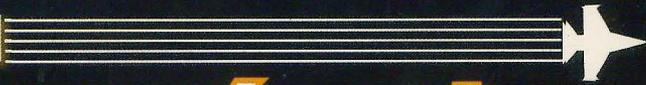


Revista   
**aeronáutica**

2003

E-mail: revista@caer.org.br

Número 242

**FELIZ NATAL**  
**2003**

*DAC*  
*Dá no Mesmo*  
*Renascimento*  
*Meu Brasil Brejeiro*  
*Reminiscências de um Aviador*  
*O Impossível Mundo Unipolar*  
*Força Aérea - Passado, Presente e Futuro*  
**DECEA**



# *Papai Noel*

**Ah, meu caro velhinho de barbas brancas...**

**Acreditei em ti quando criança.**

**Desiludi-me quando me apareceste no seio familiar.**

**Agora, adulto, posso compreender-te no simbolismo de teu significado.**

**Qual a um piloto explorando a magia do universo, vejo-te navegar sereno, preenchendo lacunas, com tuas renas a impulsionar o trenó nessa imensidão de espaço entre a imaginação e o simbólico.**

**Ah, meu caro velhinho de barbas brancas...**

**Quando criança, sempre te pedi bens materiais. Como toda criança o faz.**

**Adulto...Como é difícil!...**

**Sei daqueles que precisam de um prato de comida; poderias mandar, junto, trabalho, para que possam transformá-lo em alimento.**

**Sei daqueles que precisam de trabalho; poderias mandar, junto, educação e cultura, para transformá-los em labor.**

**Sei daqueles que precisam de educação e cultura; poderias mandar, junto, discernimento, para transformá-lo em voto consciente.**

**Sei daqueles que precisam do poder; poderias mandar, junto, sabedoria, coragem e sensatez para te ajudar nessas tarefas.**

**Enfim, meu caro velhinho de barbas brancas, existem sonhos que, se os ousarmos sonhar, poderão se tornar realidade e modificar o futuro. Poderias trazê-los contigo para esta família aeronáutica e juntar a eles Paz, Alegria e Esperança. ✨**

***Feliz Natal!***

*Mario Ferreira Pontes Filho*  
*Editor*



Revista **aeronáutica**  
 2003 E-mail: revista@caer.org.br Número 242

**Órgão Oficial do  
 Clube de Aeronáutica**

**Presidente:**

Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares

**1º Vice-Presidente:**

Brig.-Med.R/R José Américo de Albuquerque Montenegro

**2º Vice-Presidente:**

Cel. Int. R/R Ricardo José Clemente

**DEPARTAMENTOS**

**Administrativo:**

Cel. Int. R/R Haroldo Prado de Azevedo

**Patrimonial:**

Cel. Av. R/R Fernando Moura Correia

**Social:**

Ten.-Cel. Int. R/R José Pinto Cabral

**Cultural:**

Cel. Av. R/R Mário F. Pontes Filho

**Finanças:**

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

**Beneficente:**

Cel. Int. R/R Haroldo Prado de Azevedo

**Secretaria Geral:**

Cap. Adm. R/R Ivan Alves Moreira

**Assessoria Jurídica:**

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

**SUPERINTENDÊNCIAS**

**Sede Aerodesportiva:**

Ten. Av. Ref. José Menezes Filho

**Divisão de Ultraleves Motorizados:**

Ten. Av. Ref. José Menezes Filho

**Sede Social:**

Ten.-Cel. Av. R/R Cleber Cirilo dos Santos

**Sede Lacustre:**

Márcio Ganem Álvares

**CHICAER:**

Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares

**Endereço:**

Pça. Marechal Âncora, 15 - Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200

Tel.: (21) 2210-3212 Fax: (21) 2220-8444

**Expediente do CAER:**

Dias: de 3ª a 6ª feira - Horário: 9 às 12h e 13 às 17h

**Sede Aerodesportiva:** (21) 3325-2681

**Sede Lacustre:** (24) 2662-1049

**Revista do Clube de Aeronáutica**

Tel./Fax: (21) 2220-3691

**Diretor-Editor**

Mário F. Pontes Filho

**Jornalista Responsável**

J. Marcos Montebello

**Produção Gráfica**

Luiz Ludgerio P. Silva

Márcia Regina I. H. Galhardo

**Revisão**

Dirce Brízida

**Conselho Editorial**

Presidente

1º Vice-Presidente

2º Vice-Presidente

Chefe do Departº Cultural

Diretor Revista aeronáutica e Jornal arauto

*As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial, não representando com isto ponto de vista do Clube de Aeronáutica e, sim, dos seus autores. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.*

**Pigmento** Consultoria, Produção Gráfica e Fotolito  
 Rua do Rezende, 80 - Centro - RJ  
 Tels.: (21) 2263 3892, 2221 1485  
 pigmento@pigmentofotolito.com.br

# Índice

## NOSSA CAPA



## 04 EDITORIAL

**Caros Amigos**

*Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares*

## 06 ENTREVISTA



**Pró-Menor**

*A Redação*

## 10 FORÇA AÉREA

**Força Aérea - Passado, Presente e Futuro**

*Ten.-Brig.-do-Ar Luiz Carlos da Silva Bueno*



## 12 ANIVERSÁRIO

**HCA - Um Saudável Jovem de 61 Anos**

*Carlos Eduardo Bellizzi - Ten.-Cel. Méd.*

## 15 VISÃO DOS FATOS

**A Sobrevivência da Utopia Socialista**

*Carlos Ilch Santos Azambuja*

## 18 TECNOLOGIA



**O Outro Lado do Espaço-Utilidade...**

*Maj.-Brig.-do-Ar Ref. Lauro Ney Menezes*

## 20 DAC

**Acesso Ferroviário aos Aeroportos**

*Edmilton Menezes da Silva*

## 24 POLÊMICA



**Dá no mesmo ...**

*Ten.-Brig.-do-Ar José Carlos Pereira*



**26**

**DECEA**



**O Apoio ao Homem no SISCEAB**

*Reginaldo dos Santos Guimarães - Cel. Av. RR*

**28**

**PREVIDÊNCIA**



**Fundação Previdenciária Militar - Uma Necessidade**

*Renato Paiva Lamounier - Cel. Av. RR*

**32**

**ARTE**

**O Renascimento**

*Araken Hipólito da Costa - Cel. Av. RR*

**34**

**CENÁRIO INTERNACIONAL**



**O Impossível Mundo Unipolar**

*Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. RR*

**36**

**NOSSA HISTÓRIA**

**A Aviação Comercial e o Patrulhamento da Costa Brasileira na Segunda Guerra Mundial**



*Lauro Roque*

**39**

**RECORDAÇÃO**

**Reminiscências de um Aviador**

*Paulo Esteves - Cel. Av. RR*

**40**

**POLÍTICA**

**De Economia e Política para Crianças**

*Luís Mauro Ferreira Gomes - Cel. Av. RR*



**44**

**CRÔNICA**

**Meu Brasil Brejeiro**

*Maria Verônica Aguilera*

**46**

**FATO REAL**



**A Neném nos pregou uma peça**

*Ivan Von Trompowsky Donat Taulois - Cel. Av. RR*

**48**

**MUSAL**

**Lembraí-vos ... Dos Pioneiros**

*Evaldo Pereira Portela*

# EDITORIAL

## EDITORIAL

### EDITORIAL

*Caros amigos,*

Última *Revista aeronáutica* de 2003, último Editorial do ano.

Normalmente, nessa época, desejamos um Feliz Natal e Próspero Ano Novo para todos os nossos associados e seus familiares, o que fazemos agora.

Quanto ao nosso Clube não é diferente! Após anos de luta pela sua sobrevivência, todos nós lhe desejamos muita saúde e felicidades neste 2004 que se aproxima.

Será que fizemos tudo o que era necessário em 2003 para que tenhamos um ano novo feliz? Honestamente, penso que a atual Diretoria o tenha feito. O CAer continua com sua programação social cada vez mais intensa, todas as suas contas e salários em dia, vários melhoramentos foram desenvolvidos nas nossas três sedes em benefício dos seus freqüentadores, tendo sido, inclusive, inaugurado o Setor Náutico, do Departamento Desportivo, com diversas programações marítimas, antiga aspiração de um sem-número de sócios. Temos hoje, nas três Sedes, salas de estar com TV; na Sede Central, temos um computador com Internet para uso dos sócios e hóspedes do Hotel. Vocês já foram à Sede da Barra ultimamente? Vale a pena visitá-la! E a piscina da Sede Lacustre? Cara nova, novos jardins e outro visual na entrada da Sede Social, com um controle efetivo de entrada de sócios e convidados, é o que os espera ao adentrar o Clube no início do ano.

E os problemas, ainda persistem? Claro que sim! Não existem milagres, porém com soluções a curto prazo em se tratando do tempo da vida de nosso Clube. Atualmente, temos alguns problemas trabalhistas menores, outros de manutenção das instalações, sempre custosas, uma idade média dos sócios muito elevada e, as já conhecidas, *ações judiciais CHICAER*, que levaram o Clube à situação

de insolvência. Os dois primeiros fazem parte da rotina de qualquer Clube, quanto ao terceiro, o Conselho Deliberativo criou uma Comissão para estudar e equacionar o problema a médio prazo, porém o último constitui, realmente, a nossa grande dor de cabeça, passando atualmente por uma fase de transição bastante grave, delicada e complexa. Acreditamos que dentro de três a quatro meses, lá por meados de abril, a situação econômica/financeira do Clube já estará normalizada, dentro de uma nova rotina, e assim permanecerá durante o ano de 2004, quando, provavelmente, antes do final do ano o Clube reassumirá a sua autonomia plena em virtude da extinção prevista de todas as *ações judiciais CHICAER* na 2ª Vara Empresarial, e conseqüentemente, o Processo de Insolvência em curso no STJ será também extinto por ter o Clube pago a todos os seus credores. O *provavelmente* acima deve-se ao fato de que a Justiça tem um ritual, velocidade e processos administrativos próprios.

