bombardeiros aliados, mas longe o suficiente do alcance das metralhadoras dos artilheiros, fosse fornecendo informações a respeito desses grupos. A presença dos *P-51* simplesmente acabou com esse tipo de operação.

Outra tática bastante popular entre a *Luftwaffe* era a instalação de lançadores de foguetes em aeronaves maiores, como o Ju-88. Essas aeronaves lançavam esses artefatos de uma distância segura das formações aliadas, causando enorme destruição. Mais uma vez, esse tipo de operação teve ser suspenso devido aos *Mustang*.

Finalmente, e a mais importante, foi a necessidade da caça alemã de modificar sua tática de ataque aos bombardeiros. Antes, eles voavam ao longo das formações e esperavam o momento adequado para atacar, tendo toda a vantagem possível. Agora, eram obrigados a se agruparem a quilômetros de distância das formações, executarem um ataque rápido e fugirem, evitando o combate com os *Mustang*.

Logo que os *P-51* entrarem em cena, Hermann Goering, Comandante da *Luftwaffe*, recomendou a seus caças de defesa que evitassem engajar combate com o *P-51*, limitando-se a atacar os bombardeiros quando esses estivessem sem escolta. O resultado foi que rápido: os



© David Platts

P-51 começaram a ganhar a superioridade aérea. O comentário corrente entre os oficiais da *Luftwaffe* era de que o lugar mais seguro do mundo para se voar era dentro de um caça americano por sobre a Alemanha.

Além de tudo isso, o mais importante era o efeito moral que a escolta dos *P-51* dava aos bombardeiros e principalmente aos homens que neles voavam. A corrida final para o bombardeiro podia ser realizada com total tranquilidade, sem a necessidade de grandes ações evasivas, operações esta que comprometia totalmente a precisão do ataque. Caso uma aeronave estivesse com problemas no retorno, um par de *P-51* era designado para uma escolta individual.

Conclusões

Os aliados conquistaram a superioridade aérea destruindo a oposição da *Luftwaffe* e empregando táticas diversas. Os *P-51*, utilizando sua alta velocidade e manobrabilidade, voando a baixa altura, destruíram milhares de aeronaves da *Luftwaffe* no solo, impedindo que essas pudessem decolar e atacar os bombardeiros e combater os caças aliados.

Os aliados passaram a ter uma arma tão poderosa, que tornaram a iniciativa de ataque, atraindo os caças alemães e destruindo-os de modo inapelável. Claro que o chamariz foram os bombardeiros, mas agora esses estavam totalmente protegidos pelos *Mustang* e podiam realizar suas corridas mais efetivamente, aniquilando mortalmente a indústria alemã.

A superioridade aérea não foi obtida bombardeando as fábricas alemãs, mas sim pelo caça de longo alcance *P-51*.

Henrique Augusto Cruz Santos
Engenheiro Civil e de Petróleo

A última coisa
que você vai
lembrar da
sua viagem
é da gente.



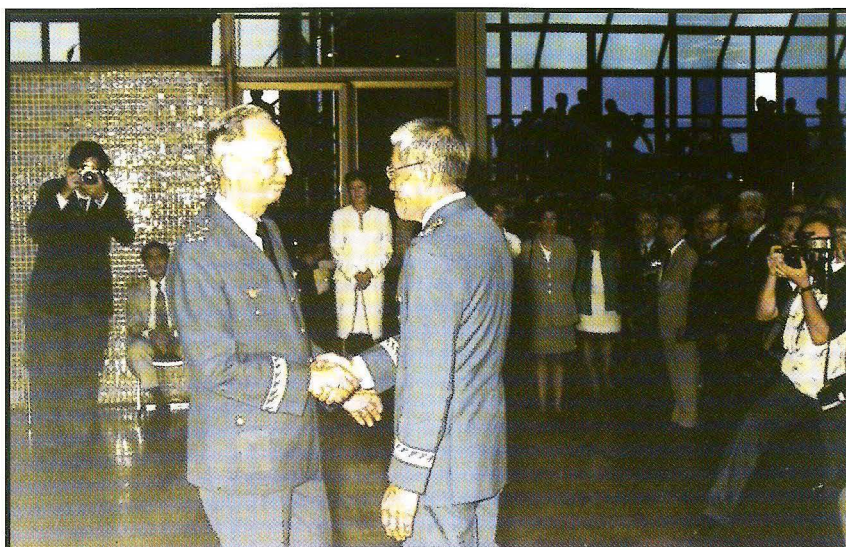
Nós fazemos questão de ser a última lembrança que você guarda da sua viagem. Por isso, investimos tanto para que você fique o menor tempo possível e com o máximo de conforto, segurança e tranquilidade toda vez que usar um dos 67 aeroportos da Infraero. Ampliação e modernização dos aeroportos, sistemas de TV para vigilância, ambulatórios, veículos de segurança, Raio X, centrais de comunicação digitais e treinamento de pessoal são só uma parte do que a gente faz por você. Mas, claro, quando você viajar não vai nem perceber que tudo isso existe.



**GOVERNO
FEDERAL**



DESPEDIDA



Ten. Brig. Kawanami cumprimentado pelo Sr. Ministro da Aeronáutica Ten. Brig. Lobo



Recebendo o espadim



Sr. e Srª Kawanami





No dia 15.12.98, passou para a Reserva o Ten.-Brig.-do- Ar Massao Kawanami. A solenidade, presidida pelo Ministro da Aeronáutica, Ten.-Brig.-do-Ar

Lélio Viana Lobo, contou com as presenças do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, Ten.-Brig.-do-Ar Walter Braüer, dos ex-Ministros, Ten.-Brig.-do-Ar Moreira Lima, Sócrates Monteiro, Mauro Gandra e os Ministros do STM Carlos Baptista e João F. de Lacerda, além de oficiais-generais das FFAA, autoridades civis e militares.

Na oportunidade, o Ten.-Brig. Kawanami, além de exemplo de homem e militar a ser seguido pelas futuras gerações, nos deixou, em suas palavras de despedida, conceitos e parâmetros que, sem dúvida, pautaram sua brilhante carreira:

“Cumpro, hoje, o termo de uma longa jornada de anos decorridos de esforços e abnegação.

Dirijo-vos, pois, estas palavras, em tom de despedida, nesta solenidade em que transmito o cargo de Diretor-Geral de Aviação Civil, no derradeiro momento de término de missão, louvado na sincera intenção de servir à Força Aérea Brasileira e ao País, com dedicação e trabalho.

Conseguí chegar a este instante porque não vim só e, aos que me auxiliaram e me acompanharam, fica o meu preito de reconhecimento e o testemunho de todos.

Assim, aos meus avós, pais e tios, que representam um dos esteios dos imigrantes que forjaram a Pátria brasileira, e que aqui chegaram na busca de terra mais fértil para o cultivo e florescimento de seus

descendentes, agradeço a sua atitude de amor, e reconheço, solenemente, a minha eterna dívida de gratidão. E devo acrescentar que, além do difícil amparo que a mim dispensaram e que me permitiu viver, tornei-me consciente da importância dos valores imprescindíveis que dão o verdadeiro embasamento às relações e à afetividade entre as pessoas.

Deles, por graça de Deus, ainda, tenho a presença de minha mãe aqui. Aos meus irmãos, a quem nunca pude dar pelo menos a minha companhia, deles, tive sempre muito amor e apoio*. À minha esposa e aos filhos, a eterna gratidão pela compreensão, carinho e espírito de sacrifício, fatores preponderantes que me permitiram o cumprimento desta tão intensa trajetória militar.

Aos companheiros, amigos e colegas de turma que juntos, compartilharam a ventura desta jornada e não me faltaram com a sua ajuda, a minha eterna gratidão.

Aos meus superiores, agradeço a valiosa orientação, o auxílio e a irrestrita confiança em mim depositada. Destes, os primeiros foram marcantes que me acompanharam no 1º ano da EPCAR: o então 1º Ten. Nóbrega e o Ten.-Cel. Doorgal, respectivamente, comandantes da 3ª Esquadilha e da Escola, que me ajudaram a plasmar o meu caráter. A eles, devo toda a iniciação na vida militar. Para não cometer injustiças, cito-os, simbolizando todos aqueles que contribuíram na minha formação de soldado.

De minha parte, afirmaria que ser soldado era para mim um sonho. Terminar minha carreira como tenente-brigadeiro-do-ar é uma realidade pródiga para este servidor e uma realização que, certamente, fazem as pessoas há pouco referidas gratificadas. No entanto, o encargo de brigadeiro reveste-se de conotações políticas que acumulam as atividades técnicas, as preocupações do homem público, o qual deve ser desinteressado, impessoal, leal e cioso das



conseqüências de seus atos para o serviço de sua instituição e o desenvolvimento nacional.

Procurei dedicar minha vida à Força Aérea Brasileira, e esta, a partir deste sério momento, no qual me compenetro, já é um dado irremovível de meu passado. Jamais procurei cultivar a veleidade de ser mais instruído ou mais sábio que meus companheiros. Procurei trabalhar com entusiasmo para somar, jamais para dividir. Busquei valorizar, sempre que possível, as decisões colegiadas, aproveitando as idéias e o desprendimento de várias cabeças pensantes, que formam o esteio glorioso de nossa Aeronáutica. Sou um homem de Estado-Maior, não do “estado menor das decisões solitárias”, que não fossem objeto da aprovação legítima de meus superiores e subordinados.

Creio que as razões de Estado devem estar acima dos apetites pessoais, assim como a afirmação de nossos direitos deve submeter-se ao imperativo das tarefas a cumprir, em nome do bem comum. Nesse sentido, segui os exemplos daqueles que lutam para que a vida fique sempre num patamar superior aos interesses mesquinhos e transitórios, e para as virtudes do dever cumprido e da compostura marquem para indelevelmente as suas trajetórias, no momento oportuno de retirar a farda; esta, composta em minha pele, pudesse servir de farol para os outros, na consecução de seus grandiosos misteres.

Das experiências vividas, o convite para ser o paraninfo da turma de aspirantes-a-oficial de 1997, há exatamente 40 anos da formatura de minha turma, teve um valor especial. Foi, também, de certa forma, a materialização dos ideais daqueles que me acompanharam, apoiaram e orientaram. Aos hoje oficiais daquela plêiade de jovens, quero dizer, que estes 40 anos que nos separam, encerram uma das maiores transformações científico-tecnológicas e sociais já experimentadas pela humanidade. Afirmo, no entanto, que a despeito desse acelerado desenvolvimento tecnológico, os valores impostergáveis que dignificam o comportamento humano são os mesmos, desde o início da relação entre as pessoas. Preservai-os.

Procurei jamais galgar um posto sequer na Aeronáutica que não fosse por legítimo mérito ou pela convocação atenta e benevolente de meus companheiros. Tive a honra de participar da reativação do Aeroporto Santos-Dumont, após um trágico acidente que tentou destruir nossa memória, uma comprovação da conveniência de se ter uma estrutura que facilmente se mobiliza de forma integrada, e pode ser coordenada com um comando único e consensualmente aceito. A perda do aeroporto não conseguiu apagar a vontade inquebrantável de adequar o Departamento de Aviação Civil às perspectivas complexas da economia global. Participamos do processo de flexibilização da regulamentação, dando continuidade ao trabalho iniciado por nossos antecessores.

Em nossa atividade, como nas demais que compõem o extenso arco da sociedade brasileira, urge o compromisso de resgatar as noções de proteção e preservação dos direitos da cidadania.

Por paradoxal que pareça, proteger a cidadania, a essência de ser civil, é um dos sagrados deveres dos militares. E foi como militar que sonhei minha vida e procurei não desmerecer o sagrado juramento feito perante nossa bandeira, há mais de 45 anos.

Termino por agradecer a Deus o inefável prazer de viver este momento, de ser brasileiro e de sair com a cabeça erguida por mais uma missão cumprida em benefício do Ministério da Aeronáutica. Ter a alma limpa num momento de despedida, eis o supremo bem, a força magnânima da felicidade.

Transformo agora em silêncio o meu sonho e o meu tempo. Creio que valeu a vida e, como soldado, percebo que tudo foi muito bom. Como Romain Rolland, quando homenageou o grande escritor e filósofo francês Jean-Jacques Rousseau, faço minhas as suas palavras: *o homem que mais viveu não é o que conta mais anos, mas aquele que mais sentiu a vida.*

Que todos, aqui presentes, sejam testemunhas do silêncio respeitoso de meu sentimento.”

Quem tem ouro tem prestígio.



Cliente BB é reconhecido em todo lugar. É só apresentar o Cheque-Ouro ou o Ourocard. Com eles você tem as melhores taxas do mercado e a segurança Banco do Brasil. O Cheque-Ouro tem tanto prestígio que aparece até no Dicionário Aurélio, como sinônimo de cheque especial. O Ourocard é o cartão de crédito de múltiplo uso, aceito em milhões de estabelecimentos em todo o mundo. Com ele você participa automaticamente do Clube Ouro Internacional, o maior programa de prêmios e descontos da América Latina. E ainda pode ganhar prêmios incríveis no SuperSorteio Clube Ouro. Se você ainda não tem Cheque-Ouro e Ourocard, procure uma agência Banco do Brasil.

<http://www.bancobrasil.com.br>

BB Responde 0800 78 5678



BANCO DO BRASIL
O banco do Brasil



A JUSTIÇA MILITAR DA UNIÃO





I - HISTÓRICO

Os tribunais militares datam de épocas remotas e foram constituídos como instrumento de aplicação da justiça durante o Império Romano.

Com suas Legiões avançando e definindo novas fronteiras para o império, surgiu a necessidade de se expandir a ação do Pretor, sediado em Roma, e portanto incapaz de atender às demandas surgidas nas respectivas regiões, particularmente nos acampamentos militares.

Tais acampamentos eram designados como “Castro”, e daí a caracterização como Justiça Castrense, àquela que se fazia presente nos referidos acampamentos.