Esta é a estratégia adotada para que o Clube possa voltar à normalidade, ainda em 2004. A outra linha de ação seria aguardar a decisão do STJ, talvez daqui a uns cinco anos, sabendo-se de antemão que fatalmente seria confirmada a sua Insolvência, já que a CHICAER tomou o dinheiro dos mutuários, não honrou seus compromissos contratuais e, por incrível que pareça, não devolveu os referidos recursos aos seus legítimos donos.

*A vantagem da estratégia adotada é a de que a 2ª Vara Empresarial pagará, por Lei, a todos os credores da CHICAER, a dívida inicial corrigida pelos índices oficiais do Governo e não a dívida das sentenças existentes nos processos, hoje, no STJ em Brasília. Esta seria impagável!* O Clube possui, atualmente, cerca de R\$ 2.500.000,00 (a CHICAER tem ainda mais



R\$ 1.000.000,00) – valores históricos – depositados no Banco do Brasil, judicialmente, fruto de arrestos, bloqueios e penhoras nos últimos oito anos. A dívida corrigida a ser paga aos credores do Clube pela 2ª Vara Empresarial monta, aproximadamente, a R\$ 1.400.000,00. Conforme explicado e de acordo com os dados contábeis, temos recursos mais do que suficientes para que a Justiça – e só ela poderá fazê-lo após a sentença de Insolvência – pague a todos os credores da CHICAER.

Em termos financeiros, políticos, administrativos e de técnica jurídica acreditamos que a Direção do Clube tenha encontrado uma solução adequada, prática e exequível, coroando todos os esforços feitos pelos nossos ex-Presidentes, os Brigadeiros J. J. Carvalho, Fiúza, Araújo, Carvalho Neto e Braga, cada um na sua época, em diversas situações, pressões e realidades, porém sempre com

uma mesma meta: a de honrar os compromissos da CHICAER com os adquirentes do Empreendimento de Jacarepaguá.

Graças a Deus, estamos chegando ao fim de um ciclo na história do Clube de Aeronáutica, e somente uma *catástrofe administrativa ou judicial inesperada* poderá inverter o processo de saneamento financeiro/econômico de nossa instituição.

Aproveitemos o Natal que se aproxima para repensarmos o nosso Clube com um espírito conciliador de Paz, serenidade e bom senso, conscientemente longe das paixões eleitorais e divergências pessoais, pois somente unidos, como sempre o fomos, chegaremos ao final de 2004 completamente livres de todas as nossas dores de cabeça.



**Brig.-do-Ar RR Danilo Paiva Álvares**  
Presidente



# Grupo **PRÓ-MENOR** do Rio de Janeiro

## **Diretor – Sr. Carlos Roberto dos Santos**

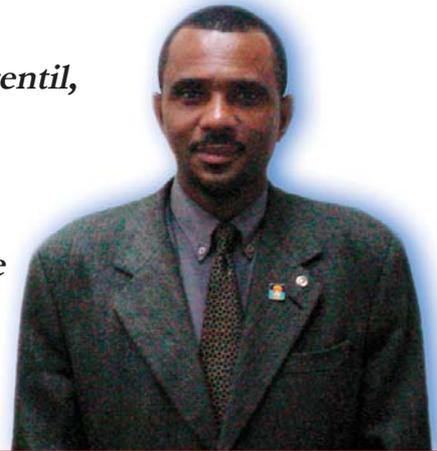
*Carlinhos Pró-Menor, mais do que um militar da reserva, é um sociólogo e um humanista. Durante 21 anos tem dedicado sua vida aos menores carentes.*

*Natural de Cataguases (MG), ainda na ativa criou o Pró-Menor, em 12 de dezembro de 1985 e, como bom mineiro, em silêncio.*

*Hoje, reconhecido e respeitado no Brasil e por esse mundo afora, continua o mesmo Carlinhos, recatado e gentil, mostrando com simplicidade que suas ações continuam sendo seu cartão de visita.*

*Por ocasião da comemoração da maioria do PRÓ-MENOR – 18 anos – a Revista aeronáutica sente-se honrada com a oportunidade de divulgar aquilo que se um pouco fizessemos quão grande nos tornaríamos.*

**Parabéns, Carlinhos!**



**RA - Primeiro, um panorama da sua vida.**

**CA -** Nasci em Minas Gerais, numa cidadezinha do interior, Cataguases. Tinha seis meses quando meus pais vieram para o Rio de Janeiro. Fomos morar na Favela da Maré, em Bonsucesso, que, na época, chamava-se Baixa do Sapateiro. Naquela comunidade, moramos numa palafita no meio do mangue. Com o falecimento de minha mãe, o meu pai, Alberto dos Santos, entregou-nos, eu e meu irmão Ricardo, aos cuidados de uma senhora vizinha nossa, por um pagamento estipulado. Posteriormente, foi-se embora e não voltou até hoje. Mesmo assim, ela ficou conosco. Nós ficávamos num internato, durante o dia e, à noite, ela ia nos buscar. Eu já devia estar com uns dois ou três anos de idade, quando ela, já sem nenhuma condição financeira, entregou-me à FUNABEM, no Rio de Janeiro, onde eu passei mais de quinze anos da minha vida, sendo doze em Escolas Agrícolas: Escola Agrícola Sabóia Lima, em Valença; Escola Rodolfo Cook, em Miguel Pereira; no Patronato de Menores, em Morro Azul; e na Escola Agrícola de Bemposta, em Três Rios. Ali, num regime de trabalho de semi-escavidão, eu capinava, plantava...

**RA - Quem, ou que fato, o levou a abraçar a carreira militar?**

**CA -** Foi um fato inusitado e a participação de duas pessoas a quem sou grato: uma Assistente Social e meu irmão Jorge. Tendo passado por todo aquele processo de segregação dentro das Escolas, algo de bom eu aproveitei. Eu costumo dizer, hoje, para meus alunos, que existia um local dentro do Internato onde o Carlinhos se sentia muito bem. Era na sala de aula. Fui aluno aplicado, aprendia rápido. Daquele ambiente eu gostava. Depois de vir da lavoura e almoçar rapidamente, eu queria era ver a minha professora, o meu professor, queria ler...Eu gosto de ler. Foi aí que, naquela época, com quatorze para quinze anos de idade, eu pude perceber o destino que a sociedade dava, e ainda dá até hoje, aos jovens que estão dentro da FUNABEM, ou FEBEM. Qual seria o destino final deles ao completarem dezoito anos de idade. Eu não queria aquilo para mim. Naquele momento, eu comecei a repensar o meu futuro. Já estava com quase dezessete anos de idade, quando conheci as pessoas às quais me referi. Por intermédio de uma Assistente Social,



que foi uma das pessoas, descobri que eu não era sozinho no mundo, como sempre pensara: soube que eu tinha familiares por parte de minha mãe e de meu pai e que alguns mais jovens estavam, também, internados na FUNABEM, no Rio de Janeiro. Eram duas irmãs e dois irmãos. E não foi só isso! Naquela oportunidade, fui apresentado a alguém que eu conheci pela primeira vez, ao meu irmão Jorge. Essa

foi a segunda pessoa. Ele havia feito concurso para a Aeronáutica: era sargento especialista controlador de Tráfego Aéreo. Me espelhando em meu irmão foi que defini o meu futuro. Meu irmão Jorge,

que hoje é suboficial da Aeronáutica indo para a reserva, me deu a oportunidade, pagando dois meses de estudos para que eu fizesse o concurso. Eu provei não só a ele, como também a mim mesmo, ser capaz de, mesmo na FUNABEM, estudando o dobro do que uma pessoa normal estuda, varando noites em estudo para concorrer com vinte e cinco mil candidatos, em concurso público, de ser aprovado, como fui entre os quinhentos. Peguei a Infantaria, na qual fiquei durante 24 anos. Durante esse tempo, fiz curso de educador. Isso me faz bem. Sempre me fascinou.

**RA - Sabemos de um fato marcante nesse tempo, poderia abordá-lo?**

**CA -** Quando me vi formado como sargento da Aeronáutica, com muito orgulho, eu fui à FUNABEM visitar meus amigos que lá estavam, e mais de vinte desses amigos me rodearam, porque eu fui lá ostentando a farda azul baratêia da Força Aérea Brasileira. Não fui lá por uma questão de exibição. Fui como exemplo; tanto serviu, esse exemplo, que diversos queriam saber como eu conseguira chegar lá...Naquele momento, chorando, eu jurei para mim mesmo que iria ensinar-lhes o caminho...como o Carlinhos saiu da rua e conseguiu ostentar a farda azul baratêia.

**“...já com uma visão social mais ampla do Brasil e de diversos países do mundo, vejo que, dentro do meu país, a minha Força Aérea entendeu a mensagem.”**

**RA - Na ativa ou na reserva, você sempre teve essa inclinação para essa atividade a que se dedicou?**

**CA -** Aluno da EEAR, segui toda a carreira do Quadro e fui para a reserva como suboficial. Dediquei-me a apenas uma atividade: o PRÓ-MENOR. Era um projeto ao qual já me dedicava há 18 anos, mesmo na ativa, em paralelo ao meu serviço na Aeronáutica. Lidava com assuntos referentes aos menores. O Grupo PRÓ-MENOR foi uma extensão ampliada do que eu já fazia. Hoje é a ONG que no Brasil ampara, protege, profissionaliza e encaminha, para o mercado de trabalho, os jovens carentes de rua. Como ONG, só começou, realmente, em 1982. Eu ainda estava na ativa, quando tive o auxílio de um grupo de oficiais da Aeronáutica.