Tal designação permanece viva até os nossos dias, sendo referenciada aos órgãos componentes da Justiça Militar da União.

A legislação pertinente está codificada nos instrumentos em vigor no país, desde a Constituição até a Lei nº 8.457/92 (Lei de Organização Judiciária Militar).

Em especial é importante destacarmos o Código Penal Militar e o Código de Processo Penal Militar, ambos de 1969.

II – EVOLUÇÃO DA JUSTIÇA MILITAR

Pelo alvará, com força de lei, de 1º de abril de 1808, D. João, Príncipe Regente de Portugal, criou, na cidade do Rio de Janeiro, o Conselho Supremo Militar e de Justiça que acumulava funções administrativas e judiciárias.

A Constituição Republicana de 1891, ao organizar o Poder Judiciário, não contemplou a Justiça Militar. Entretanto, em seu texto (Art. 77) previu foro especial para os delitos militares, estabelecendo que o dito foro seria composto pelo Supremo Tribunal Militar e pelos Conselhos necessários para a formação da culpa e julgamento dos crimes, dando, assim, à Justiça Militar outra estrutura, passando a figurar como órgão Supremo da Judicatura Castrense.

Desse modo, o antigo Conselho foi extinto, ficando, a partir de então, o Supremo Tribunal Militar e a Justiça Militar, sob o pálio da Constituição, alçados à categoria de órgãos judicantes, de natureza especial, porém ainda não integrados na estrutura do Poder Judiciário. Na verdade, a República trouxe novos rumos e fixou novos marcos para a Justiça Militar.

Finalmente, a Constituição de 1934 incluiu os Tribunais Militares e seus Juízes na estrutura do Poder Judiciário. Estavam, a partir de então, o Superior Tribunal Militar e a Justiça Militar, definitivamente incorporados à estrutura do Poder Judiciário da União, como decorrência de vontade soberana da Assembléia Nacional Constituinte de 1934, que os fizera incluir, pela primeira vez, na organização dada pela Constituição ao Poder Judiciário.

A partir da Constituição de 1946, o Tribunal passou a denominar-se Superior Tribunal Militar. No que respeita à sua composição, manteve a tradição de deixar a matéria sob o comando da lei ordinária.

Após as modificações introduzidas na Constituição de 1946 pelo Ato Institucional nº 2, de 1965, passou a composição do Tribunal a ser regida pelo próprio texto Constitucional.

A Constituição de 1967, em relação ao Superior Tribunal Militar, manteve a mesma composição prevista anteriormente, estabelecendo, porém, que seus Ministros seriam nomeados pelo Presidente da República, depois de aprovada a escolha pelo Senado Federal.

A Constituição Federal de 1988 estabelece a organização, composição e competência dos Tribunais e Juízes Militares.

“Art. 122 - São órgãos da Justiça Militar:

I - o Superior Tribunal Militar;

II - os Tribunais e Juízes Militares instituídos por lei.

Art. 123 - O Superior Tribunal Militar compor-se-á de quinze Ministros vitalícios, nomeados pelo Presidente da República, depois de aprovada a indicação pelo Senado Federal, sendo três dentre oficiais-generais da Marinha, quatro dentre oficiais-generais do Exército, três dentre oficiais-generais da Aeronáutica, todos da ativa e do posto mais elevado da carreira, e cinco dentre civis.

Parágrafo único - Os Ministros civis serão escolhidos pelo Presidente da República dentre brasileiros maiores de trinta e cinco anos, sendo:

I - três dentre advogados de notório saber jurídico e conduta ilibada, com mais de dez anos de efetiva atividade profissional;



II - dois, por escolha paritária, dentre juízes-auditores e membros do Ministério Público da Justiça Militar.

Art. 124 - À Justiça Militar compete processar e julgar os crimes militares definidos em lei."

Verifica-se, pois, que desde sua origem o Superior Tribunal Militar tem composição mista, na qual se fundem o saber de notáveis juristas e a prática da vida castrense de experimentados chefes militares.

Atuando junto ao Superior Tribunal Militar, encontra-se o Procurador Geral da Justiça Militar, representando o Ministério Público da União e incumbido de postular o direito de punir do Estado, na qualidade de fiscal da lei.

D. João VI, D. Pedro I, D. Pedro II, Deodoro e Floriano presidiram, como Chefes de Estado, o Conselho Supremo Militar e só este fato revela o lugar por ele ocupado na hierarquia política e administrativa do País. Por esta Corte passaram brasileiros eminentes. Basta dizer que a integraram Caxias – Patrono do Exército –, Tamandaré – Patrono da Marinha –, Joaquim Pedro Salgado Filho, que dela saiu para ser o primeiro Ministro da Aeronáutica, logo após a sua criação em 1941. Também Floriano Peixoto e Ernesto Geisel foram membros da Corte antes de exercerem a Presidência da República.

Neste ano de 1999, o Superior Tribunal Militar, mais antigo órgão judicante do país, comemora seus 191 anos de prestimosa existência.

III - ADMINISTRAÇÃO

O Superior Tribunal Militar (STM) é corte de segunda instância na estrutura da Justiça Militar da União.

Para efeito de administração da justiça castrense, o território brasileiro está dividido em 12 Circunscrições Judiciárias Militares (CJM), correspondendo a cada uma delas uma Auditoria, exceção feita à primeira com seis, a segunda com duas e a terceira com três, devido a concentração de Organizações Militares em suas regiões, razão da maior demanda de feitos. Essas auditorias, constituindo a primeira instância, assemelham-se às Varas Criminais da Justiça comum, mas têm suas peculiaridades.

As Auditorias têm jurisdição mista sobre as três Forças Armadas. Entretanto, a Auditoria da Capital Federal (11ª CJM), além da jurisdição sobre o Distrito Federal, Goiás e Tocantins, tem essa jurisdição ampliada por lei, pois é incumbida dos processos referentes aos crimes militares ocorridos em alto mar e no estrangeiro.

As outras sedes de CJM são Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Juiz de Fora, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém, Manaus e Campo Grande. Descentralizadas das sedes existem apenas as auditorias em Santa Maria e Bagé, no Rio Grande do Sul.

Nas Auditorias reúnem-se, em tempo de paz, os Conselhos de Justiça Militar – Especiais ou Permanentes – constituídos de quatro oficiais escolhidos por sorteio, e de um juiz civil, de carreira, do quadro da Magistratura da Justiça Militar, denominado Juiz-Auditor. Os Conselhos são sorteados para cada Força Armada e apreciam as ações judiciais referentes aos integrantes da respectiva Força.

Os Conselhos Especiais processam e julgam oficiais – exceto oficiais-generais (estes últimos, processados e julgados, originariamente, pelo STM). O Conselho Especial de Justiça é constituído para cada processo, dissolvendo-se após sua conclusão. Em princípio, não deve haver substituição de seus integrantes, salvo as hipóteses previstas em lei.

Os Conselhos Permanentes de Justiça processam e julgam os acusados que não sejam oficiais, e funcionam durante três meses consecutivos.

Há, ainda, na Capital Federal e com jurisdição em todo País, a Auditoria de Correição, órgão de fiscalização e orientação judiciário-administrativa, para as Auditorias, submetendo ao STM as irregularidades e situações especiais apuradas em correição.

Exceto nesta última, atuam, em todas as Auditorias, representantes do Ministério Público, aos quais cabe a iniciativa da ação penal, bem como Defensores Públicos da União, responsáveis pela defesa das praças e dos desprovidos de condições financeiras para constituírem seus próprios patronos.

Os Defensores Públicos são bacharéis em Direito e integram o quadro da Defensoria Pública-Geral da União. O ingresso é precedido de concurso público de provas e títulos, no qual, a exemplo do que ocorre nos concursos para Juiz-Auditor Substituto e Promotor da



Justiça Militar, há a participação da Ordem dos Advogados do Brasil.

IV - SISTEMÁTICA DO PROCESSO

O processo inicia-se com o recebimento da denúncia pelo Juiz-Auditor, efetiva-se com a citação do acusado e extingue-se quando a sentença definitiva se torna irrecorrível, ou seja: **transita em julgado**.

A sistemática e as condições de aplicabilidade da Lei Processual são estabelecidas pelo Código de Processo Penal Militar, relativamente aos crimes definidos no Código Penal Militar.

No ano de 1998, o Superior Tribunal Militar realizou 85 (oitenta e cinco) Sessões de Julgamento, tendo julgado 455 (quatrocentos e cinquenta e cinco) Processos, bem como realizado 64 (sessenta e quatro) Sessões Administrativas, decidindo sobre 83 (oitenta e três) questões colocadas em pauta.

A firme atuação dos Tribunais e a celeridade observada na prestação jurisdicional tem assegurado a correta tutela às Instituições Militares e, sobretudo, à manutenção da hierarquia e da disciplina, pilares básicos da vida castrense.

V – CONCLUSÃO

A Justiça Militar da União, pelo trabalho das suas Auditorias, atuação do Ministério Público e da Defensoria Pública e ou advogados, bem como a tutela mais elevada do Superior Tribunal Militar, tem assegurado o fiel respeito aos preceitos legais consolidados na legislação em vigor, absolvendo ou condenando e, se necessário, promovendo o expurgo daqueles elementos que não alcançaram a grandiosidade da missão e a postura almejada para os integrantes das Forças Armadas, em especial.

A feliz citação elaborada pelo eminente Ministro Dr. Aldo Fagundes, traduz em poucas palavras, o sentimento que deve persistir naqueles que optam pela carreira das armas:

“A farda é leve para quem a veste por vocação, mas é fardo insuportável para aquele que não compreendeu a missão para a qual prestou juramento solene”.

A composição das cortes de julgamento, sob a forma de escabinato, ou seja, composta por civis e militares, assegura a análise dos fatos à luz da realidade na vida da caserna, supervisionada pelo saber jurídico dos Juízes Togados e sempre sob o vigilante e acurado acompanhamento dos Procuradores do Ministério Público, na elevada tarefa de fiscais da Lei.

Integrante do Poder Judiciário, a Justiça Militar da União proporciona aos jurisdicionados a tramitação imparcial dos processos, com todos os direitos da ampla defesa e do contraditório, segundo os quesitos legais em vigor, colocando-se em patamar bastante elevado frente a sistemas pouco adequados aos direitos da cidadania, como por exemplo as obsoletas Cortes Marciais, ainda atuantes em certos países que insistem em se mostrar como modelo de modernidade.

Com cerca de 30 (trinta) juízes na Primeira Instância (Auditorias), para um total aproximado de 300.000 (trezentos mil) militares nas Forças Singulares, sem considerar os efetivos da reserva e reformados, deduzimos uma média de 01 (um) juiz para cada 10.000 (dez mil) cidadãos fardados, média bastante superior àquelas vigentes em países desenvolvidos, como por exemplo a Alemanha, onde se constata a existência de 01 (um) juiz para cada 3.000 (três mil) habitantes.

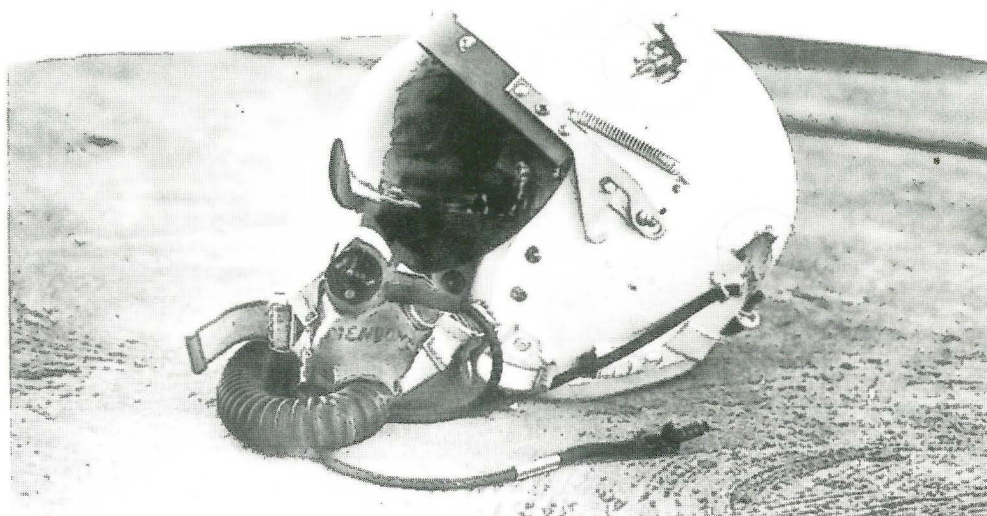
As levianas e infundadas críticas por vezes divulgadas, da existência de uma relativa estrutura judicante para poucos feitos, devem sim serem interpretadas como elogio ao sistema vigente no Brasil desde o Império e, em particular, ao ambiente de disciplina e correção administrativa no seio das Instituições Militares, onde os mínimos desvios são apurados e corrigidos, resultando em um ambiente exemplar e sadio, onde se cultua o amor à pátria e às instituições, dando seguimento à honrosa missão atribuída pelos grandes brasileiros, que no passado histórico e em épocas mais recentes, deram exemplos de luta e abnegação, por um Brasil altivo e soberano.

Ten.-Brig.-do-Ar

Sérgio Xavier Ferolla

Ministro do Superior Tribunal Militar

O CRASH-HELMET E O ANJO DA GUARDA



A temperatura no pátio de estacionamento do 1º Grupo de Caça, na Base Aérea de Santa Cruz, beirava os 35 graus já às nove e meia da manhã daquele dia 30 de janeiro de 1957.

As duas linhas de aviões fervilhavam de atividade, uma vez que a Missão seria efetuada por quatro esquadrilhas de *Gloster Meteor* F-8 do 1º Grupo de Caça, duas delas de *Jambocks* e outras duas de *Pif-Pafs*. Os mecânicos e serventes ultimavam os preparativos para a partida dos motores e, dentro das naceles, aguardando o sinal para girar as turbinas. Os pilotos sofriam com o calor abrasador.

— Como é pesado e desconfortável esse capacete de vôo — pensei eu, ainda não acostumado com a novidade que acontecera há poucos dias, a substituição dos antigos capacetes ingleses de couro marrom por modernos *crash-helmet* americanos.

As férias coletivas haviam recém terminado e nós estávamos ansiosos pelo retorno ao vôo. Por isso os escalados para a Missão podiam considerar-se privilegiados por participarem desse que seria o primeiro vôo do ano, e logo um grupão de dezesseis aviões.

Durante o *briefing* o líder da formação, Ten.-Cel. Hélio Keller, admirado e respeitado Comandante do 1º Grupo de Caça, com seu jeitão seco e direto havia transmitido as

informações básicas: a Missão teria por objetivo o sobrevôo do navio capitânea da Esquadra, o cruzador *Tamandaré*, a bordo do qual se encontrava o Presidente Juscelino Kubitschek, em viagem comemorativa do primeiro aniversário de seu governo. Esse sobrevôo ocorreria no meio da Baía de Guanabara, consistindo de três passagens a 500 pés, a primeira delas com o grupo formado num diamantão e as duas seguintes por esquadrilhas isoladas.

Dada a ordem de girar os motores, rapidamente o ar encheu-se com o característico ruído agudo das turbinas *Rolls Royce Derwent VIII* e, um após outro, começaram a taxiar os dezesseis aviões, numa bela seqüência de movimentos. Bons velhos tempos aqueles, em que cada esquadrão do Grupo de Caça tinha a dotação de 16 F-8 e 3 TF-7, dando-se até o luxo de manter aeronaves em estoque para substituir as que entrassem em revisões maiores!

Decolagem, reunião e deslocamento para o PI, a 2.000 pés sobre Niterói, onde o grupo se manteria em órbita aguardando o horário sobre o objetivo — tudo ocorreu sem qualquer novidade.

Na hora prevista o grupo abandonou o PI, baixando para 500 pés e embalando para cerca de 450 nós.

Como número três da Segunda eu era o ala direito do *Jambock* Azul e, dessa forma, ocupava a posição mais



externa do lado direito da formação. Por isso, naturalmente eu avistava numa mesma diagonal os aviões do líder do grupo e de seu ala, além do líder da minha esquadilha. Um pouco abaixo apareciam a silhueta do Tamandaré, o Aeroporto Santos Dumont um pouco além e, bem à frente, a Estação das Barcas, após o que descortinava-se a Cidade Maravilhosa. Realmente, uma visão privilegiada...

Foi nessa hora que tudo aconteceu. Parecia coisa de cinema, em que uma cena termina e o filme continua com outra cena, em local completamente diferente – são os tais cortes. Pois, foi isso que ocorreu.

Aquela cena do vôo tranquilo sobre a Baía, de repente se havia transmutado numa coisa de louco: agora eu estava sozinho em um rasante esdrúxulo sobre o centro da cidade, o edifício da Central do Brasil desaparecendo como um foguete um pouco abaixo do nariz do avião, o painel de instrumentos sacolejando de uma tal forma que embaralhava as indicações e dificultava sua leitura... aliás, não era só o painel, todo o F-8 literalmente estava chacoalhando e os pedais davam coices frenéticos contra o solado das minhas botas de vôo. E a ventania... era um verdadeiro furacão que entrava nacele a dentro e que só não arrancava o capacete porque ele estava preso sob o meu queixo. Pudera, ventania a mais de 800 quilômetros por hora!...

Com isso eu era obrigado a manter a cara colada ao pára-brisas, o que me impedia de olhar para os lados.

Naquela situação, não precisava ter curso de Sherlock Holmes para deduzir que o canopi literalmente fora para o espaço. Que ele devia ter levado de passagem as antenas de rádio, também não, pois comprimido o botão da manete, não lhe correspondia o conhecido clic-clic. E que aquela violenta trepidação era sinal de algo mais sério tinha ocorrido lá trás, também não restava dúvida. Fosse o que fosse, o importante agora era subir rapidamente para o mínimo 2.000 pés, já que o assento de ejeção *Martin Baker* do F-8 era semi-automático, isto é, uma vez puxado o comando sobre a cabeça do piloto era efetuado o disparo das cargas explosivas que o levavam a 30/40 metros juntamente com a cadeira, após o que seria aberto um pequeno pára-quedas estabilizador. Se o piloto não estivesse desacordado – o que poderia ocorrer se ele não tivesse a precaução de recolher as pernas para o estribo em baixo da cadeira, para evitar sua amputação traumática contra o pára-brisas durante a ejeção – ele o piloto, deveria imediata e sucessivamente soltar o cinto que o

prendia ao assento, chutar a cadeira para longe e então, livre do perigo dela cair em sua cabeça, comandar a abertura do próprio pára-quedas. Fácil, não? Por isso e para isso eram requeridos os dois mil pés, que os instrutores complementavam, dizendo: no mínimo. Quantos mais puderam subir, melhor!

Em consequência, nariz para cima! Rapidamente alcancei 5.000 pés, aí nivelando, ao mesmo tempo em que reduzia a velocidade para 200 nós, preocupado com uma possível desintegração da cauda do avião. Instintivamente aproiei Santa Cruz, procurando, por medida de segurança, evitar as áreas mais densamente povoadas.

Enquanto voava em direção à Base em meditava sobre minha situação. Algumas poucas vezes no passado, não mais do que duas ou três, haviam ocorrido problemas com os canopis, porém todos eles a grande altura, coisa de mais de 25.000 pés. Mas nunca a 500 pés!... Choque com o pássaro aparentemente não fora, pelo menos não havia vestígios. Por que, então, teria ele estourado? Foi quando recordei um comentário de um oficial especialista, no qual ele se referia com certa perplexidade ao fato de nossos canopis serem construídos 2/3 de plexiglass, completados com o 1/3 traseiro de metal. E concluía: “aqui em Santa Cruz, no verão, faz 50 graus positivos na pista; subida para 40.000 pés em 15 minutos e a temperatura externa cai para 55 graus negativos; mais meia hora, termina a instrução, nariz para baixo e novamente 50 graus positivos... sei não, dois diferentes coeficientes de dilatação e tão grande variação de temperatura... isso não pode ser certo!”

- Talvez esteja o problema, pensei. Aquela parte traseira metálica pode ter-se chocado com a empenagem, danificando-a e mudando o perfil aerodinâmico, o que explicava a vibração. Agora, quão variada ela está, eis aí a questão...

Estava eu nesse exercício mental quando divisei o meu ala, o Quatro Azul agora voando à minha frente e à direita, como se fora o meu líder, única forma de ser por mim avistado, já que eu não podia olhar para o lado, cara colada no pára-brisas. Através de gestos ele me orientava a reduzir ainda mais a velocidade.

- A cauda deve estar chocando para valer – concluí, enquanto rapidamente reduza para 160 nós. O estrago deve ter sido grande!...

Mais alguns minutos e aparecia lá na frente, majestoso e imponente, o hangar do Zepelin. Ao aproximar-se divisei os carros contra-incêndio e a ambulância tomando

posição ao lado da pista, sinal de que o Quatro Azul havia solicitado emergência para o meu pouso. Ainda mantendo 160 nós, apliquei o *flap* de mergulho e iniciei a descida. Considerei que, com as condições desconhecidas do estado da cauda e com o peso algo elevado – o abastecimento fora para missão de duração superior a uma hora e eu estava pousando com menos de 20 minutos de voo – seria recomendável não baixar a velocidade aquém de 130 nós, ou seja, deveria acrescentar 20 nós aos 110 normalmente usados para a aproximação final. Com isso a corrida no solo seria bem maior e, conseqüentemente, achei prudente fazer a tomada para o deserto na cabeceira 04, assim acrescentando cerca de 150 metros aos 2.000 que representavam a extensão da pista naquela época.

O pouso aconteceu sem qualquer surpresa ou suspense, da mesma forma que o táxi para o estacionamento, salvo o aparato do cortejo de bombeiros e ambulância me escoltando.

Após estacionar e cortar as turbinas fui surpreendido pela presença do médico do Esquadrão, que havia subido à nacele e que com ar bastante apreensivo indagava repetitivamente se eu estava bem.

- Claro, estou bem. Mas trata de ir descendo, porque se você escorregar e se agarrar no comando de ejeção da cadeira, acaba me ejetando no solo e aí eu não vou ficar nada bem, respondí.

Não convencido ele se manteve agarrado à nacele pedindo que eu tirasse o *crash-helmet*.

Ao fá-lo, e só então, pude avaliar o fantástico tra-

balho desenvolvido conjuntamente por meu anjo da guarda e pelo “desconfortável” novo capacete de voo: os dois parrudos fragmentos de plexiglass, da grossura de um dedo e cerca de 8 cm de comprimento haviam se alojado no *crash-helmet* após perfurá-lo, sendo milagrosamente detidos a poucos milímetros do couro cabeludo. Como as extremidades desses fragmentos não eram afiadas – ao contrário, bem rombudas – imaginei a força da explosão, certamente responsável por eu ter voado apagado desde o meio da Baía até a Central. Estivesse eu usando o antigo capacete de couro...

Mas não fora somente isso. Ao levantar-me para colocar o pino de travamento da ejeção olhei para a cauda e pude verificar a causa de toda aquela trepidação: o estabilizador vertical fora praticamente cortado ao meio, arrancada que fora sua metade superior pelo impacto da parte metálica do canopi. Tivesse o choque ocorrido um palmo abaixo e o profundor teria ido embora junto, o que certamente redundaria em manchetes no jornais do dia seguinte. Provavelmente esse palmo a mais terá sido resultante de um salvador tapinha do anjo da guarda. Como também terá sido dele toda a proteção ao corpo, braços e pernas contra os muitos fragmentos que além de furarem o bordo de ataque da asa, inundaram a nacele, um deles tendo dilacerado o *plug* do fio do fone, à altura do meu ombro esquerdo...

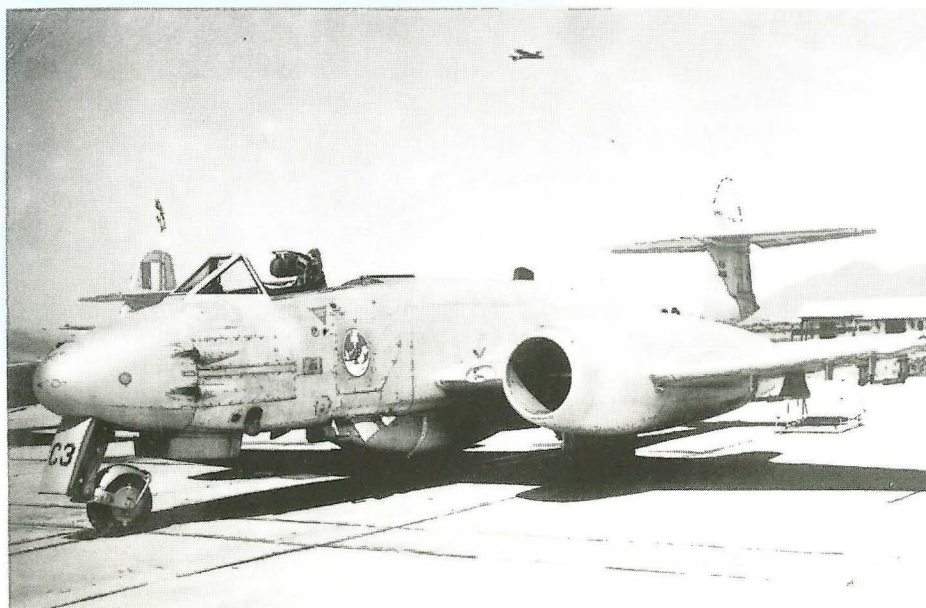
Nessa hora então lembrei-me daquela conhecida passagem dos dois caminhantes pelo deserto, em que um deles diz para o outro:

- Mestre, olhando nossas pegadas que ficaram para trás, vejo que em determinados trechos desta caminhada as marcas na areia mostram apenas um caminhante. Por que, Senhor, nesses momentos me abandonastes?

- Ao contrário, nesses instantes eu te carreguei no colo, meu filho!

Agradecido murmurei uma prece.

Maj.-Brig. Ar RR
Ruy Messias de Mendonça



Nossos Filhos... Esses Poetas

"- palavras primitivas
reveladas ao homem
por inspiração divina"
(Herder)

"- expressão pela
linguagem humana,
elevada ao seu ritmo
essencial, do sentido
misterioso dos aspectos
da existência."
(Mallarmé)

Poesias, Versos!
Formas de expressão
para definir um
sentimento
através de:

POEMAS AO MEU PAI

I
Sou filho do torto
Que amava os humildes
Que nunca teve sossego
Na terra dos homens

Sou filho do torto
Mestre e líder de muitos
Professor e poeta do ar
Incorruptível sonho

Torto, pelo desconforto
Diante de códigos e dogmas
Das leis hipócritas
Dos hábitos viciados

Grande camelo !
Atravessou vários desertos
Lavando o amor
E a bondade na bagagem !

Trabalhador incansável
Também boêmio e cantor
De tanger e sambinhas
A vida sempre foi mas ...
Torto mesmo porque
Seu habit natural
Era a cabine do avião

Onde nasceu
E morreu

II
Me arrepiei de medo
De que você aparecesse
Na madrugada fria.
Já fazem quatro anos que você
morreu
E eu temo encontrar você
Nos momentos em que estou só.
Agora, contudo, aceito
Sua presença.
Pai, quero você ao meu lado
Sempre.
Se eu for ver sua imagem

Quebrada, contorcida, em cha-
mas

- como você morreu -
Não me importo
Quero Ter você sempre perto.
Voltam os arrepios
Sei que meu sono sumiu
Sei que meu amor aumentou
Sua presença já é minha vida:
Meu jeito de dirigir o carro
De falar com os outros
De me colocar no mundo
- A vergonha é a herança

Maior que meu pai me deixou"-
Sua presença já é meu sangue
Minha bílis
Já é uma célula minha
Seu sonho de vida
Os arrepios passaram
Espero mais
Espero Ter ainda mais
De você em mim
Sei que você está ao redor
Consciente de tudo
Espiritualizado
Como você foi e é.
Sei que você receia
A aproximação
Não quer me inteferi
Não quer incomodar.
Mas minha vos agora
Se abre ao mundo
Só para ofertar a você
Meu peito e minha mão.
Se você precisar de algo me pro-
cure
Assim como sei que se algo
Acontecer comigo
Você estará junto
Atento, provedor
Amigo e pai
Vinho que bebo
Sobrevida.