**RA - Vamos falar sobre o PRÓ-MENOR.**

**CA -** O embrião do Projeto começou naquele instante em que, chorando, fui rodeado pelos jovens da FUNABEM. Depois que voltei ao meu quartel, tive o primeiro contato com um oficial de grande visão, o então Ten.-Cel. Bueno, subchefe de avaliação da ECEMAR. Da antiga ECEMAR, que funcionava no Galeão. Conversei, também, com o Cel. Lamounier e com o Comandante daquela Escola, Brig. Fish. O Comandante autorizou uma visita à ECEMAR, daqueles companheiros que haviam me rodeado na FUNABEM. Esse grupo de jovens foi visitar, pela primeira vez, um quartel por dentro. Algum tempo depois, acho que em 84, eu fui servir na Base Aérea do Galeão, quando o Comandante que havia assumido era o já então Cel. Bueno, que eu conhecera na ECEMAR. O Cel. Bueno foi o verdadeiro idealizador do Grupo PRÓ-MENOR, juntamente comigo. Ele permitiu que eu trouxesse os jovens para receberem educação profissional, educacional dentro de um quartel da Força Aérea. Isso

**“A idéia inicial do nosso projeto sempre foi a de atender jovens da periferia dos quartéis.”**

foi um fato inédito, porque os jovens que ali foram eram da periferia do quartel, eram da rua, eram da FUNABEM. Nós começamos este projeto com vinte e cinco jovens. De minha parte, para não falhar em termos educacionais, me cerquei de pessoas competentes. Houve uma adequação em palestras para os militares, para que eles soubessem quem seriam aqueles jovens que a Força Aérea iria receber. Eu era o primeiro a chegar e o último a sair, porque o projeto teria que dar certo. Hoje, quando vejo a continuidade que o atual Comandante da Aeronáutica deu a um trabalho que começamos embrionariamente na Base Aérea do Galeão, sinto-me orgulhoso porque, já na reserva, e já com uma visão social mais ampla do Brasil e de diversos países do mundo, vejo que, dentro do meu país, a minha Força Aérea entendeu a mensagem. Parabenizo o Brigadeiro Bueno quando assisto, os trabalhos sociais que estão sendo desenvolvidos em todos os COMAR. Conseguiu-se colocar no mercado de trabalho e dentro da Aeronáutica, ao longo dos anos, centenas de jovens. Muitos trabalhando em diversos lugares... Outros tantos são sargentos, cabos e soldados. A idéia inicial do nosso projeto sempre foi a de atender jovens da periferia dos quartéis. Ela serviu de exemplo. Vemos, hoje, no Exército Brasileiro, desde 87, na Marinha do Brasil, na idéia do Bombeiro Mirim, na Polícia Militar, projetos semelhantes ao nosso. Eu vejo, hoje, que ainda há salvação, através das instituições, para os carentes. Nós, militares, sempre fizemos e vamos continuar fazendo muito mais.

#### **RA - E da área militar para a civil?**

**CA -** Ao sentir que o projeto social estava dando certo na área militar, eu tive a idéia de que poderia trazer conscientização da realidade social à sociedade. Comecei uma série de palestras em Universidades, Rotary, Lions, mostrando o outro lado da FUNABEM, não o lado que era publicado nos jornais antigamente, que ali era um antro de bandidos e marginais, não dando chance nenhuma a quem estava ali de ser introduzido de novo na sociedade. Não tinham chance de provar nada, porque a sociedade,

já confundida pelo que publicavam os jornais, não acreditava que eles eram pessoas que poderiam estar entre eles. Eu queria mudar esse quadro, mostrando que não era bem assim, porque eu viera da FUNABEM e chegara a militar. Eu criei o PRÓ-MENOR por esse motivo, porque, com o meu exemplo, eu sou o avalista daqueles jovens junto aos empregadores

#### **RA - Soubemos que houve convite político para filiação em partido. Você achou que isso seria bom para o PRÓ-MENOR ou teve dúvidas?**

**CA -** Em 88/89, eu vim transferido para o Terceiro Comando Aéreo Regional e conheci, tive a honra, o

privilégio de conhecer um segundo homem dentro da Aeronáutica com uma visão social também inalcançável, que é o Brigadeiro Danilo. Esse homem me deu a oportunidade de mostrar ao país, com o apoio do Bamerindus, a vida do Carlinhos, desde a FUNABEM, passando pelo nosso Serviço Social (da Aeronáutica) até o Grupo PRÓ-MENOR. Uma das minhas funções dentro do COMAR III era de Assistente Social, e um dos nossos trabalhos era atender aos familiares de nossos militares e seus dependentes em caso de falecimento. Devo repetir que nunca deixei de realizar, nas horas vagas, depois do término do expediente militar, minhas tarefas sociais. À noite eu estava na Faculdade ou, nas horas de folga, dando palestras, atendendo e incentivando menores, ou tudo o mais. Como de rotina, no COMAR III, fui chamado para atender uma família que passou por dificuldades diante da notícia da morte de seu ente querido, e procedi ao atendimento normal de remoção do corpo, Santa Casa, sepultamento ou cremação, e eu dei toda a assessoria possível àquela família, retornando ao Batalhão de Infantaria. Uma semana depois, fui chamado pelo Brigadeiro Danilo, até então eu não conhecia o Brigadeiro, que queria me transmitir um recado e um elogio daquela família que eu tinha atendido. – “A família do Brigadeiro que faleceu veio, em bloco, agradecer a presteza com que o militar que a atendeu tinha se conduzido durante o momento difícil pelo qual ela tinha

**“...nunca deixei de realizar, nas horas vagas, depois do término do expediente militar, minhas tarefas sociais.”**



passado.” Disse-lhe eu que os elogios ficavam para o COMAR, porque eu cumprira somente a minha obrigação, eu não sabia que a família era de brigadeiro, e que se fosse de um soldado ou de um menino de rua eu agiria da mesma forma. Ao ouvir a minha colocação ele quis saber mais da minha vida. Quando lhe disse que eu era o Carlinhos PRÓ-MENOR, ele se espantou: – “Carlinhos! Eu te conheço já há anos, de nome! Olha! O seu perfil é de gente que faz. Amanhã eu vou almoçar com o Aldo do Bamerindus e vou te indicar.”

#### **RA - E ele cumpriu?**

**CA** - Quinze dias depois eu já estava no Hotel Glória, viajava por esse país inteiro gravando *Gente Que Faz* do Bamerindus. Foi então que o país inteiro conheceu a história do Carlinhos PRÓ-MENOR; o programa ficou muito bonito na televisão, foi o único que foi reprisado na Globo. Hoje, eu tenho a honra de ter o Brig. Danilo como um dos Conselheiros do PRÓ-MENOR. Fiquei contente ao vê-lo receber a Medalha Pedro Ernesto, numa audiência na Câmara dos Vereadores, pelo seu trabalho no PRÓ-MENOR. Vieram, então, os convites políticos mais fortes e insistentes. Desde quando eu comecei, havia esses convites, embora esporádicos, mas eu nunca os aceitei. Não seria agora que o faria. Eu estava na área social e entendia que qualquer associação minha à política poderia prejudicar, de alguma forma, o projeto social. Com o PRÓ-MENOR, tenho muito mais coisas para falar, para poder brigar, reivindicar, do que se eu estivesse como candidato, ou com um cargo de deputado ou de vereador na mão. Estaria agregado a uma legenda e hoje estou agregado a todas as legendas; sou recebido por Ministros, Governadores, Prefeitos, Conselhos Tutelares de qualquer linha política. Tenho um trabalho social muito forte, que não pode sofrer discriminação. Tampouco quero ouvir: – “Ah! Ele fez aquilo para ser político!”

#### **RA - Você escreveu um livro?**

**CA** - Depois do que me proporcionou o Brig. Danilo,

resolvi contar minha história para todo mundo no papel, tipo uma autobiografia, incentivando esses jovens, mostrando que existem exemplos iguais a eles, que eles não precisam parar de sonhar, porque o Carlinhos sonhou a vida inteira e conseguiu chegar até aqui. Não só eles, mas também a jovens carentes de salas de aula do supletivo, mesmo os que têm ocupação mal remunerada e que aquele esforço dele, à noite, depois de um dia inteiro de trabalho, pegar uma marmita, comer rapidinho e continuar estudando mais e mais, um dia será recompensado. Escrevi o livro *O Menor que se Fez Maior*, que foi exposto na Bienal do Livro, no Rio de Janeiro, foi destaque no Fantástico da Rede Globo, na Bandeirantes, na Rede TV. Editoras do Brasil e de fora do país se interessaram. Hoje tenho contrato com a Editora Scipione. Tinha sido um livro de *fundo de quintal*, no qual eu aplicara todo o meu 13º salário, mas que o Governo do Estado comprou 150 mil exemplares, depois de uma palestra minha na Cândido Mendes, para um grupo de educadores; a compra estava vinculada a uma série de palestras nas escolas da rede estadual. Hoje tenho tido muitos convites para palestras, aqui e no exterior. Agora mesmo estou viajando para Foz do Iguaçu, Uruguai e Argentina. Fui chamado para ajudar na *Missão Criança*, uma ONG fundada pelo Ministro da Educa-

ção Cristóvão Buarque e que dá apoio complementar de bolsa escola e material escolar. Ela já se estendeu por mais de vinte países, inclusive da África e da América Latina.

ção Cristóvão Buarque e que dá apoio complementar de bolsa escola e material escolar. Ela já se estendeu por mais de vinte países, inclusive da África e da América Latina.

#### **RA - A entrevista está terminando. Você gostaria de deixar uma mensagem?**

**CA** - Assim como eu ficava esperando, no passado, ficava sonhando que Papai Noel iria colocar na FUNABEM, no meu pezinho, um presente, todas as crianças esperam. Eu quero mandar uma mensagem para todos esses jovens do Brasil, para que eles continuem sonhando e fazendo, que eu tenho a certeza que Papai Noel, este ano, vai ser generoso com vocês, dando a vocês tudo o que vocês precisam, que é uma oportunidade.



**“...entendia que qualquer associação minha à política poderia prejudicar, de alguma forma, o projeto social.”**





# A Força Passado, Pre



*O* que queres sonhar hoje? O que podes sonhar?

*E*u continuo sonhando e caminhando..., pisando firme, em terreno seguro, estável, orientado em precisos projetos e corajosas realizações.