III

Não quero saber do além
 Através da matéria, científica
 Atitude que não mantém
 Vínculos com a voz que fica
 Dentro pulsando superposta
 Insistindo em , sorrir
 Mesmo se retalhada em postas
 Pois o corpo teve que ir ...
 Antes de tudo é bom lembrar
 Que somos terra e água
 Peixes que vivem no ar
 Que com ou sem régua
 Somos matéria transformada
 Remapeada, sentindo.
 Claro que seria lindo
 Ter última versão encarnada
 Dialógica, cotidiana
 De quem foi para sempre
 Mas que ainda se ama
 De renovado amor diferente.
 Sentados na sala em vigília
 Saber dos segredos da morte
 Se é negra a cor da mobília
 Ou se clareia com a corte
 Realidades circulares infinitas
 Ou apagão as luzes aflitas
 Se há mais ou menos consciência
 Do todo ou de parte existência
 Se o Deus verdadeiro é a ordem
 O acaso, o medo ou o caos
 Quantos mundos se formem
 Homens bons, homens maus
 Tudo dito às claras, amigável
 Papo de velhos lobos dos mares.
 Mas o desejo último da vião
 Da recepção de visita do além
 Seria abrir de vez o coração
 Como não abrir para ninguém
 Na vida, para um morto
 Especial, meu pai, semente
 Da qual sou galho torto
 Igual mas muito diferente.
 Último calor, o conforto
 Certeza da ida na hora certa
 Para que a janela da sala, aberta
 Seja a viagem e o porto.

André Gardel

*“Para todos aqueles que guardam nas mãos
 um pequeno céu”*

**Aos amigos desconhecidos que nos espaços
 vazios e brancos de um hospital trazem
 humanismo e esperanças.**

EU SÓ QUERIA AGRADECER
 A TODOS VOCÊS QUE COLOREM DE PAZ
 ESSE MOMENTO MAIS DIFÍCIL
 PELO QUAL CAMINHA A MINHA AVÓ.

EU SÓ QUERIA AGRADECER
 A TODOS AQUELES QUE AO ABRIREM A JANELA
 SOBERAM DESENHAR UM SORRISO
 COM AS CURVAS SIMPLES DA CORTINA.

EU SÓ QUERIA AGRADECER
 A TODOS VOCÊS QUE NO BICO FRIO DE CADA AGULHA
 TENTARAM ANINHAR ESTRELAS
 E BEIJA-FLORES.

EU SÓ QUERIA AGRADECER
 A TODOS AQUELES QUE DEIXARAM DE DORMIR
 PARA SEREM SONHOS E ABRIGAREM
 ESSAS LONGAS NOITES DA MINHA AVÓ.

EU SÓ QUERIA AGRADECER
 A TODOS VOCÊS QUE NO EQUILÍBRIO DAS BANDEJAS
 TROUXERAM, ATÉ ELA, ÁRVORES, RIOS E
 PEDACINHOS DA TERRA E DO MAR.

EU SÓ QUERIA AGRADECER
 A TODOS AQUELES QUE SOBERAM ATRAVESSAR A SUA DOR
 E DESCOBRIRAM O OCEANO INFINITO
 QUE TRANSBORDA INOCENTE DOS SEUS OLHOS.

EU SÓ QUERIA AGRADECER
 A TODOS VOCÊS QUE A CADA MANHÃ NUBLADA
 CHEGAM ATÉ O SEU QUARTO COM GUARDA CHUVAS DE GI-
 RASSÓIS
 PARA DEIXAREM, COM ELA, UMA PRIMAVERA DE ABRAÇOS.

EU SÓ QUERIA AGRADECER
 A VOCÊ QUE ME DÁ A HONRA DA SUA LEITURA
 PORQUÊ A CADA TOQUE DOS SEUS OLHOS NOS MEUS VERSOS
 EU CONSIGO CHEGAR MAIS PERTO DA MINHA AVÓ.

- A bordo da minha nave de papel que construo e navego a força de fé e palavras -

Flávia Ganem Álvares



SÉRIE AVIÕES HISTÓRICOS - X

O IMORTAL T-6

Mil páginas não seriam suficientes para descrevermos com detalhes a história dos treinadores da North American Aviation (NAA), conhecidos genericamente como “T-6”, “NA” e muitos outros nomes, tal é a magnitude da contribuição que estes aviões deram à Aviação mundial. Sendo assim, daremos maior ênfase aos aspectos históricos e operacionais deste avião, com uma relação completa dos principais modelos produzidos ao final deste trabalho. Existem mais de 60 modelos básicos, que deram origem a cerca de 260 subvariantes, além de muitas modificações que nem vieram a público.

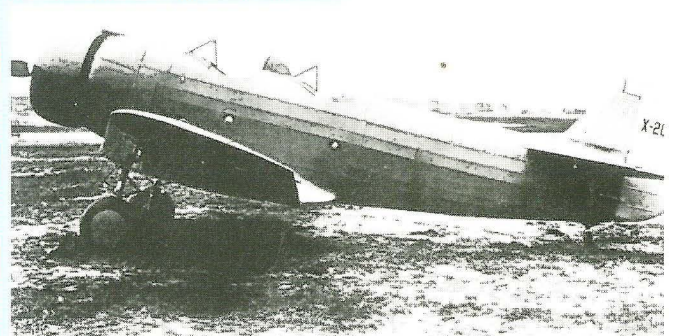
Detém também o “T-6”, a posição de ter sido a aeronave que a FAB possui em maior número em um total de 427 exemplares, sendo também, a aeronave militar que o Brasil possuiu em maior quantidade. Deu também, significativo impulso à indústria aeronáutica nacional.

Responsável por treinar milhares de pilotos militares desde o fim da década de 30 até o final da de 70, estes aviões ocupam também importante posição entre os aviões de combate, pois centenas deles foram empregados com grande sucesso em missões de ataque, contra-insurgência e outras.

A história destas aeronaves inicia-se em 1934 quando James Kildberg, Presidente da “NAA”, e John Leland Atwood, ambos engenheiros aeronáuticos, decidiram que a “NAA” participaria de uma concorrência do Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos (USAAC) para a seleção de um novo treinador básico.

Surgiu assim o “NA-16”, inovador para a época, pois sua construção era constituída por subseções, o que facilitava muito sua produção. O “NA-16” era monoplano, com estrutura metálica, sendo as asas revestidas de metal e a fuselagem de tela. Era dotado de trem de pouso convencional fixo, possuindo dois assentos em *tandem*, em uma nacele sem cobertura. O motor era um Wright R-975, radial, de 9 cilindros, de 400 HP. Sua asa era semelhante à do Douglas DC-2, constituída de uma seção central e duas externas, com *flaps* nas três seções. A cauda, única, tinha construção similar à das asas.

O primeiro “NA-16”, matriculado “X-2080”, voou pela primeira vez, em 1 de abril de 1935, pilotado por Eddie Allen, em Dandalk, Mariland, Estados Unidos, sede da “NAA”. Logo após, o avião foi para Wright Field, onde o USAAC procederia aos testes necessários. Estes testes ditaram uma série de modificações, salientando-se a inclusão de uma cobertura transparente e a previsão para instalação alternativa de um



O Protótipo dos treinadores da NAA: o “NA-16: matrícula X-2080

motor Pratt & Whitney R-1340, radial, de 9 cilindros. O avião, com todas modificações, foi designado “NA18”, dos quais o USAAC encomendou 42, com designação militar “BT-9”. Uma importante característica, era que o “BT-9” era o primeiro treinador a possuir *flaps* hidráulicos, podendo receber até três metralhadoras Browning cal. 30, uma em cada asa, e a outra, em um suporte flexível na nacele traseira. Baseado no BT-9, introduziu-se o “NJ-1” na Marinha dos Estados Unidos (USN). O “BT-9” deu origem a algumas subvariantes. O modelo seguinte foi a “BT-14” para o USAAC, dotado do motor Pratt & Whitney R-985 radial, de 7 cilindros, de 400 HP. Derivado deste, surgiu o “NA-57” dos quais a França adquiriu 230, e que eram dotados da exótica “Manete Reversa” a qual, para acelerar-se a aeronave, era puxada para trás. Tinham motores R-975 e só 16 foram entregues antes da capitulação em 1940. Outros 16 foram para a Real Força Aérea do Canadá e designados “Yale MK.1”. Os “NA-57” entregues à França foram capturados pelos alemães e junto com 111 outros “NA-64”, colocados em serviço pela Luftwaffe em funções de treinamento. Serviram também ao governo colaboracionista de Vichi. Outras versões do “BT-14” foram também produzidas.

O que firmou definitivamente a reputação dos treinadores da “NAA” foi o advento do “BC-1”, o primeiro com trem de pouso retrátil. Este avião definiu o formato básico e um padrão de desempenho semelhante para todos os modelos subsequentes. Designado “BC-1” em razão de o USAAC ter instituído a categoria “Combate Básico”, este avião foi o primei-



ro capaz de simular as características de manejo e operação dos novos e complexos modelos de combate que estavam entrando em uso, habilitando os alunos a operá-los de maneira eficiente e segura. Possuindo metralhadoras e suportes para bombas, podia ser empregado ainda no treinamento de tiro e



Um "BT-9" do USAAC baseado em Randolph Field, Texas, em 1940

bombardeio, e graças à metralhadora flexível traseira, era capaz de treinar também os artilheiros que tripulavam os bombardeiros e outros tipos.

Introduzindo também novos aviões de combate, a USN também necessitava de um novo treinador nos moldes do "BC-1" e assim introduziu o "SNJ-1" com revestimento todo metálico, pois o "BC-1" ainda tinha a fuselagem revestida de tela. Percebendo a facilidade de manutenção que o revestimento metálico oferecia, o USAAC encomendou o "BC-2", depois designado "BC-1A" e assim construído. Revendo suas concepções, o USAAC, logo depois extingue a designação "BC" e adota a de "Treinador Avançado (AT)", redesignando-se o "BC-1" como "AT-6". Surgia assim o famoso treinador.

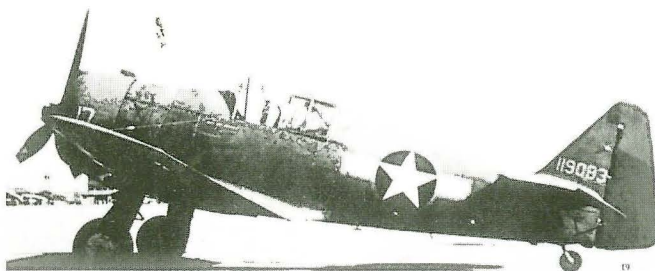
Com a introdução do "AT-6", novos métodos de produção foram implantados, para que mais aviões fossem construídos. Uma nova fábrica em Dallas, Texas, foi inaugurada, ensejando assim o nome de "Texan" aos "AT-6" opera-

dos sob a égide dos Estados Unidos e países relacionados a ele. Os aviões destinados ao Reino Unido seriam designados "Harvard" e os produzidos na Austrália, "Wirray". A partir daí, as versões sucedem-se: os AT-6A com tanques removíveis, designados "SNJ-3" na USN. Constróem-se então, os primeiros SNJ-3C com gancho de retenção para operar em porta-aviões (designados pelo sufixo "C"), "AT-6B" para treinamento de artilheiros, "AT-6C", com partes em madeira, para economia de alumínio que seria empregado em modelos de maior prioridade, "AT-6D" que volta a ser fabricado todo em metal, exceto alguns exemplares iniciais que ainda empregam madeira. A versão da USN do AT-6C foi o "SNJ-4" e do "AT-6D", o "SNJ-5". O "AT-6D" foi a versão mais fabricada, totalizando 3.958 unidades. Apenas um XAT-6E existiu, com motor Ranger V-770 em linha, de 12 cilindros, em "V" invertido. Problemas técnicos levaram ao abandono deste projeto. No "AT-6F" todo o armamento foi retirado, a cobertura transparente modificada e incluídos suportes para um tanque suplementar ventral. Sua versão naval foi o "SNJ-6" que não operava em porta-aviões.

Com o fim da 2ª Guerra muitos são vendidos a particulares, e então em 1947, a recém-criada USAF, inicia um programa de recompra de muitos destes que haviam sido vendidos e juntamente com os ainda em serviço, manda-os à "NAA", que os converte em "T-6G" (não se usava mais o "AT"), que incorporou mais de 250 modificações, sendo as mais importantes a instalação de dois tanques de 75 galões de combustível, bequilha direcionável (do modelo da do P-51) trem de pouso reforçado, rádios melhorados, ADF, ILS, capacitando-o a ministrar instrução "IFR". Dois mil e sessenta e dois "T-6G" e 6 "SNJ-7", versão naval, foram modificados. Derivados dos "G", existiram os "T-6H" produzidos em Columbus e "T-6J" este construído nos padrões do "T-6G" pela Canadian Car & Foundry. Duas subvariantes do "T-6G" existiram, o "LT-6G", dotado de rádios adicionais e que foi utilizado para Controle Aéreo Avançado (FAC), armado com foguetes de fósforo branco na Guerra da Coreia; e o "FT-6G" para funções de contra-insurgência que não foi produzido, mas cujos melhoramentos foram incorporados a muitos "T-6" em uso.