*A* nebulosidade de meu sonho se dissipa e já posso ver uma Força Aérea ágil, atenta, eficaz..., fruto do trabalho de muitos dos que nos antecederam e de milhares que ora labutam em prol de sua grandeza; vejo o que construímos, do abstrato desejo ao perfeito realizar.

*V*ejo uma Força Aérea inovadora no preparo de seus componentes; complexa em seus equipamentos; simples em sua operacionalidade.

*V*ejo uma Força Aérea disciplinada, aguerrida e consciente de suas potencialidades. Adequada ao nosso grande Brasil, digna de sua representatividade, pronta para a missão delegada pelo povo brasileiro.

*N*ão há como não se realizar o meu sonho, pois trabalhamos diuturnamente, há 62 anos, em prol do seu crescimento, adestramento e aparelhamento. Ela leva a presença do Brasil às distantes fronteiras; conduz o médico, o remédio, o alimento e a esperança – conduz a Pátria aos filhos dispersos.

*N*ão há como não se realizar o meu sonho, pois as aeronaves de Sensoriamento Remoto estão prontas para a sua sutil e sofisticada missão. As de Alarme Aéreo Antecipado nos dotam de poder acima dos olhos e do intangível.

*N*ão há como não se realizar o meu sonho, pois os radares e outros equipamentos conhecem cada palmo destes céus, tecendo uma rede de dimensões continentais, orientando, informando e controlando os pássaros de aço que cruzam os ares desta terra – protegendo nossa gente, permitindo a circulação de riquezas e a ligação com outros povos, através de uma Aviação Civil flexível e apta a contornar as turbulências.

*N*ão há como não se realizar o meu sonho, pois os velozes vetores de policiamento do espaço aéreo estarão brevemente sendo produzidos e recebidos para cumprirem a sua nobre missão. Foram escolhidos por meio de um trabalho árduo, balizado em estudos técnicos e operacionais profundos e adequados. Serão a aguda lâmina a defender a Nação brasileira.

# Aérea sente e Futuro



*N*ão há como não se realizar o meu sonho, pois a conquista do espaço sideral, por nossas próprias mãos e por aquelas que virão nos ajudar, é questão de tempo, em consequência dos ensinamentos adquiridos à custa de muito sacrifício, muita dedicação e entusiasmo, abrindo aos brasileiros a fronteira da exploração comercial e científica do espaço.

*N*ão há como não se realizar o meu sonho, pois os currículos escolares – de formação e de aperfeiçoamento – foram cuidadosamente aprimorados, resultado de nossas experiências ao longo de décadas e do inexorável desafio de um futuro que não espera para chegar.

*N*ão há como não se realizar o meu sonho, pois, nos hangares e nas oficinas, existem profissionais que vivem suas vidas para que as aeronaves sob seus cuidados operem com segurança – para isso, recebendo rigorosa formação técnica e, acima de tudo, exercendo a abnegação de bem apoiar.

*N*ão há como não se realizar o meu sonho, pois o pronto apoio ao homem, a permanente assistência às famílias e o bem-estar de nosso contingente têm sido o ideal diário de seus responsáveis.

*N*ão há como não se realizar o meu sonho, pois, a despeito de toda sorte de dificuldades e dos problemas conjunturais enfrentados pelo Brasil, estamos conseguindo superar os impedimentos naturais, por força da criatividade e da busca de soluções para esses impasses.

*N*ão há como não se realizar o meu sonho, pois os primeiros passos foram dados por gigantes, homens que o tempo e a morte não conseguiram frear. É Santos-Dumont, é Eduardo Gomes, é Nero Moura, é Montenegro. É Lavenère, é Fontenelle, é Araripe. É Deoclécio, é Camarão, é Protásio. Eles renascem a cada 10 de julho, quando jovens mãos empunham espadins e bradam o juramento que marcará suas vidas.

O meu sonho será realizado, porque ele vem de longe, e ganha força a cada dia, e apura o passo na caminhada para o destino de nossa Aeronáutica. O meu sonho virá, pois se você crê neste País e ama a Força Aérea, ele também é o seu sonho... ✈

Ten.-Brig.-do-Ar LUIZ CARLOS DA SILVA BUENO  
Comandante da Aeronáutica



Carlos Eduardo Bellizzi  
Ten.- Cel. Méd.

**E**m 18 de agosto de 1934 era entregue à Sociedade Beneficente Itapagipe, o Hospital Alemão do Rio de Janeiro, cuja pedra fundamental havia sido lançada em 1932.

Foram oito anos de relativa tranqüilidade, até que o clima de instabilidade na Europa culminou na Segunda Guerra Mundial. Pelo fato de o Brasil e a Alemanha terem posições opostas no conflito, o Governo brasileiro transferiu para seu domínio o hospital, em 17 de agosto de 1942. Dez dias após, pela Portaria Ministerial nº 100, era criado o *Hospital Central da Aeronáutica*.

Pleno de história, esse tradicional hospital, desde os seus primórdios, sempre objetivou oferecer um atendimento diferenciado aos seus usuários. Não foi sem motivo, já que na época da inauguração, o nosocômio do bairro do Rio Comprido constituía razão de orgulho para a cidade, passando a representar um paradigma de excelência em saúde que transcendia as esferas municipal e estadual.

Ao longo destas décadas, o HCA vem experimentando uma evolução contínua, orquestrada pelo talento, pela ousadia e determinação daqueles que o dirigiram.

Desde o então Coronel Médico, Dr. Ângelo Godinho dos Santos, seu primeiro Diretor, cada um dos

seus sucessores, com seu estilo, contribuiu, inegavelmente, para forjar a personalidade do mais antigo hospital da Aeronáutica brasileira.

Pertencer ao elenco profissional deste *elegante sexagenário, ícone da Saúde Aeronáutica* representa, para o efetivo, uma honra, uma distinção como poucas – afinal considera-se o HCA mais do que paredes, piso, estrutura sólida: *sente-se como um verdadeiro organismo vivo*, com um *coração* capaz de alojar sentimentos de solidariedade, de respeito pelo próximo, com uma *mente* voltada à busca incessante de soluções que tragam alento aos pacientes e, porque não dizer, com uma *alma* que permite a geração de uma atmosfera, quase que mágica, tão positiva, que confere uma sensação de bem-estar geral.

Imbuídos do senso de responsabilidade para com as gerações do passado, presente e futuro a administração, o corpo clínico, o pessoal de logística e as autoridades vêm envidando esforços no sentido de possibilitar que o HCA preste cada vez mais efetiva atenção à saúde, de modo que se mantenha firme ao encontro da definição mais ampla do que é saúde: *a ausência de doença e o bem-estar físico e mental*.

Para proporcionar um atendimento de qualidade, nos dias atuais, não basta oferecer somente uma consulta com um bom profissional. Há que existir



# “Nos olhos do jovem arde a chama. Nos do velho brilha a luz.”

**Victor Hugo**

um conjunto de situações que colaborem para a satisfação do usuário. Portanto, é importante ter em mente que assim como o ambiente – *mesmo sob o ponto de vista físico* – influencia o homem, a urbanidade desenvolve as relações humanas, assim como a valorização do homem acaba por inculcar-lhe o senso de que seu papel na organização determina o nível de qualidade almejado pela administração. O somatório exitoso destas três condições propicia a geração de uma atmosfera de harmonia fundamental para assegurar um clima de camaradagem entre profissionais; uma elevada auto estima do pessoal de apoio; e uma relação médico-paciente fortemente construtiva.

Complementando os pré-requisitos anteriores, constata-se que o conforto, o aspecto das instalações, a sobriedade do ambiente, a oferta de informações adequadas e úteis, a cortesia de quem estabelece o primeiro contato, a boa vontade em dissolver os problemas que angustiam os usuários, e a certeza de que todos são realmente importantes nas suas funções, são alguns ingredientes que compõem a possível *fórmula para o sucesso*.

No encaixo da qualidade em atendimento, a administração vem priorizando duas vertentes: a que corresponde às *relações humanas* e aquela que interessa ao *campo material*.

Prestigiou-se a Comunicação Social como instrumento essencial para estabelecer um elo entre a Direção e os Usuários através do emprego, dentre as atribuições previstas, das chamadas caixas **Fale com o Diretor**.

Foi criada a Ouvidoria, com o objetivo de oferecer um apoio adicional aos pacientes que desejem externar verbalmente suas sugestões, elogios e reclamações.

Se hoje o HCA detém uma aparência mais jovem, tal fato deve-se às *autoridades que disponibilizam recursos para esta finalidade: ampliar, redimensionar e revitalizar instalações*, com o fito de proporcionar ao usuário melhores condições de atendimento, consoante seus anseios, sugestões e reivindicações.

Aperfeiçoou-se o sistema de marcações de consultas com o **Call Center**.

A atenção à infância foi materializada pela criação da Unidade de Tratamento Intensivo Pediátrica (UTI-PED), em contigüidade à já existente Unidade de Terapia Intensiva Neonatal (UTI-NEO).

Outra conquista importante foi a inauguração da Enfermaria de Psiquiatria, sob a égide da chamada Reforma Psiquiátrica, que confere uma nova abordagem às doenças tratadas pela especialidade.

O redimensionamento da antiga Seção de Radiologia – que passou a ser denominada de Seção de Diagnóstico por Imagens (SEDIM) – constituiu um ganho significativo

para os pacientes pois, concentrando todos os equipamentos de imagens num único centro, os usuários não precisam se deslocar para diversos locais a fim de realizarem seus exames.

A Unidade de Emergência (UEM) foi contemplada com uma sala de atendimento ao grande trauma, desvinculada das dependências nas quais a equi-



pe da sala do Médico-de-Dia procede ao atendimento de natureza clínica e cirúrgica de pequeno porte.