O maior utilizador destes aviões fora dos Estados Unidos foi o Reino Unido. O "BC-1" foi o primeiro avião americano adquirido pela RAF e 400 destes, designados "Harvard MK.1". Foram comprados 859 "Harvard MK.II", dos quais 726 "MK.IIA com partes em madeira, foram recebidos em seguida. A última subvariante inglesa foi o "Harvard MK.III; foram recebidos 351. Muito destes "Harvard" foram destinados ao "Esquema de Treinamento Aéreo do Império no Canadá", e outros às Reais Forças Aéreas do Canadá, Austrália, Nova Zelândia e Força Aérea da África do Sul. A Noorduyn do Canadá também os produziu, sendo vários repassados a países amigos.

Devido à excelência deste avião, muito países interessavam-se em produzi-lo. O primeiro foi a Austrália, que a partir deles desenvolveu, através da Commonwealth Aircraft, o "Wirraway" com diferentes combinações de armamento em



O "NA P-64 de Caça, originalmente dotado de 4 metralhadoras Cal. 8mm e dois canhões de 20mm em gôndolas sob as asas. Teve seu armamento retirado para funções de treinamento no USAAC durante a 2ª Guerra.

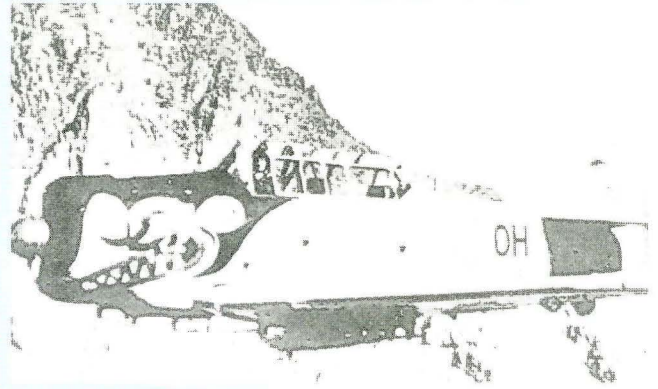


10 versões, que também deu origem ao CA Boomerang, um potente avião de ataque monoposto. Após a guerra, surgiu o "CA-28 Ceres" agrícola, também baseado no Wirraway. No Canadá, a Canadian Car & Foundry e a Noorduyin produziram-no durante e após a 2ª Guerra. A Suécia também adquiriu os direitos e a AVSA e SAAB construíram os "SK-14" com motores R-975, "SK-14A" com motores Piaggio PVII-RC e "SK-16", este baseado no "T-6G". No Japão, foram produzidos pela "Watnabe" sendo designados "K-10W1" e pela Nippon Kikoki, denominados "K5Y1".

Dentre as excepcionais contribuições que o "T-6" deu à Aviação brasileira, registra-se o fato de ele ter sido o avião mais avançado a entrar em produção no Brasil, antes do "EMBRAER BEM 100" (protótipo do Bandeirante). No ano de 1949, o industrial Francisco Pignatari, mediante contrato com o Governo Federal inicia a produção do "NA-119" na Fábrica de Aviação de Lagoa Santa, MG. Estabeleceu-se que 61 seriam apenas montados com componentes vindo dos EUA e 20 incorporariam componentes nacionais em sua construção, mas, desde o início, muitas peças e materiais nacionais foram utilizados, como tubos de aço, instrumentos, pneus, telas e outros. Os primeiros foram recebidos pela FAB em 1946 e destinados ao 1º Regimento de Aviação, com os últimos sendo entregues em 1951. Os "T-6" aqui produzidos eram da versão "AT-6D" e tinham o mesmo alto padrão de qualidade dos produzidos nos Estados Unidos, sendo utilizados até 1974. Devido à elevada quantidade de horas disponíveis em muitos "T-6" da FAB, o Centro Tecnológico de Aeronáutica iniciou em 1965, a pedido do Ministério da Aeronáutica, estudos para a modernização destes aviões. Muitos melhoramentos seriam incorporados, como a instalação de tanques de combustível nas pontas das asas, novos instrumentos, reforços estruturais e a substituição do motor R-1340 por um turboélice Turbomeca Bastan, que já equipava muitos outros modelos de aeronaves no exterior. Cálculos foram realizados e uma maquete para testes em túnel de vento confeccionada. Um "T-6" chegou a voar com tanque na ponta das asas. Porém um estudo econômico revelou que este programa, designado "Projeto Phoenix", era inviável, sendo mais econômica a aquisição do "T-25 Universal", fabricado pela Neiva. A aeronave resultante deste programa ficou conhecida como "CTA Turbo T-6".

Três versões específicas para ataque, biplaces foram também desenvolvidas, os "NA-14", "NA-72" e "NA-74" e duas monoplaces denominadas "NA-50" e "NA-64/P-64".

O estudo de sua utilização é que nos dá exata noção da importância deste avião. Largamente empregado na instrução de pilotos aliados e também de inúmeras missões de patrulha costeira e proteção a comboios, notadamente nas costas das Américas. Um esquadrão do USAAC utilizou-o para reconhecimento fotográfico na África do Norte, e alguns foram utilizados nas Filipinas, também pelo USAAC, e denominados "A-27" na frustrada tentativa de deter o avanço japonês em 1941. Na Austrália, os Wirraway tiveram importante emprego; com um deles abateu um Mitsubishi A6M Zero Japonês, em 26 de dezembro de 1942.



Um "T-66" do Exército do Ar Francês, dotado de Poods com duas metralhadoras Cal. 30 cada, e lançadores de foguetes durante missão contra os rebeldes argelinos em 1960

No final da década de 40, intensifica-se a necessidade dos treinadores da "NAA", que passariam a operar intensamente no combate às diversas guerrilhas comunistas que eclodiram em todo mundo. Já de 1944 a 1949, os "T-6" combatem os comunistas durante a Guerra Civil Grega. A Guerra da Coreia também tem a participação destes aviões, quando várias versões são empregadas em múltiplas funções, destacando-se os "LT-6G" chamados de "Mosquito" que ali voam 17.471 horas em 40.354 missões, com a perda de 42 aviões. Opera ainda na aspersão de inseticidas, combatendo os mosquitos na região. Na mesma época crescem os conflitos no Oriente Médio. Em 2 de novembro de 1948, os primeiros "T-6" e Harvard entram em uso na "Chel Há Avir" (F.A. Israelense) com diversas modificações para receberem armamento mais poderoso, operando assim, em missões de bombardeio de mergulho, em ângulos de até 70°, lutando também contra os sírios, que também os possuíam. Também usados por Israel para treinamento, voltam a combater em 1956, contra o Egito. É porém na África do Norte, que estes aviões têm as suas mais brilhantes atuações. Desde 1954, inúmeros focos rebeldes surgem na Argélia contra o Governo Francês, o qual determina que a L'Armée de l'Air (Exército do Ar Francês) passe a operar em apoio ao Exército e Legião Estrangeira Francesa no combate à guerrilha. Sendo o treinador da "NAA" o mais indicado para a tarefa, centenas são preparados e mandados à Argélia, sendo que mais de 700 ali operaram nas Esquadrilhas de Aviação Ligeira (Leve) de Apoio EALA (s) até 1962. Neste conflito, foram empregados os "T-6", "Harvard" e "SNJ". A Força Aérea Portuguesa também os emprega ativamente no combate às guerrilhas de esquerda em Angola, Moçambique e Guiné Portuguesa. Dezenas são deslocados para o sul da África, sendo que do efetivo total da Força Aérea Portuguesa, pelo menos 130 "T-6" e "Harvard" foram recebidos da Alemanha e África do Sul. Na década de 70, os "T-6" do Exército do Ar Espanhol entram em ação contra os rebeldes do Sahara Espanhol, enfrentando ali pela primeira vez, os mísseis antiaéreos portáteis SAM-7 soviéticos. Diversos conflitos africanos menores tiveram a participação destes avi-

ões, como as guerras no Congo Belga e Biafra, muitas vezes, pilotados por mercenários. No Sudoeste Asiático, com a saída da França em 1954, surgem também muitos focos de subversão, e os “T-6” também ali entram em combate. Foram empregados pelas Força Aéreas da Tailândia, Laos, Camboja e Vietnã do Sul. Em abril de 1962, um “T-6” da Força Aérea Laotiana abateu um Ilyushin IL-14 tripulado por soviéticos, durante uma missão de suprimento ao Pathet Lao. Posicionando-se atrás do “IL-14”, o “T-6” disparou seus foguetes de ataque ao solo contra o avião soviético, atingindo um motor abatendo-o. Na América Central e do Sul, os “T-6” participaram também de muitas missões de contra-insurgência e ataque.

Também no meio civil, estes aviões tiveram e ainda têm grande emprego, tendo sido utilizados para instrução, transporte de malotes, serviços agrícolas, vôos executivos (com três assentos) corridas aéreas (existe hoje até um “Campeonato para T-6 em Reno, EUA) e também em muitos filmes. Devido à versatilidade de sua estrutura, muitos foram modificados para parecerem com Mitsubishi Zero, Republic Thunderbolt e Nakagima B5N Kate. Vários são empregados em acrobacias, em formação e isoladas, atualmente por civis, mais antigamente por algumas unidades militares. Uns poucos receberam trens de pouso triciclos, e outras modificações, sendo designados “Bacon Super T-6S”. Uma das mais ridículas transformações foi a adaptação de outra asa, transformando um “T-6” agrícola em biplano. Diz-se que não ultrapassava 90 MPH devido ao arrasto! Um ainda executa acrobacias noturnas, equipado com iluminadores que emitem faíscas nas pontas das asas.

Foi em 1939 que a Aviação Naval Brasileira recebeu 12 “NA-46” que correspondiam ao “BT-9C”, com motores R-975 trem de pouso fixo, com três metralhadoras cal. 30. Foram designados “VINA” e matriculados “VINA” 192 a 203. Em 1941 passaram ao Ministério da Aeronáutica, sendo ali conhecidos como “NA Perna Dura”. Saíram de uso em 1941.

Em 1940, a Aviação Militar do Exército Brasileiro recebeu 30 “NA-72” correspondentes ao “BC-1”, com motores R-1340 de 600 HP. Possuíam três metralhadoras cal. 30 podendo transportar 160 kg. de bombas. Designados simplesmente “NA” e matriculados de 1 a 30, também passaram ao Ministério da Aeronáutica em 1941, sendo neste ano retirados de uso.

De 1942 a 1976, os “T-6” são utilizados pela Força Aérea Brasileira: 10 “T-6B”, 71 “T-6C”, 248 “T-6D”, 78 “T-6G” e 20 “SNJ-5C” foram empregados para treinamento avançado, patrulha costeira, ataque, demonstrações acrobáticas, vôos administrativos e de ligação, correio aéreo e outras funções. Os “T-6” formaram milhares de pilotos militares brasileiros no Brasil e também em cursos ministrados nos Estados Unidos durante a 2ª Guerra. Após o fim da festa, teve importante função no treinamento dos cadetes aviadores na Escola de Aeronáutica no Rio de Janeiro e depois na Academia da Força Aérea em Pirassununga, nas quais havia mais de 100 “T-6” ao mesmo tempo, nas versões “D” e “G”, sendo os primei-

ros empregados na instrução avançada, vôo em formação, acrobacia e outras aplicações, e os “T-6G” na instrução “IFR”. Ao chegar na fase do “T-6”, os cadetes haviam voado nos “PT-19” ou “T-21”. Após formados, os que pretendiam ingressar na Aviação de Caça deveriam ingressar no Estágio de Seleção de Pilotos de Caça (ESPC) em Santa Cruz, que operou os “T-6” de 1946 a 1953. Em cada Zona Aérea, existia uma Esquadrilha de Reconhecimento e Ataque (ERA) durante as décadas de 60 e 70, mais tarde designadas Esquadrões Mistos de Reconhecimento e Ataque, que dispunham de “T-6” armados para missões de ataque. Outra Unidade a operá-lo foi a 2ª Esquadrilha de Ligação e Observação, em missões de apoio à Marinha e ao Exército. Havia também, as Esquadrilhas de Adestramento nas Bases Aéreas, destinadas a manter a proficiência dos oficiais aviadores que ali serviam. O Centro Tecnológico de Aeronáutica, também empregou um “T-6” no Curso de Pilotos de Ensaio em Vôo, para habituá-los ao manuseio de aeronaves convencionais.

A mais conhecida Unidade a operá-lo foi a Esquadrilha da Fumaça, surgida da iniciativa de um grupo de oficiais,

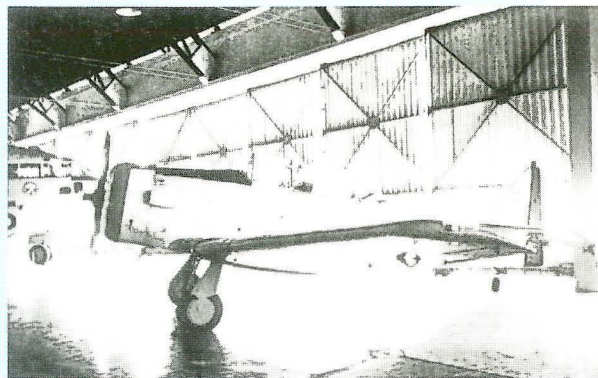


Os “T-60” da Esquadrilha da Fumaça em uma das muitas demonstrações realizadas sobre o Rio de Janeiro

que executavam acrobacias em formação nos intervalos da instrução na Escola de Aeronáutica, visando transmitir confiança aos cadetes aviadores, nos instrutores e aviões. A iniciativa é apoiada pelo Comandante da Escola, e logo depois o Ministro da Aeronáutica determina a entrega de quatro novos “T-6” à já então Esquadrilha. A primeira demonstração deu-se em Ponte Nova, MG, em 24 de julho de 1954. Em 1956, a Esquadrilha recebe quatro outros “T-6” com números de 1 a 4 na fuselagem e mais um de reserva. O Capitão Aviador Colomer foi o idealizador da pintura azul, vermelha e branca e a primeira demonstração com as novas cores ocorre sobre a Praia de Copacabana em 21 de outubro de 1956. O público, que tem enorme entusiasmo pela Esquadrilha, passa a denominá-la “Esquadrilha da Fumaça”, em função da fumaça usada nas demonstrações, designação esta, reconhecida

como oficial, pelo Ministro da Aeronáutica. Os “T-6” da Esquadrilha eram da versão “D”, tendo inclusive realizado várias demonstrações nos países vizinhos. Em 1976, após 1.272 demonstrações, e ainda comandada pelo líder que permaneceu mais tempo no comando da Esquadrilha, o Coronel Aviador Antônio Arthur Braga, os “T-6” são retirados de serviço, com a Esquadrilha sendo temporariamente desativada. Após certo período é reativada em 1982, utilizando os EMBRAER BEM 312/T-27 Tucano. Nesta fase de transição, operou por pouco tempo, a partir da AFA, a Esquadrilha Cometa Branco, com aviões “T-25”.

A saída de serviço dos “T-6” da FAB ocorreu em 1976, mas o público brasileiro ainda poderá ver por muitos anos o belo vôo dos “T-6”. O mais famoso “T-6” ainda a voar é o “PT-TRB” oferecido ao Coronel Braga por um grupo de amigos quando da desativação destes aviões. Com 1.080 demonstrações durante seu período na Esquadrilha, e dezenas de ou-



O “T-6B” do Museu Aeroespacial que foi utilizado no curso de pilotos de ensaio em vôo

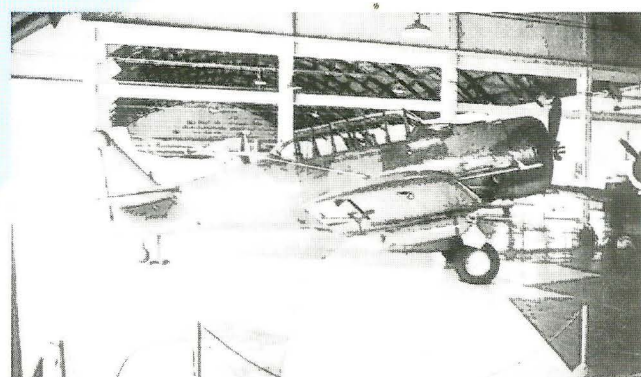


O “T-60: PT-TRB do Coronel Braga em Santa Cruz, em outubro de 1998, durante o aniversário da Base, que promoveu a festa “Portões Abertos” em 24/01/98

tras com o “TRB”, o Coronel Braga é reconhecido internacionalmente como o mais experiente piloto de “T-6” e o que possui maior número de horas de vôo nesta aeronave em todo o mundo, contando atualmente com cerca de 9.500 horas voadas. O Coronel Braga continua abrilhantando muitas festas aeronáuticas em todo o Brasil.

Também o “Circo Aéreo Onix”, liderado pelo Comandante Carlos Edo, emprega o “T-6” em suas demonstrações. O “Circo” possui três em vôo, os PT-KRC/LDQ/LDO e outros dois sendo preparados para voar, os PT-KVF/KVG. Outros foram operados por particulares, durante curtos períodos após a desativação pela FAB.

Diversos foram preservados em nosso país. Alguns, como o da Praça de Pirassununga e o do Parque Aeronáutico de Lagoa Santa, estão em pedestais. Na AFA também há um exposto. Seu principal expositor é entretanto o Museu Aeroespacial do Campo dos Afonsos. Ali estão o “T-6D” nº 1559 da Esquadrilha da Fumaça, pilotado pelo Coronel Braga.



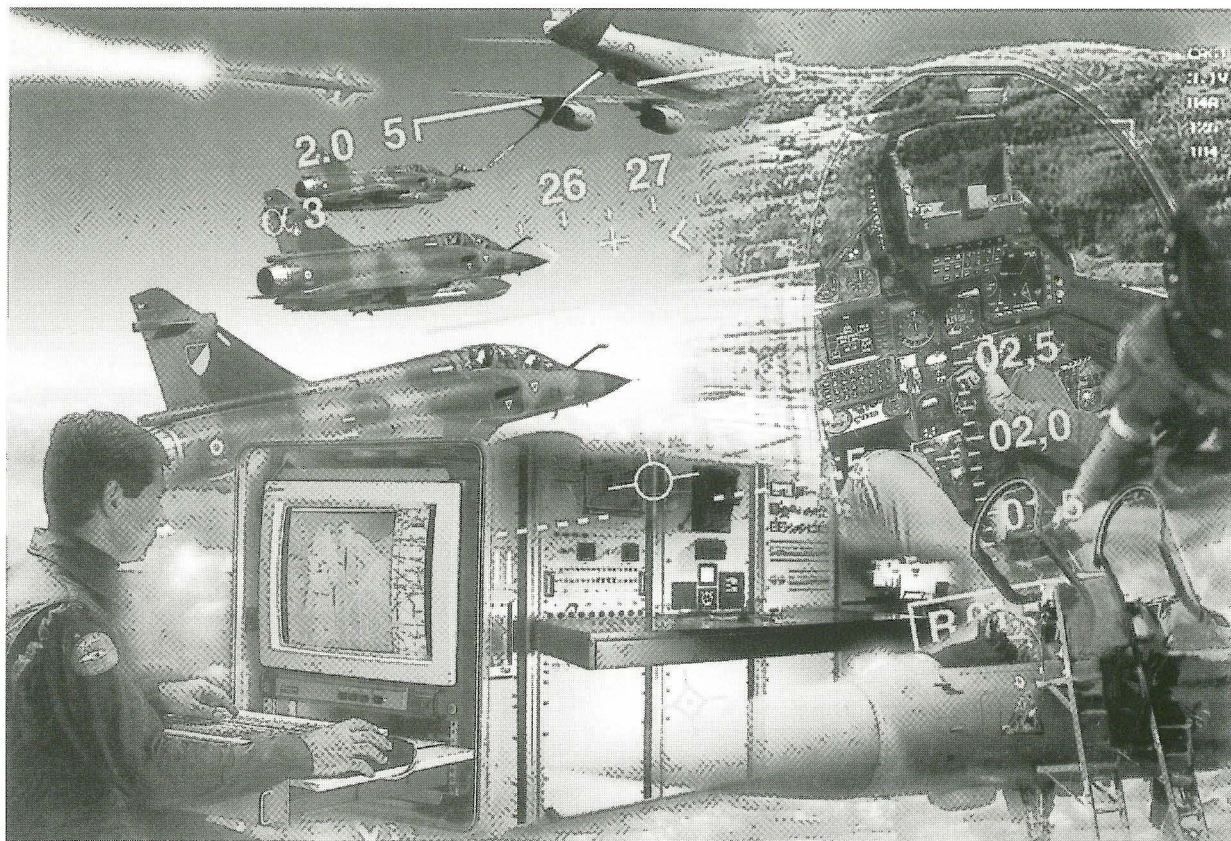
O “T-6D” camuflado do Museu Aeroespacial representando os operados pelos “ERA” e “EMRA”

O “1559” foi produzido em Lagoa Santa, tendo sido utilizado em Belém, no “QG” da 3ª Zona Aérea e na Escola de Aeronáutica, sendo sua última Unidade a Esquadrilha da Fumaça. Foi conduzido em 4 de julho de 1976 ao “MUSAL” pelo próprio Coronel Braga. Exposto ali também, o “T-6D” nº 1617, camuflado, representando os operados pelos “ERA e EMRA”. Foi conduzido ao “MUSAL” pelo Coronel Aviador Carlos Alberto Bravo da Câmara. Por fim, temos o “T-6G” nº 1320, que era um “T-6D” quando foi incorporado à FAB, em 23 de julho de 1945. Em 4 de julho de 1957, foi redesignado “T-6G” utilizando a mesma matrícula, após ser convertido em Lagoa Santa. Esteve na Base Aérea de Canoas, nos 3º e 4º EMRA e no Curso de Pilotos de Ensaio em Vôo do CTA. Chegou voando, em 1975, ao MUSAL. Baseado ali, estava ainda, o “PT-TRB” do Coronel Braga.

Tendo sido produzidos ao todo 21.935 exemplares, fora os produzidos sob licença, existem cerca de 600 treinadores “NAA” e um P-64 voando e preservados em todo o mundo. Devido à sua robustez e versatilidade, por muitos anos ainda, além do ano 2000, poderemos assistir ao imponente vôo deste espetacular avião.

Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho
Piloto Civil e historiador

Confrontos entre aviões americanos e a AAA do Iraque



Em recente artigo publicado na revista “Aviation Week and Space Technology”, de 7 de Janeiro de 1999, nas páginas 24 e 25, o autor Robert Wall narra como ocorreram vários confrontos entre aviões americanos e ingleses e a defesa antiaérea iraquiana, aqueles executavam missões sobre as zonas de interdição determinadas pela ONU sobre aquele país; os equipamentos usados e as técnicas utilizados de ambos os lados, após a *Operação raposa do Deserto*.

Naquela operação, (16 a 20 de dezembro 1998) os americanos e ingleses atacaram os pontos de defesa antiaérea iraquianos (16 de SAM e 18 outros pontos de defesa), mas destruíram apenas dois e infligiram danos moderados ou graves a outros 14, todos nas regiões Sul e Centro do Iraque.

Nos dias 28 e 30 de dezembro de 1998, o Iraque lançou mísseis antiaéreos dos tipos SA-3 e SA-6, ambos de fabricação soviética, contra os aviões americanos e ingleses que patrulhavam as zonas de interdição aérea determinada pela ONU sobre o território iraquiano (acima do paralelo 36N e abaixo do paralelo 33N). Os aviões americanos responderam com o lançamento de mísseis anti-radiação “Harm” (míssil de alta velocidade anti-radiação fabricado

pela *Texas Instruments* destinado a atingir radares em operação, com uma cabeça de guerra contendo 125 lb de explosivo), eliminando os radares e, em seguida, destruindo as instalações de AA com bombas guiadas a *laser*.

No ataque do dia 28 de dezembro de 1998, mísseis SA-3 de média altitude foram lançados contra aviões F-15E e F-16CJ que voavam na zona de exclusão acima do paralelo 36N. Eles foram lançados em rápida sucessão, dois deles contra uma formação de F-15E e outro contra um F-16CJ. Esse modelo de F-16 está armado com mísseis “Harm” e equipado com o “Harm Targeting System” (equipamento que detecta uma emissão radar, identifica sua finalidade e periculosidade, de acordo com os dados de sua memória programada no solo, localiza sob a forma de coordenadas o ponto de emissão e transfere ao míssil “Harm” as informações necessárias para sua orientação até a fonte de emissão). O ataque foi realizado sem usar o radar de longo alcance tipo P-15; utilizaram sim um sistema óptico acoplado ao radar de controle de tiro “Low Blow”. Este sistema óptico tem um alcance de 25 km e permite rastrear os aviões atacantes sem ligar o radar, que seria certamente detectado pelos aviões americanos EP-3E Aries 2 da *US Navy* e os *EA-6B* dos



Marines que permaneceram em patrulha constante na área ou foram utilizados como escolta para os aviões atacantes. O sistema óptico em questão só ligado nos últimos momentos, para guiar os mísseis contra o alvo. Entretanto, sua ativação nesse curto espaço de tempo foi suficiente para que o F-16CJ detectasse, identificasse, determinasse o ponto de origem da emissão e lançasse três mísseis “Harm”, que suprimiram o radar iraquiano. Os aviões F-15E, lançando “chaff” para sua proteção, atacaram as estações dos mísseis SA-3 com seis bombas GBU-12 “Paveway” (bomba de baixo arrasto tipo MK-83 de 500 lb, equipada com uma ogiva que localiza e orienta para o ponto de impacto designado pelo *raio laser* e uma empenagem com os movimentos que dirigem o planeio até aquele alvo); cinco delas provocaram impactos diretos nas instalações de acompanhamento radar e óptico “Low Blow” que comandavam a bateria de SA-3, e uma outra atingiu o “trailer” de comando e controle da posição.

No dia 30 de dezembro, às 9h 30min local, uma posição de mísseis antiaéreos SA-6 disparou em direção a aviões americanos e ingleses que voavam ao sul do paralelo 33. Um dos quatro aviões ingleses Tornado GR.1 foi o primeiro a avistar o míssil; e os EA-6B e F-16, com manobras evasivas, conseguiram evitar os mísseis antiaéreos iraquianos. A resposta americana veio às 10h 13min, apenas 43 minutos depois, quando os F-16CJ, F-16CG e EA-6B atacaram aquele mesmo sítio-radar. Dois mísseis “Harm” foram lançados de um F-16CJ para eliminar o radar, enquanto o EA-6B dava cobertura, interferindo eletronicamente. Os quatro F-16CG, equipados com sistema de designação de alvos para bombas guiadas a *laser* “Lantirn”, atacaram três alvos dentro do sítio camuflado dos mísseis SA-6, com seis bombas GBU-12 de 500 lb. Segundo o Pentágono, três alvos foram destruídos e os aviões regressaram à Base em segurança. Os mísseis SA-6 foram lançados também sem o auxílio do radar, porque os iraquianos tinham medo de serem atacados com os mísseis “Harm”, embora o radar de tiro “Straight Flush” desse sistema tenha acoplado a ele um sistema óptico de acompanhamento com 30 km de alcance, ou seja, alcance maior que os 25 km do míssil.

A resposta americana usando bombas guiadas a *laser* impediu o uso, pelos iraquianos, da técnica largamente empregada por eles de só ativarem os radares de controle de tiro por poucos instantes, para evitar serem atingidos pelos mísseis anti-radiação, como aconteceu durante a guerra de 1991, quando muitas de suas baterias foram salvas desligando os radares antes de serem destruídos pelos mísseis “Harm”. Entretanto, a presença dos F-15E e F-16CG, ambos equipados com o sistema “Lantirn” de designação de alvos a *laser* e bombas GBU, significou que os aviões americanos podiam destruir os pontos de defesa aérea, mesmo que os radares estivessem desligados. Essa arma foi a mais usada durante a *Operação Raposa do Deserto*, quando foram lançadas cerca de 600 GBU.