A revitalização e expansão da Unidade de Centro Cirúrgico (UCC), no sexto andar, credenciam o HCA como o hospital militar de maior dimensão neste segmento da atividade. O acréscimo de uma sala cirúrgica, de uma ampla RPA (Recuperação Pós-Anestésica) e de dependências adequadas para plantonistas brindaram o hospital com uma conquista há muito almejada. O bloco operatório renovado recebeu um piso especial – isolante – do mesmo tipo empregado nos melhores hospitais da cidade. Foram adquiridos focos cirúrgicos (focos de luz) de última geração, que não permitem a formação de sombras. Os sistemas elétrico e hidráulico foram recuperados, representando um fator de segurança importante. As salas passaram a dispor de terminais que viabilizam a realização de videoconferências, recurso importante para o desenvolvimento do ensino.

A reboque da ampliação da Unidade de Centro Cirúrgico foi delimitada a área destinada ao Centro Obstétrico, no quinto andar, cuja instalação dar-se-á até o final deste ano.

O investimento na Terceira Idade está simbolizado pela inauguração das dependências da Unidade de Geriatria e Gerontologia (UGG), com o aproveitamento das antigas instalações da Seção de Arquivo Médico e Estatísticas (SAME) e cantina. Na UGG, o idoso tem à sua disposição um programa de atividades altamente motivadoras, incluindo aquelas de cunho artístico-cultural, como o *Coral da UGG do HCA*.

O Serviço de Atendimento Domiciliar (SAD), popularmente conhecido como *homecare*, teve sua sede de controle instalada nas dependências da UGG. O SAD é mais um serviço de assistência aos pacientes que não podem sair do domicílio. Eles são avaliados e tratados em casa pela equipe de saúde do HCA.

Outro avanço importante foi a finalização da Estação de Tratamento de Esgoto Hospitalar, uma exigência ambiental de importância capital, que vem



ao encontro dos pré-requisitos, apontados pela Vigilância Sanitária, como fundamentais para inserir o HCA no **Programa Rio-Transplantes**. A realização desta obra possibilitou, de forma oportuna e econômica, a construção do novo muro do hospital, que me-

lhorou a condição de segurança das instalações; a criação do portão lateral para o ingresso de carga, sem promover retenções de trânsito; e a reconfiguração do portão principal de acesso, o que oferece mais conforto à Guarda, facilitando a identificação noturna.

Diversos projetos de interesse direto do usuário estão em andamento. Dentre eles pode-se destacar a conclusão do Centro Obstétrico, já mencionado; o estabelecimento da nova Divisão Odontológica; a ampliação da Psiquiatria; as novas instalações da Psicologia; a revitalização do Laboratório; e a nova dinamização da Seção de Arquivo Médico e Estatísticas (SAME), com a otimização da área física. Existem ainda vários outros projetos que giram em torno da aquisição de equipamentos, e também no segmento logístico, os quais traduzirão amplos benefícios para os pacientes de forma indireta.

Este é o Hospital Central da Aeronáutica, uma organização que conta com uma equipe que procura sempre atingir a *eficiência*, a *eficácia* e a *efetividade* em todas as suas áreas de atuação.

Deve-se enfatizar que o ponto fundamental é o entendimento de que equipe é mais do que um grupo de pessoas; é a soma de muitas energias. Mais do que a divisão de tarefas é a união em torno de um objetivo. A parceria cria a confiança, a habilidade cria o respeito e o sincronismo de todos produz resultados notáveis. Talvez esta interpretação semântica seja o outro *ingrediente para o êxito*.

Finalmente, prezado leitor, fica para reflexão o pensamento de Joseph Juran:

“Os membros de uma equipe vencedora lutam contra seus concorrentes. Os membros de uma equipe perdedora lutam entre si.” ✈



**“Ouvi dizer que na América do Sul ainda existem comunistas, o que eu acho um charme! Como se nada tivesse acontecido.”**  
(Doris Lessing, 82 anos, no livro *The Sweetest Dream*)

# A Sobrevivência da Utopia Socialista

Carlos Ilich Santos Azambuja  
Historiador

**E**m seu último livro, *A Grande Parada*, Jean-François Revel, membro da Academia Francesa, jornalista e escritor francês, estudou o escândalo da sobrevivência da utopia socialista após a queda do Muro de Berlim, comprovando que uma ideologia pode terminar no domínio dos fatos mas persistir nas mentes e no domínio dos espíritos. É preciso tempo para que essas imposturas desapareçam.

Como escreveu o sociólogo José Arthur Rios, na apresentação do livro, “a utopia é, assim, per-

**“Eles querem ser julgados pelo que dizem, quando na oposição, e não pelo que fizeram, quando governo.”**

*manentemente adiada. Nunca se realizou; mas amanhã, quem sabe (...) com um pouco mais de boa vontade, mais algumas voltas no parafuso, mais alguns milhares de vozes silenciadas, de presos recolhidos a masmorras. De opositores executados – e já chegamos lá.”*

O texto abaixo é um pequeno resumo de um

dos capítulos de *A Grande Parada*. Destina-se às novas gerações que não acompanharam o apogeu e o derradeiro espasmo da *doutrina científica*, uma aberração criminosa derrubada não por seus opositores, mas pelos povos que viveram sob ela.

Atualmente, a reabilitação do marxismo-leninismo está em alta. Ela prolifera em livros e artigos que nos aconselham – não, essa não é a palavra correta – que nos intimam a voltar ao *verdadeiro Marx*, ou seja, ao século passado. A legião de combatentes marxistas redobrou em ferocidade exatamente a partir do ano em que a História acabava de destruir seu objeto de adoração, passando, então, a arrastar novamente a bola de ferro da utopia socialista.

Livres da importuna realidade, à qual passaram a negar qualquer valor de prova, os leais seguidores recuperaram sua intransigência. Sentiram-se finalmente livres para novamente passar a santificar um socialismo devolvido à sua condição primitiva: a utopia. O socialismo praticado dava margem a críticas. A utopia, ao contrário, é por definição inatingível. O comunismo, como utopia, não tem obrigação de apresentar resultados. Sua única função é permitir aos seus adeptos a condenação do que existe em nome daquilo que não existe. Eles querem ser julgados pelo que *dizem*, quando na oposição, e não pelo que *fizeram*, quando governo.

Nos artigos da imprensa ocidental do início

da década de 90 proliferavam duas noções que apreciavam com grande assiduidade. A primeira é que seria necessário, de uma vez por todas, colocar uma pedra sobre o comunismo e tudo aquilo que a ele se relacionasse. A segunda era que a solução liberal surgia, então, após o desastre marxista, não como o melhor caminho, mas como o único possível.

Ao final da década de 90, todavia, a virada foi vertiginosa. Essas duas noções voltaram a ser es-

## **“O remédio comunista transformou em ruínas as sociedades, as quais foram obrigadas a tomá-lo...”**

pezinhadas quase universalmente. Tendo sido abandonado na prática, o comunismo passou a ser cada vez menos condenado. E sendo quase mundialmente condenado, o liberalismo é cada vez mais praticado, especialmente pela Esquerda marxista, uma espécie de museu de História Natural do pensamento científico mumificado. A defesa póstuma do comunismo tem, como complemento, a colocação do liberalismo no banco dos réus, uma vez que reabilitar o comunismo seria uma tarefa muito difícil, quase impossível. Decidiu-se, então, defendê-lo indiretamente, mostrando que seu oposto, o liberalismo, seria ainda pior.

Na verdade, na Europa, assim como na América Latina, a certeza de pertencer à esquerda repousa sobre um critério bem simples, de fácil entendimento para qualquer deficiente mental: ser, em qualquer circunstância, aconteça o que acontecer, venha o que vier, antiamericano e condenar o *imperialismo ianque*.

Na França, por exemplo, o antiamericanismo chegou às raias do delírio, na década de 1990-2000, quando os franceses descobriram que os EUA haviam emergido da Guerra Fria como uma superpotência isolada.

Sob o impacto do naufrágio, foram admitidos, se bem que a contragosto, a falência e até mesmo os crimes do comunismo. Depois de vários adiamentos, era chegada a hora do juízo final para o comunismo como doutrina. Tudo o mais era arqueologia.

Assim, o comunismo havia produzido nada mais do que a miséria, injustiças e massacres. Não por conta de traições fortuitas, ou má sorte, mas pela própria lógica de suas verdades mais profundas. Essa foi a revelação de 1990. Mais do que o socialismo real, a História condenou a própria idéia do comunismo. Não podendo apoiar-se em fatos, ele se reduziu a uma crença supersticiosa de que, em alguma galáxia longínqua, encontraríamos uma sociedade perfeita, próspera, justa, feliz e, evidentemente, comunista.

Os socialistas, embora confessando de tempos em tempos, em suas manobras táticas, os maus resultados e as atrocidades do comunismo, rechaçavam categoricamente a noção de que esses *inconvenientes* representassem a *essência* do socialismo. Essa permanece intacta, imaculada e destinada a uma nova e próxima encarnação.

O comunismo não pode ser condenado pelos seus atos, por mais reacionários. Reacionárias são as pessoas que o julgam pelos seus atos, pois não são os atos que devem servir de critério e sim as intenções. Como o comunismo, no fundo, não pertence a este mundo, o seu fracasso, aqui embaixo, é culpa do mundo e não do conceito comunista. A partir dessa lógica, os que o recusam, alegando o que ele fez, são motivados, na verdade, por um secreto ódio contra o que precisava ser feito: alcançar a justiça universal. O anticomunismo é, portanto, condenável, por mais negativo que seja o balanço do comunismo.

Os homens e mulheres que durante os últimos 150 anos tentaram empregar sua inteligência a serviço da Verdade, “*caluniando*” e buscando estabelecer um relato preciso da impostura comunista, são muito menos generosos que aqueles que serviram ao comunismo, mesmo à custa de uma vida inteira passada na mentira e na imbecilidade.

Qualquer pessoa que tenha aberto os olhos com lucidez sobre o comunismo, tal como ele era real-



mente, ou tal como sua queda o revelou, essa pessoa estaria ou ainda está abraçando uma crença egoísta e mesquinha. Tal atitude foi e continua sendo, ainda hoje *de Direita*, reacionária, pois esse hipócrita estaria escondendo sua aversão não pelo comunismo em si, mas pela sociedade justa que o comunismo *iria criar*.

A partir desse complexo amontoado de argúcias, torna-se possível dar o passo seguinte, alegando que os mais infelizes, aqueles pelos quais se deve ter compaixão, nesse período em que se extinguiu *a grande luz a Leste*, não são as vítimas passadas e presentes do comunismo, mas seus antigos adeptos, hoje cruelmente postos à prova por sua morte.

Esse passo foi dado por Danièle Sallenave em seu artigo *Fim do Comunismo: o Inverno das Almas*, no qual ela confessa que o comunismo era “*uma tirania odiosa e um modelo econômico nefasto*”. Mas, ao mesmo tempo, era o único sistema que poderia nos salvar do “*aprisionamento pelo consumo*”, do liberalismo desenfreado, do império do dinheiro, da dominação e do desprezo.

Com suas lágrimas, em seu artigo que pode ser comparado a um salmo, ela tenta apagar um século e meio de História no qual o socialismo teve inúmeras oportunidades de demonstrar seu valor.

O remédio comunista transformou em ruínas as sociedades, as quais foram obrigadas a tomá-lo; ele subjugou, imbecilizou e matou homens e mulheres, destruiu a cultura, mas continua sendo o único remédio. E o liberalismo continua sendo a pior doença, da qual estamos impedidos para sempre de nos curar devido à queda do comunismo.

Assim sendo, o postulado básico permanece inalterado. Embora o comunismo tenha contribuído para agravar as injustiças, ser contra ele é ser contra a justiça, pois o perigo maior continua sendo o capitalismo.

Nesse sentido, toda tentativa de avaliar serenamente o passado do comunismo, agora que ele já não é mais um elemento político do presente, toda obra consagrada ao pós-comunismo, às sociedades gravemente mutiladas por décadas de escravidão totalitária, todo balanço, toda pesquisa passaram a ser considerados “*nostalgia da guerra-fria*” disfarçada de curiosidade científica. Por que

remexer nessas velharias?

Assim, em diversos países, inclusive no Brasil, no momento em que o comunismo acabou de ser desmantelado e quando o horror do seu passado surgiu definitivamente com todas as cores, são os anticomunistas que o combateram que estão no banco dos réus. Afinal de contas, eles não se enganaram? Por que esses obcecados haviam qualificado o comunismo como irreversível? Ora, ele não desapareceu? Isso comprova que eles estavam errados!

Deve ser dito que a longevidade do comunismo foi uma anomalia, que dependeu da excelência de seu sistema repressivo associado à complacência paradoxal das democracias que, por diversas vezes, socorreram sua economia e aquiesceram à sua diplomacia.

No mais, é importante que fique claro que o que marcou a falência do comunismo não foi a queda do Muro de Berlim, em 9 de novembro de 1989, mas sua construção, em 1961. Ela foi a prova de

**“...que fique claro  
que o que marcou a  
falência do comunismo  
não foi a queda do  
Muro de Berlim,  
...mas sua construção...”**

que o *socialismo real* havia atingido um tal ponto de decomposição que se viu obrigado a aprisionar seus cidadãos para impedi-los de fugir.

Finalmente, uma das razões pela qual se deve continuar lutando contra ocultação da natureza intrinsecamente totalitária e criminosa do comunismo é que, embora ele tenha recuado consideravelmente desde a derrocada da União Soviética, continua sendo uma esperança para os inimigos da liberdade, sempre ávidos por instalar um regime de opressão em nome de uma suposta defesa dos oprimidos. 

# ACESSO FERROVIÁRIO

## "Este conceito permite o fácil acesso de grandes

Edmilton Menezes da Silva  
Técnico do LAC

Nas últimas décadas, os principais modos de transporte tornaram-se intensamente congestionados, notadamente nas regiões metropolitanas com grande densidade populacional e distribuição espacial espalhada. Este fato atinge diretamente o transporte aéreo que necessita de acessibilidade rápida e eficiente a partir dos diferentes pólos geradores de uma cidade até seus aeroportos.

Em muitas situações, a duração da jornada de uma viagem porta a porta (por carro ou avião) tende a ser imprevisível, já que os congestionamentos do tráfego em ambos os modais (tanto na superfície quanto no espaço aéreo) fazem com que os viajantes percam tempo excessivo e passem a optar por sistemas que estão em transformação e se tornando mais eficientes como, por exemplo, o sistema ferroviário. Este sistema vem se apresentando como o modo mais fácil, menos estressante, mais econômico e o modelo ambientalmente mais compatível e politicamente correto para transportar pessoas que embarcam ou desembarcam nos aeroportos.

### Por que oferecer Ligações Ferroviárias nos Acessos aos Aeroportos?

A importância fundamental em oferecer ligações ferroviárias (metrô ou suas diversas alternativas existentes) entre o aeroporto e seus pólos geradores de tráfego reside em estabelecer um sistema de alta capacidade, rápido e eficiente, compatível com o crescimento da demanda aérea em todo o mundo. Não é por outro motivo que este princípio vem norteando a implementação deste ser-

**“Aspectos como velocidade, economia, conforto e segurança tendem a ser melhores neste sistema”...**

viço nos aeroportos localizados em cidades que têm sido sede de jogos olímpicos ou de grandes eventos.

### O CAMINHO DO TREM PARA OS JOGOS

Serão 18 estações no trajeto.



Figura 1: Proposta de ligação ferroviária para os aeroportos do Rio de Janeiro

viço nos aeroportos localizados em cidades que têm sido sede de jogos olímpicos ou de grandes eventos.

Aspectos como velocidade, economia, conforto e segurança tendem a ser melhores neste sistema; vários exemplos desta eficiência estão presentes em todo o mundo. O Aeroporto de Heathrow em Londres dispõe de excelentes serviços ferroviários incluindo o Heathrow Express, que consome apenas 15 minutos para chegar ao centro, com a vantagem de retirar diariamente cerca de 3.000 veículos de suas congestionadas vias de acesso. Este fato representou uma melhoria ambiental em Londres, com benefícios para os residentes, funcionários e usuários do aeroporto.

Para exemplificar, a Tabela 1, a seguir, apresenta alguns aeroportos internacionais com elevadas demandas anuais e população diária flutuante que já dispõem da oferta do sistema ferroviário para acesso aos principais pólos geradores de tráfego.



# AOS AEROPORTOS

## contingentes da população aos aeroportos..."



**Tabela I: Aeroportos Internacionais com Acesso Ferroviário**

Aeroporto	Demanda Anual X (1.000.000)	Pessoas/Dia X (1.000)	Distância ao Centro (km)	Ano da Implantação do Transporte de Massa (Sistema Ferroviário)
Atlanta (Hartsfield Atlanta Int.)	78.	131.	14	1998
Londres (Heathrow)	62.	109.	24	1997
Paris (Charles de Gaulle)	48.	110.	23	1978

Fonte: Columbus World Airport Guide

do aeroporto fica comprometido quando a oferta dos transportes de superfície não está bem equacionada e inibe sua ampliação. Este fato exigiu a oferta

O número de pessoas circulando diariamente nas dependências desses complexos aeroportuários é muitas vezes superior à população de cidades de porte médio. Também em muitos casos o desenvolvimen-

to do aeroporto fica comprometido quando a oferta dos transportes de superfície não está bem equacionada e inibe sua ampliação. Este fato exigiu a oferta de sistemas de alta capacidade nos acessos de superfície que vêm sendo implementados, em sua maioria, quando da efetivação de grandes eventos, como a realização de jogos olímpicos.

### Transformação e Renascimento da Ferrovia

No decorrer do século XX, com o advento da indústria automobilística; da ênfase dada ao transporte rodoviário; e de uma política equivocada para o setor de transportes, ocorreu uma acentuada deterioração do sistema ferroviário.

Entretanto, com anos mais tarde, as dificuldades resultantes do crescimento acelerado do modo rodoviário, que tem conduzido as grandes cidades a um amplo caos urbano, associadas às transformações ocorridas no setor ferroviário, culminaram com o renascimento deste modal, tendo como implicação o redirecionamento do planejamento dos transportes.

Neste sentido, a atual tecnologia que permitiu a existência de trens mais rápidos e seguros está em consonância com as modernas estações ferroviárias, peças fundamentais para realizar mudanças e permitir uma adequada integração modal. Por outro lado, as possibilidades de se realizarem obras subterrâneas nos aeroportos existentes ampliaram



Figura 2: Exemplo de integração modal em plataforma de gare de trens



as chances da implementação deste serviço.

Este conceito permite o fácil acesso de grandes contingentes da população aos aeroportos, que cada vez mais movimentam a economia com a geração de novas demandas, geração de empregos e o desenvolvimento da atividade comercial ao adicionar áreas de shopping que oferecem grande vitalidade, complementadas com a conveniência de novas edificações em seus limites patrimoniais e área de entorno.

Apesar de longo atraso, as regiões metropolitanas brasileiras cada vez mais constróem novas linhas ou ampliam suas redes de metrô. No caso específico do Rio de Janeiro, encontra-se em licitação a implementação de novas linhas de metrô que deverão ligar os Aeroportos: Internacional Antonio Carlos Jobim

(Galeão) e Santos-Dumont à rede existente. Também em São Paulo os estudos já estão avançados com o objetivo de ligar o Aeroporto Internacional de Guarulhos ao atual sistema de metrô.

**“Estas inovações técnicas, em conjunto com projetos futurísticos foram capazes de trazer novos atrativos para os viajantes dos trens”...**



Figura 3: Facilidades de acesso às plataformas nas gares

## Competição Modal nos Acessos aos Aeroportos

A partir da segunda metade do século XX ocorreu o pleno desenvolvimento do transporte aéreo assim como do sistema rodoviário, inclusive como forma de acesso aos aeroportos. Nas grandes áreas urbanas, a utilização deste modal, principalmente o automóvel (ou até mesmo o ônibus), por sua flexibilidade para curtas distâncias, tornou-se cada vez mais intenso e conveniente nos acessos aos aeroportos. Mais recentemente, a partir dos anos de 1980, com a saturação das vias de acesso aos aeroportos, os viajantes desejavam outras opções para este particular deslocamento. Com a implementação do metrô (subterrâneo) em algumas das grandes cidades surgiu uma certa competição. Ainda assim, pelos elevados custos, menor diversidade de destinos e dificuldades em se realizarem obras, esse sistema atendia somente pequena parcela da população.