Os iraquianos tentaram uma espécie de “armadilha” contra os aviões britânicos e americanos em várias ocasiões, querendo, com o emprego do avião ou o uso do radar,

levar os aviões para uma área pré-determinada onde poderiam ser engajados opticamente por bateria de SA-3 ou SA-6. Até a data do artigo, este procedimento não havia dado resultado, pois nenhum avião havia sido atingido por qualquer meio antiaéreo na região.

Do material publicado na revista “Aviation Week”, pode-se tirar a conclusão de que uma F Aé:

- sem meios eletrônicos de busca de informações;
- sem treinamento para que suas equipagens empreguem as técnicas corretas de evasão dos mísseis antiaéreos;
- sem perfeita coordenação entre todos os meios empregados (aviões AWACS, de Guerra Eletrônica e de escolta eletrônica);
- sem sistemas de navegação e pontaria capazes de operar em más condições de visibilidade ou de luminosidade e de marcação de alvo para bombas dirigidas por *laser*;
- sem sistemas de interferência nas faixas do espectro eletromagnético (“jammers”) de interesse da segurança das operações militares;
- sem equipamentos capazes de detectar e localizar as emissões nas bandas dos radares de vigilância e controle de tiro da AAA e dos mísseis “ar-ar” e “solo-ar” (SAM);
- sem sistemas de lançamento de “chaff” e “flares”, alerta radar (RWR), alerta contra aproximação de mísseis com cabeças de busca na faixa do infravermelho e de “decoys” rebocados (“towed decoys”);
- sem o armamento adequado às instalações de defesa antiaérea, primordialmente bombas dirigidas e mísseis anti-radiação, ***difícilmente chegará à vitória neste tradicional embate contra a defesa antiaérea existente desde os primórdios do emprego de aviões em operações militares.***

Como, na FAB, ainda estamos praticamente “na estaca zero” nesse campo de operações militares, é mais do que necessário bem avaliarmos os vários tipos do material aéreo já utilizados e as técnicas de emprego dos diversos meios antiaéreos usados nos últimos conflitos regionais, para que possamos dar início à montagem dos meios de defesa de nossas instalações e fornecer condições de sucesso aos nossos aviões de ataque, nas missões em regiões dotadas de equipamento antiaéreo mais sofisticado do que as simples armas de cano. Isso significa utilizar desde os já facilmente encontrados mísseis com guiamento infravermelho lançados do ombro, até os de maior alcance (contra incursões a baixa, média ou grande altitude), guiados por radar de terra, radar próprio ou controle óptico.

As lições da *Guerra do Golfo* e da *Operação Raposa do Deserto* deixaram patente que, sem o apoio da eletrônica a defesa antiaérea torna-se impotente contra aeronaves dotadas de meios de detecção, bloqueio, disfarce e modernas armas de ataque; e também que, sem o apoio de eletrônica, os aviões atacantes serão sempre presas fáceis para uma defesa antiaérea equipada com mísseis e bom radares acoplados a sistemas ópticos de acompanhamento.

Ten.-Brig.-do-Ar R/R
Fernando Martins Costa



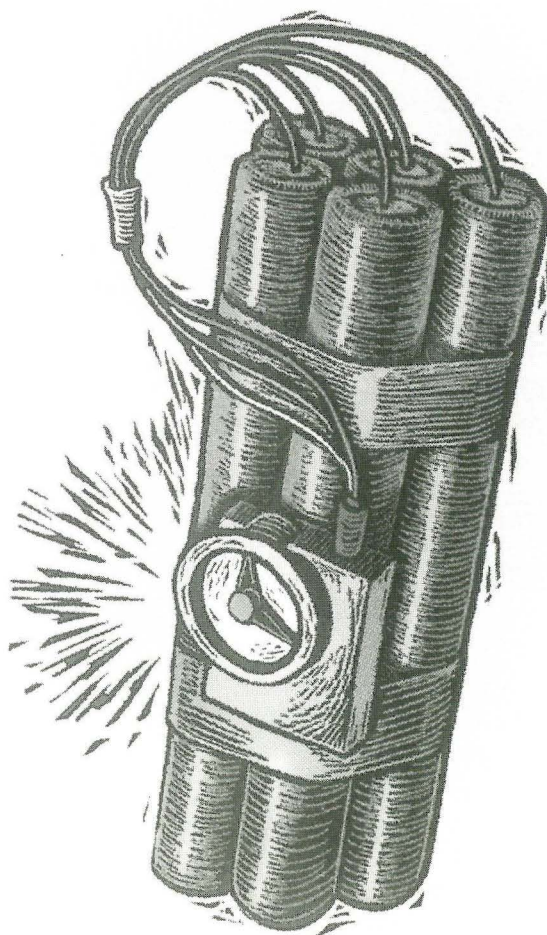
“A sociedade por ações constitui a forma superior do capitalismo – que é socialismo. Ou a forma superior do socialismo – que é capitalismo.”

Juliano Bastide, sociólogo

O momento atual com a sua atipicidade tem nos dado conceitos “sui generis” para o entendimento do que se passa no mundo e principalmente no Brasil.

Palavras como *globalização*, *especuladore internacionalização* propiciam as mais variadas interpretações mas, todas têm um ponto em comum “vão possibilitar o *desenvolvimento sustentado*”(?). Perguntamos: De quem Deles? - os desenvolvidos - ou nosso?

Objetivando esclarecer, procuramos o diplomata – aposentado - **DR. ADRIANO BENAYON**. Formado em Economia, com Doutorado na Universidade de Hamburgo, atualmente é Professor da UnB, tendo publicado o livro *Globalização versus Desenvolvimento* (1998). Sua visão humana e as colocações simples e objetivas dos problemas nacionais, muito contribuirão para que nossos leitores façam o seu julgamento.





RA: A Situação econômico-financeira parece ter melhorado bastante desde março, depois da crise ter-se declarado de forma muito aguda de dezembro a fevereiro. O Senhor crê que essa tendência vá se consolidar?

AB: Só melhoraram alguns indicadores financeiros, como a taxa de câmbio, e houve um certo recuo nos juros pagos nos títulos públicos, mas, mesmo estes, ainda estão altos demais. No quadro real nada melhorou. As empresas nacionais continuam fechando, falindo ou acabando ao serem adquiridas por empresas estrangeiras. Além disso, os salários disponíveis prosseguem caindo com o aumento da carga tributária, e salários reais são reduzidos a pó com aumentos de preços, inclusive o dos combustíveis, mesmo depois de o dólar haver caído mais de 15%. Em segundo lugar, a própria situação financeira se deteriora, porque os juros dos títulos públicos só foram reduzidos para 34% aa. em 14.04.99. Isso significa que eles estão com uma média desse nível há oito meses, o que é dificilmente suportável com a dívida interna na casa dos 400 bilhões de reais.

RA: Mas não é positivo que os juros tenham baixado, embora ainda estando muito elevados?

AB: Sim, até certo ponto. Mas o que ocorre é que isso acontece, como dizem os anglo-americanos, *"too little, too late"* (muito pouco, muito tarde). A questão fundamental é que, com a estrutura econômica que se vem implantando no Brasil, nos últimos 40 anos, e que se radicalizou nos últimos dez, não há jeito nem com juros altos nem com juros baixos. O Brasil não agüenta por muito mais tempo os mercados internos controlados por empresas estrangeiras. Esse é o fator determinante dos déficits com o exterior e dos déficits orçamentários. Os primei-

ros, causadores da dívida externa, e os segundos, da dívida interna. Com essa estrutura é inútil, como faz a grande maioria dos economistas, ficar discutindo qual deve ser o nível da taxa de juros e da taxa de câmbio, etc. Em suma, o manejo dos instrumentos de política macroeconômica é rigorosamente irrelevante, dadas a estrutura de produção e mercado existente. Sem mudança da base econômica, social e política não se vai a lugar algum que não seja o atoleiro em que se vem caindo, cada vez mais fundo.

RA: Então os planos econômicos não resolvem?

A.B.: Se fossem econômicos e se fossem bons, resolveriam. Mas, desde o cruzado, e muito antes do cruzado, os planos são meros exercícios de pôr o lixo debaixo do tapete. Cuida-se da decoração da casa, enquanto ela está cheia de infiltrações que vão degradando: a água vai corroendo as vigas, e ela fica a ponto de cair. Aí discute-se sobre os tons das cortinas.

Agora, depois de desmorronar o real I, está sendo montada a peça do real II com o mesmo roteiro. O real I acabou, com âncora despedaçada no fundo do mar, porque as deficiências inerentes ao modelo dependente levaram à queima das reservas – feitas com tomada de empréstimos externos de curto prazo – era aplicado no Brasil a prazos ainda mais curtos e a juros muito altos. Só que com o acúmulo de vencimentos da dívida externa e com o déficit de transações correntes com exterior em US\$ 35 bilhões anuais, não pôde perdurar o engodo de ter moeda forte com uma economia minada. Na tentativa, US\$ 50 bilhões foram passados a uma taxa de câmbio de mãe para filho aos “investidores”, estrangeiros principalmente, em troca dos reais engordados por altos juros.



RA: Então têm razão os que recomendavam, há muito tempo, uma desvalorização do real. O diretor-geral do FMI, por exemplo, atribuiu a má gestão da crise, ao interesse político do Chefe do Executivo, de evitar a medida, em função da reeleição.

A.B. Há alguma procedência naquelas críticas, mas apenas valor conjuntural. O principal é que, mesmo que se tivesse feito uma máxi de 30 ou 40 % em meados de 1998, não teria havido normalidade na economia brasileira. No máximo, a crise poderia ser um tanto retardada, mas outros efeitos como o inflacionário, combinando a desvalorização com o ano eleitoral, poderiam ter sido até piores. A Administração é condenável, nem tanto por erros na aplicação de instrumentos de política econômica, mas sim, e muito, por acentuar as características do modelo. Além dos juros perversos, a insistência nas privatizações demonstra a linha política destrutiva, não só do patrimônio público mas das condições de sobrevivência do País. Denota indiferença não apenas quanto aos enormes e crescentes sofrimentos na área social, mas sobretudo quanto à incapacitação do País para conter o agravamento de seus problemas. Isso é pior ainda. Para dar a impressão de que as coisas se atenuam, estão dissolvendo, em definitivo, a substância econômica e social do País. Além da óbvia corrupção inerente ao modelo, há um imediatismo que opera assim: “fazemos qualquer coisa que o FMI, o Banco Mundial e os governos dos países centrais exijam, desde que possamos rolar um pouco mais”. O resultado é que, assim, o câncer se desenvolve. A crise é escondida por um tempo e ressurge, mais funda e mais aguda do que antes, a cada nova recaída. E as privatizações-doações, os favorecimentos, as isenções de impostos, os subsídios, tudo em benefício de grandes empresas estrangeiras, só levam ao aumento de uma já insuportável su-

bordinação da estrutura produtiva ao exterior. O sangramento do País avoluma-se com o crescimento: 1) das transferências das empresas ao exterior; 2) dos serviços das dívidas interna e externa, que ganharam dinâmica própria, realimentando-se dos próprios juros.

RA: Mas é bem possível que os US\$ 41 bilhões do pacote coordenado pelo FMI dêem fôlego para a reorganização da economia.

A.B. A mesada é usada para amortizações e resgates de títulos no exterior e na conversão, agora de novo favorável às transnacionais, com a relativa recuperação da taxa do real, dos ganhos que elas obtêm no mercado brasileiro e remetem ao exterior, na importação de bens e “serviços”. E, com qualquer taxa de câmbio, a situação da balança comercial não melhora suficientemente. Isso porque as exportações industriais são quase todas das transnacionais, que fixam o preço em operações intra-empresa, da subsidiária à matriz. E vice-versa nas importações. Elas praticam os chamados *preços de transferência*. Não é, portanto, o “mercado” que os determina. Nas exportações primárias, também em grande parte governadas por transnacionais, mesmo quando o exportador é local, o preço em dólar costuma cair por várias razões, inclusive a desvalorização do real, sem que isso faça crescer a receita total na maioria dos casos. O balanço de serviços é cronicamente deficitário, e com os juros e “spresds” externos aumentando, desde a crise, sem falar no volume da dívida, não há como reduzi-lo apreciavelmente.