Apenas recentemente, com o desenvolvimento e a introdução dos trens de alta velocidade (conhecidos popularmente como trem bala) na França, Alemanha, Japão e outros países, foi possível reverter esta situação, reduzir o atraso tecnológico e suspender a deterioração.

Estas inovações técnicas, em conjunto com projetos futurísticos (Figuras 2 e 3), foram capazes de trazer novos atrativos para os viajantes dos trens, (como fácil acesso às plataformas de embarque e manuseio de bagagem) ao mesmo tempo em que ocorreram promoções desses serviços e uma renovação geral sobre o interesse pela viagem ferroviária, inclusive como forma de acesso aos aeroportos.

## Atual Processo de Desenvolvimento do Sistema

A Tabela 2, a seguir, mostra um panorama das ligações ferroviárias com aeroportos/pólos geradores existentes no começo de 1998, para todos os continentes. Alguns dos *links* planejados são mais especulativos que outros. Muitos dos aeroportos desta relação possuem mais de uma ligação ferroviária (rede de metrô urbano, trens rápidos suburbanos ou ligações de alta velocidade entre cidades), outros envolvem conexões com ônibus. Neste contexto apresentam-se uma discussão e um debate sobre o que realmente são *links* aéreo-ferroviários.


**Tabela 2: Número de Ligações Ferrovias/Aeroportos**

CONTINENTE	SISTEMA EXISTENTE	SISTEMA PLANEJADO
África	1	2
Ásia	7	22
Austrália	0	6
Europa	40	49
América do Norte	14	32
América do Sul	0	5
Total	62	116

Fonte: *International Air Rail Links. ACI Airports Council International*

### Rede de Alta Velocidade

Encontram-se em pleno desenvolvimento várias estações para trens de alta velocidade em aeroportos como, por exemplo, na Alemanha, nos aeroportos de Frankfurt, Dusseldorf, Colonia, Bonne Leipzig/Halle, que estarão brevemente conectados com a rede de alta velocidade. Os Aeroportos de Frankfurt, Zurique, Amsterdã (Schiphol), Paris (Charles de Gaulle) e Lyon Satolas já dispõem de rede de trem de alta velocidade.

Alguns *links* ferroviários de alta velocidade podem melhorar o desempenho e a capacidade de alguns aeroportos para os vôos de longa distância, por intermédio da substituição dos vôos de curta duração que possam competir com os trens de alta velocidade. Em particular, as ligações Frankfurt-Dusseldorf, Colônia-Bonn e Amsterdã-Bruxelas começam a trazer benefícios, já que a existência deste serviço se apresenta como vantajosa quando a capacidade do aeroporto é limitada.

Esta divisão de forças, entretanto, necessita de considerações comerciais, conhecimento do perfil dos usuários e outras características locais. A rede de trens de alta velocidade provavelmente pode oferecer o menor tempo na viagem centro a centro entre as cidades por ela servida, assim como melhores opções na escolha de destino e frequências, ou no caso em que o modo aéreo apresente um *hub* saturado, particularmente para jornadas abaixo de 500 km. Como exemplo, observa-se que atualmente 40 % do tráfego de passageiros entre Paris e Bruxelas são realizados por via férrea.

### As Vantagens da Intermodalidade

A intermodalidade aérea/ferroviária pode oferecer vantagens para estes dois modos de transportes tidos como os mais civilizados dos até então inventados, por oferecer rapidez, conforto, segurança e elevada capacidade, requisitos indispensáveis e esperados para as viagens neste início de século.

Apesar de as redes ferroviárias da maioria dos países europeus terem sido implantadas no século XIX, próximas aos centros populacionais, as mesmas vêm sendo melhoradas e modernizadas, proporcionando *links* até os maiores aeroportos e alcançando grandes benefícios, como por exemplo:

- redução nos congestionamentos das rodovias que se dirigem aos aeroportos;
- melhorias das condições ambientais no entorno dos aeroportos;
- transferência das viagens de curta distância dos passageiros aéreos para a rede ferroviária, permitindo maior liberdade da capacidade dos aeroportos;
- melhorias na acessibilidade aos aeroportos a partir das regiões circunvizinhas;
- oportunidade de investimentos do capital privado no sistema de transportes;
- promoção do crescimento da economia, do aeroporto e da vizinhança.

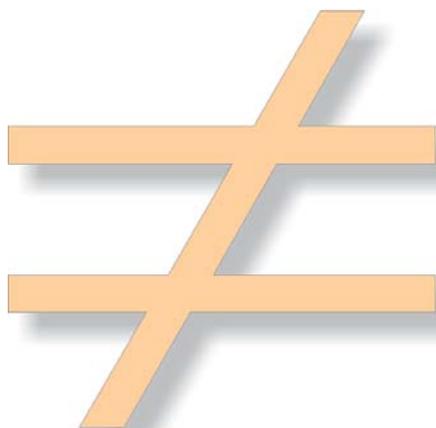
Algumas conclusões permitem afirmar que *links* de trens ligando aeroportos às redes existentes e a seus principais pólos geradores se constituem na solução para todos. Consagrados sistemas ferroviária/aeroporto, realizando ligações entre os complexos aeroportuários e os centros das cidades, como é o caso do Expresso Heathrow em Londres, poderão servir de exemplo para muitas regiões metropolitanas e aeroportos com grandes demandas.

Apesar das dificuldades e dos custos de implantação do sistema ferroviário, as vantagens advindas em implementar um modelo como este

na ligação cidade/aeroporto são consideráveis e, em alguns casos, representa a única saída para o desenvolvimento dos aeroportos a serem atendidos.

Finalmente, como é finita a capacidade do sistema rodoviário em atender aos grandes aeroportos, e são mínimas as chances de incrementar novos acessos rodoviários para eles, a implementação do sistema metrô/ferroviário é altamente recomendável e uma questão de tempo. 

**“...links ferroviários de alta velocidade podem melhorar o desempenho e a capacidade de alguns aeroportos”...**



# DÁ NO

Ten.-Brig.-do-Ar José Carlos Pereira  
Comandante-Geral do Ar

Ultimamente ando me questionando sobre quais seriam os elementos responsáveis ou irresponsáveis por certos desmandos e safadagens que devastam a minha santa paciência cotidiana. A maioria de meus amigos considera estas minhas inquietações uma grande bobagem. Dizem eles: – *Adianta alguma coisa conhecer as origens? Você pode mudar alguma coisa? Então fica quieto que dá tudo no mesmo...*

Pois é. Estava me sentindo como um samurai desempregado quando tive uma conversa interessantíssima com um conhecido dinossauro congelado. O cérebro de tainha levou quase vinte minutos para me demonstrar o perigo de um governo de Esquerda levar o Brasil a ser um satélite de Cuba. Quando argumentei que existia uma certa diferença entre a Cuba de hoje e a extinta União Soviética, o paranormal contra-argumentou: – *Dá no mesmo. É tudo comunista.*

Velhos adoram conversar sobre velhice, ou seja, as respectivas doenças, os últimos óbitos da turma, os novos remédios e, com mórbido masoquismo, as perspectivas para a própria morte. Outro dia, em um almoço festivo, me vi em uma mesa de velhos ortodoxos. Entre carnes brancas, montanhas de folhas que levantariam suspeitas no I B A M A , nenhuma manteiguinha e muito menos açúcar, iniciou-se caloroso debate sobre as vantagens e desvantagens entre o câncer de próstata e o infarto fulminante, cada opção com ferrenhos especialistas. Quando concluí minha

sobremesa de abacaxi azedo, a mesa também concluiu que: – *Dá no mesmo.*

Acho que foi logo depois desse almoço que encontrei um antigo guru, ainda uma mente respeitável; desses raros mestres capazes de recuar a bateria sem bagunçar o desfile. Pois foi aí que, cheio dos cuidados no falar, perguntei ao mestre qual era a explicação para que elevadas posições da escala social pudessem ser ocupadas por carreiristas corruptos e incompetentes. O velho guru contraiu o rosto, como se tivesse sido atingido no âmago de sua alma, e proferiu a seguinte sapiência: – *Jota, fica frio, não faz diferença. Do jeito que as coisas vão, dá tudo no mesmo...*No desespero, perguntei o que é que dá no mesmo. A resposta foi arrasadora: – *Tudo.*

Não sei bem onde foi, mas um jornalista conseguiu me interceptar para a mais *cacete* das conversas de minha atualidade: o bendito Projeto FX. Aliás, acho que chegarei ao túmulo sem descobrir a razão do sucesso de mídia desse projeto. Várias nações estão comprando centenas de aeronaves por dezenas de bilhões e ninguém fala nada. Nós não estamos comprando nem uma esquadrilha, eu diria que é o caso de uma pequena ninhada, e lá vêm reportagens, páginas e páginas do melhor *besteirol*, especialista em nada dando opinião sobre tudo, gigolôs da estratégia assassinando de Clausewitz a Joãozinho Trinta. Meu jornalista, depois de longuíssima dissertação sobre equilíbrio comercial, compensações tecnológicas, profundos e obscuros interesses po-



# MESMO...

líticos e mais uma considerável sucessão de asneiras, formulou a questão definitiva: – *Qual o melhor avião para o Brasil?* O tom solene da pergunta levou-me a considerar o outro dilema entre a próstata e o miocárdio. No meu melhor esforço facial de pompa e austeridade, respondi: – *Qualquer um. Dá tudo no mesmo...*

E o meu amigo Marinho, sempre preocupado com a nossa Revista do Clube, telefonou pergun-

tando sobre a edição na qual deveria sair isto, que eu não sei se é crônica, narrativa ou lá o quê. Tanto faz. Vocês pensam que minha resposta ao Marinho foi *dá no mesmo*? Errado. Vinguei-me com extenso *besteirol* sobre aspectos fundamentais da oportunidade na mídia, senso crítico aplicado aos conceitos essenciais da conjuntura e variáveis sócio-psíquicas na comunicação de massas. Depois fui à praia, quero dizer, ao *shopping*. Dá no mesmo. ✈

## Revista aeronáutica

10.000 exemplares

### Distribuição:

Associados do Clube de Aeronáutica, Embaixadas, Comissões Aeronáuticas no Exterior, Presidência da República, Organizações do Comando da Aeronáutica e aeronaves militares que transportam autoridades do Executivo, Legislativo e Judiciário.