O FMI (e demais instâncias) insiste em cortar todas as despesas no Brasil menos as com os juros internos e externos, as quais crescem sempre. Isso só pode resultar em degradação da economia, inclusive da capacidade



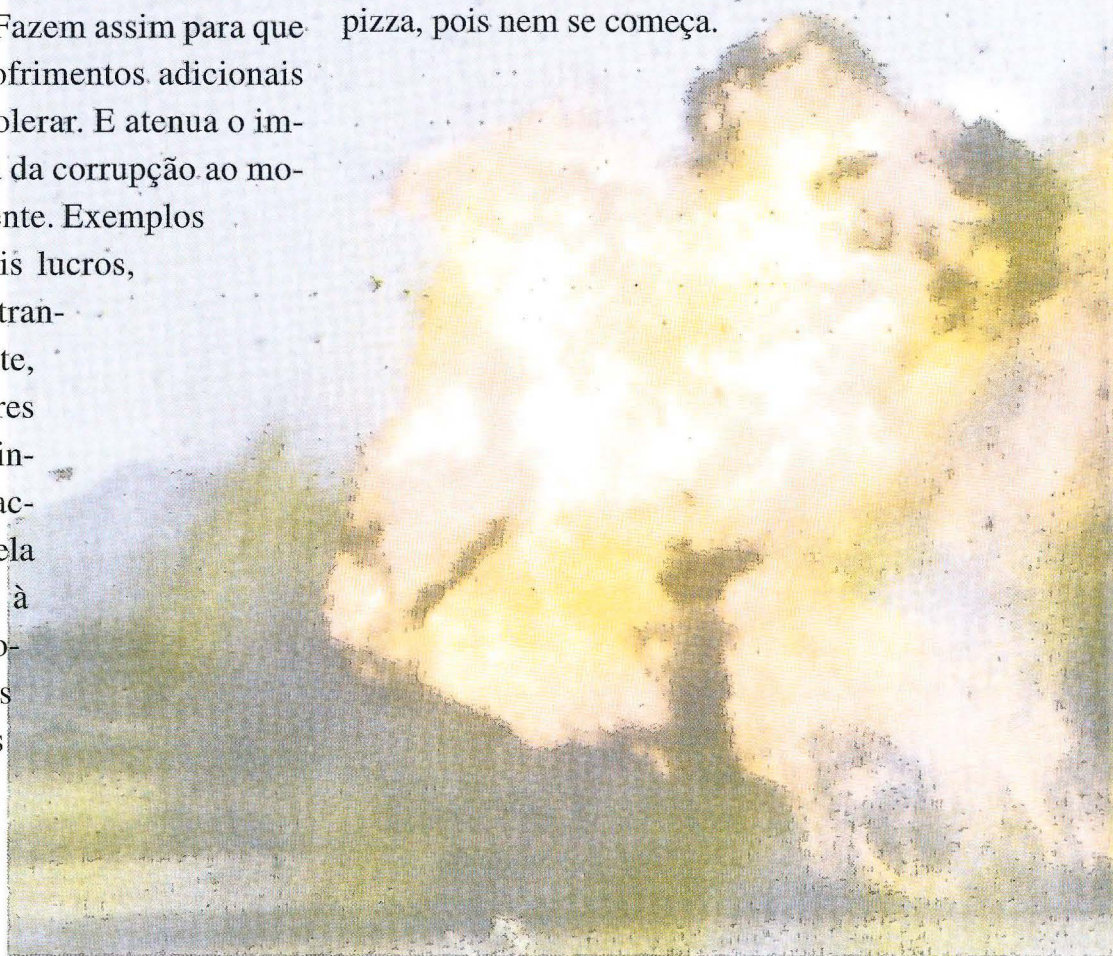
produtiva. A obsessão em trabalhar para os credores, sem atentar para a sobrevivência do devedor, põe em risco os créditos. Mas essa não deve ser uma preocupação nossa. O nosso problema concreto é sobreviver. Dezenas de milhões de brasileiros, fisicamente, e o próprio Brasil. Que conversa é essa de Estado de direito, que decerto desejamos, se estamos ficando sem Estado algum, e correndo o risco de ficar sem Nação?

RA: Por que procedem desse modo?

A.B.: A encenação, apoiada pelo controle virtualmente total sobre a mídia, busca em face da continuada deterioração da qualidade de vida, amortecer as reações da sociedade, ainda desarticulada, à exceção de algumas poucas entidades com pequena penetração nos meios de comunicação. Fazem assim para que muitos se resignem a sofrimentos adicionais aos que já não se pode tolerar. E atenua o impacto na opinião pública da corrupção ao modelo econômico dependente. Exemplos dessa são os formidáveis lucros, em janeiro, de bancos estrangeiros os quais, de repente, passaram a comprar dólares fornecidos a preços de brinde pelo BACEN. O impacto está sendo atenuado pela total influência, junto à mídia e aos “poderes governamentais”, desses bancos e das grandes transnacionais, bem integrados uns e outros.

RA: Foi uma vitória a criação da CPI referente aos bancos?

A.B.: Sim e não. É positivo tudo que dá algum espaço para tornar conhecidos os, incrivelmente danosos, fatos que ocorrem todos no âmbito do modelo dependente, a pepineira da corrupção. Só que se apresenta as coisas como pontuais, desligadas da percepção da fonte maior dos incessantes e colossais prejuízos ao País. E pouco, muito pouco se pode esperar de qualquer coisa no Senado. Casa que aprovou entre outras coisas os acordos de entrada do Brasil na OMC e a lei de Propriedade Industrial (esta também votada pela Câmara). Uma Casa onde se esvaziou, até extinguir, a CPI sobre as privatizações há alguns anos, substituindo o relator que queria apurar alguma coisa. E as designações para os cargos-chave da atual CPI denotam claramente a intenção de nem acabar em pizza, pois nem se começa.





RA: O que o Sr. gostaria de dizer para finalizar a entrevista?

A.B.: Não faltam fatos estarrecedores nas outras áreas. A cada mês são feitas novas privatizações em leilões com reduzidos “contentores”, dos quais se excluem as empresas do País, como se fez com a Petrobrás na recente entrega da Comgás a concentradoras britânicas, das maiores do mundo. Outros fatos recentes: 1) “*Documento comprova o abuso no preço do gás – Nota fiscal mostra que empresa cobra mais que o dobro do que pagou à Petrobrás*” (Gazeta Mercantil, de 10 e 11 de abril de 1999, pg A-5). Aí está um dos inúmeros danos das privatizações à economia do País. No caso, as da Riogás e da CEG, cujos controladores são as transnacionais Enron (EUA) e Iderdrola (Espanha). 2) As exigências da Ford e da General Motors ao Rio Grande do Sul, para que esse

Estado gaste meio bilhão de reais (por enquanto, e fora o que já se deu), a fim de que as transnacionais implantem suas fábricas, conforme “acordos” lesivos ao Rio Grande do Sul e ao Brasil, obtidos junto ao governo anterior do Estado.

As transnacionais proclamam investir milhões. Esquecem de informar duas coisas: 1) que o dinheiro é todo conseguido no Brasil: a) dos Estados; b) do BNDES; c) das sobras dos ganhos com vendas no mercado brasileiro, o grosso dos quais vai para o exterior, etc.; 2) que, remetendo tudo como despesa ao exterior, a subsidiária local não mostra lucro. Resultado: como declarou o Secretário da Receita Federal, na Câmara, das 530 maiores empresas não-financeiras, metade não recolheu um único centavo de imposto de renda – IR no ano passado (Gazeta Mercantil, 8 de abril de 1999). Não é de admirar que o Secretário não esteja encontrando acolhida à sua proposta de um IR mínimo para as pessoas jurídicas.

Quem vai criar a CPI sobre o Legislativo?

E no Judiciário? !
Certamente não é uma CPI o modo de corrigir as falhas desse poder, cuja maioria dos membros já se mostrou concordante com todo e qualquer desatino contra o País, desde que exigido pelo Executivo, seguindo a orientação do exterior.



"TUDO É FEITO DE FOGO" ACRÍLICO SOBRE TELA 300 X 200CM

No dia 8 de dezembro de 98, o Deptº. Cultural realizou o salão "ARTE CONTEMPORÂNEA" do artista plástico ARAKEN, e sobre ele o professor Carlos F. Calvet da Silveira, Doutor em filosofia, assim se expressou:

"O Artista *caçador de formas ou de idéias*. E as formas são figuras cores, dimensões, qualidades, virtudes ou determinações essenciais. Por isso as cores se transformam em figuras, as figuras em corpos e estes nas essências que se manifestam na pintura de Araken.

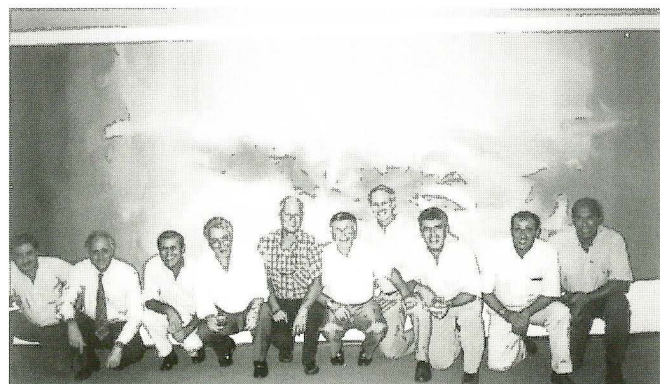
A abstração é o melhor caminho para captar o ser das coisas, mas não o único. Estudando a Metafísica, Araken pôde reconhecer nas idéias dos filósofos ocidentais, desde Parmênides a Heidegger, algo que intuía sutilmente: o ser e a verdade se revelam na experiência estética. E a geometria que guiou sua vida e seus estudos - excelência na vida esportiva e na aviação militar - não impediu a finura da percepção do gratuito, do simplesmente dado.

Eis então a síntese entre abstração e intuição.

Tudo flui de modo tão expressivo em sua pintura que somente o princípio de Heráclito, talvez aliado aos de Aristóteles ou aos de Tomás de Aquino,

nos pode explicar que o ser se revela no devir, pois é diante de nós, de nossos olhos, que o movimento das cores de Araken toma forma. Primeiro as cores, depois o movimento, em seguida as figuras e... as essências.

No final desse processo nos apercebemos do ser, pois *forma dat esse*, a forma dá o ser, isto é, reconhecemos que um novo horizonte rompeu meus horizontes, continuamos abertos a novas formas, porque Araken nos faz intuir que é o Ser que nos dá todas as formas."



Um dia especial, a turma de 68 comparece no Salão, prestigiando o amigo Araken

Itaú Bankfone



Cheque Estrela Itaú



Itaufax



Caixa Eletrônico Itaú



Itaú Bankline



Para Cliente Itaú ir ao banco é tão simples, tão rápido e tão fácil quanto usar o telefone, o fax ou acessar a Internet. Graças à tecnologia, o Itaú está onde for melhor para você: brincando com seu filho, almoçando com os amigos, fazendo ginástica na academia ou cuidando dos seus outros negócios. Pelo telefone, por fax, pela Internet ou em mais de 9 mil Caixas Eletrônicas, Cliente Itaú tem total liberdade para investir, resgatar, fazer empréstimos e pagar contas quando e onde achar melhor. É por isso que no Itaú sua vida rende mais.

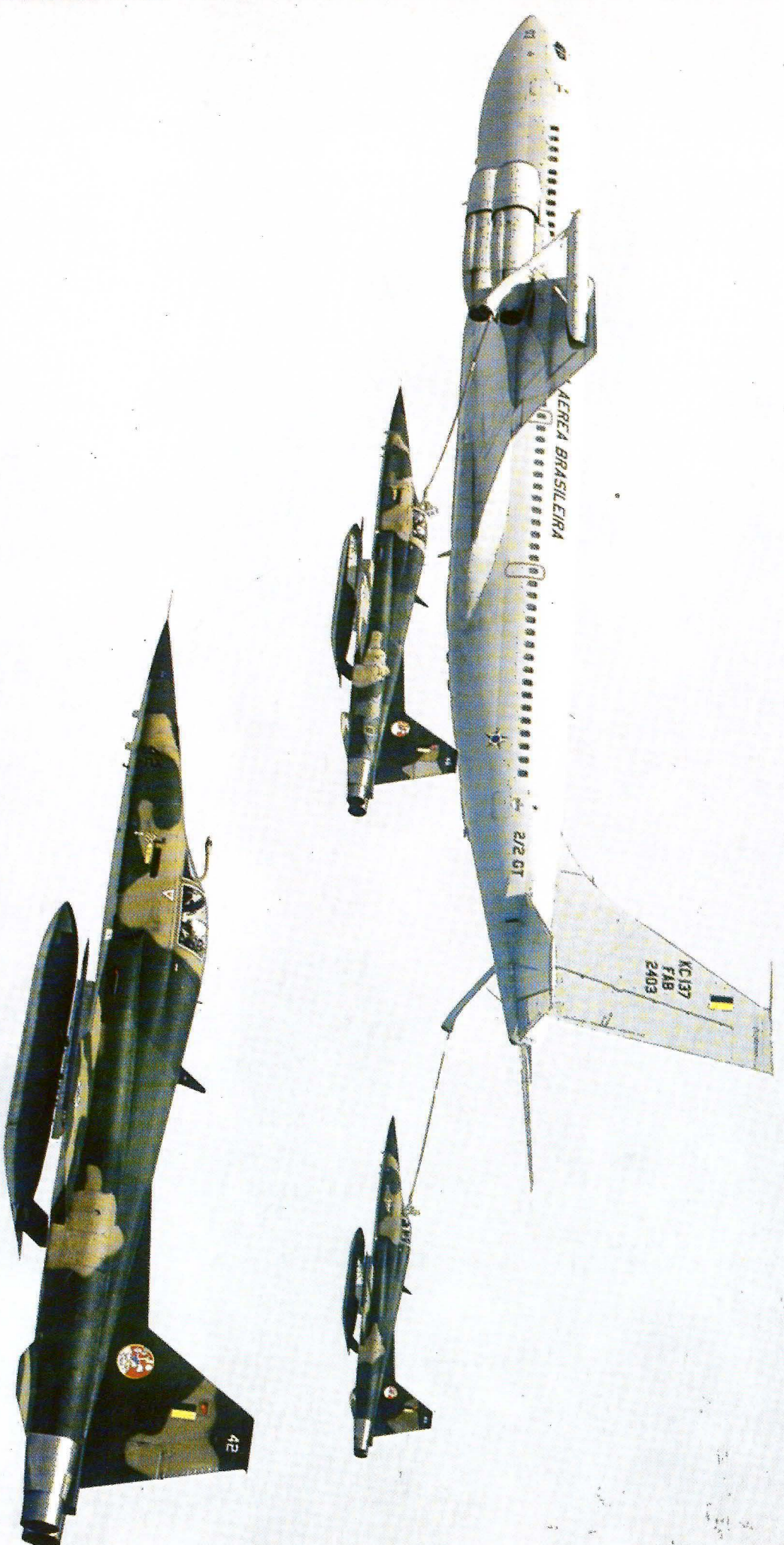
Disque Itaú. Serviço de Atendimento a Clientes.
São Paulo: (011) 232 1771. Outras localidades:
0800 118944 (ligação gratuita)
Em dias úteis, das 8 às 22 horas.

O tempo que você ia perder
no banco, você ganha para fazer
algo realmente importante.

Bem-vindo
ao ano 2000.



www.itaubr.com



FAB - PROFISSIONALISMO