### PALAVRAS PRECIOSAS

A intenção do Departamento Cultural é levar a todos uma *Revista aeronáutica* dinâmica e atual, que represente a pluralidade de pensamento dos sócios do Clube de Aeronáutica.

Antes de tudo, isso só poderá ser feito com a colaboração de cada integrante do Quadro Social.

Assim, enviem-nos matéria publicável, com informações atraentes, atuais e de interesse da sociedade brasileira.

O texto deve ser claro, conciso e, em princípio, ter no máximo 3 laudas datilografadas ou digitadas.

Em face da exigüidade de espaço, este Departamento não pode assumir compromisso quanto à publicação das matérias. Um *Conselho Editorial* estuda, analisa e, por consenso, determina quais serão os textos publicados, utilizando critérios próprios.

É importante não esquecer de nos enviar o nome completo do autor, sua qualificação, sugestões de ilustrações para o texto, endereço, telefone para contato e esclarecimento de dúvidas.

Venham participar! Envie seus textos.

**Anuncie** Tel./FAX (21) 2220-3691 - e-mail: revista@caer.org.br

# O Apoio ao Homem no SISCEAB

“...busca contínua da melhoria da qualidade de vida dos seus integrantes...”

*Reginaldo dos Santos Guimarães  
Cel. Av. RR*

**N**ovas tecnologias, novos conceitos e o aumento do volume do tráfego aéreo têm imposto mudanças de atitude, de comportamento, bem como a interiorização de equipamentos e de profissionais do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), em apoio à Navegação Aérea.

No alvorecer deste século, para atendimento a esses desafios, foi criado o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), concomitantemente à implantação gradativa do Sistema de Navegação do Futuro, com suporte de tecnologia satelital – Sistema de Comunicação, Navegação, Vigilância e Gerenciamento de Tráfego (CNS/ATM).

Ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) – Órgão Central do SISCEAB – e suas organizações subordinadas, compete implantar, operar e manter os meios de apoio necessários à circulação segura

e eficiente do tráfego aéreo civil e militar, no espaço aéreo sob jurisdição e responsabilidade do Brasil.

## Espaço Aéreo sob Jurisdição e Responsabilidade do Brasil

O SISCEAB dispõe atualmente de efetivo superior a doze mil profissionais, lotados nas Organizações subordinadas e respectivos Destacamentos, cobrindo todo o território nacional, lamentavelmente em localidades nem sempre providas da necessária infra-estrutura de apoio ao pessoal e a seus dependentes, a par das questões de Segurança e Defesa.

*“...resgatar a tradição originada na extinta Diretoria de Rotas Aéreas...”*

## Divisão de Apoio ao Homem

Objetivando potencializar o apoio e a valorização do ser humano, e resgatar a tradição originada na extinta Diretoria de Rotas Aéreas, o DECEA criou a **Divisão de Apoio ao Homem (D-APH)**.

O Apoio e a Valorização do ser humano têm como propósitos obter maior eficácia e eficiência do SISCEAB, mediante a busca contínua da melhoria da qualidade de vida dos seus integrantes, atuando nas áreas de assistência social, saúde, psicologia, higiene e segurança do trabalho, gestão da qualidade, segurança e defesa, entre outras.

A **Divisão de Apoio ao Homem (D-APH)**, subordinada ao Subdepartamento de Administração do DECEA, atua como elo divulgador e facilitador dos sistemas voltados para o apoio e a va-





lização do ser humano e já instituídos no Comando da Aeronáutica, quais sejam:

- Sistema de Assistência Social (Órgão Central – Diretoria de Intendência);
- Sistema de Saúde (Órgão Central – Diretoria de Saúde);
- Sistema de Psicologia (Órgão Central – Instituto de Psicologia);
- Segurança e Defesa (Assunto não organizado em Sistema, conduzido pelo Comando-Geral do Ar).

A D-APH proporciona, também, suporte administrativo, técnico, operacional, além da normalização e fiscalização de outras atividades, igualmente importantes, relativas ao Apoio ao Homem, como por exemplo:



- Higiene e Segurança do Trabalho;
- Gestão da Qualidade;
- Prevenção ao Uso Abusivo de Substâncias Químicas.

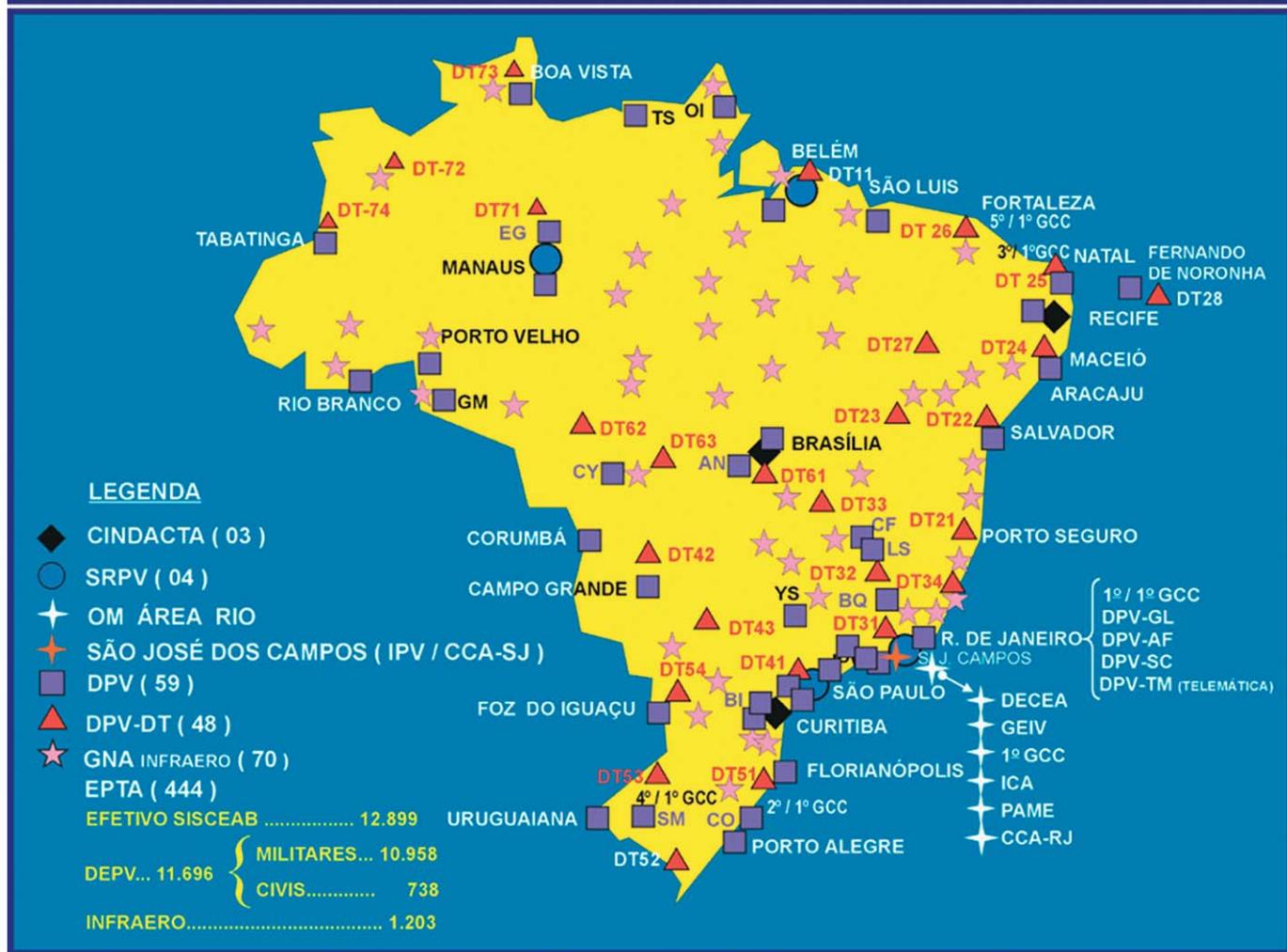
Ao instituir, em seu Regimento, um setor dedicado exclusivamente às questões de apoio e valorização do ser humano, o DECEA deu mais um passo reconhecidamente modesto, em face das necessidades, mas que, somado a todas os demais esforços, contribuirá

para tornar gradativamente real, palpável e visível a melhoria na qualidade de vida das pessoas que integram o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Para obtenção de melhores detalhes ou informações: [www.decea.intraer/sdad/daph.index](http://www.decea.intraer/sdad/daph.index)



## DESDOBRAMENTO ORGANIZAÇÕES SUBORDINADAS AO DECEA





Com relação à reforma da Previdência, e no que diz respeito aos militares, passado o momento inicial dos debates e quando se arrefecem as emoções, pode e deve o assunto vir sempre à baila (para que dele não se esqueçam), com serenidade e firmeza de argumentos e de atitudes, porque ele não estará esgotado mesmo depois da aprovação final pelo Congresso. É, portanto, oportuno e necessário voltar à carga independentemente de terem os militares sido ou não atirados à vala comum das vítimas de tão infundado movimento. Movimento tendencioso, por trazer em si uma variada gama de motivos, desde os mais puros e justos usados apenas como fachada, aos mais torpes, ocultos no claro procedimento demagógico do populismo e nos imensos interesses do bilionário filão securitário. Tudo isto agravado pela deliberada intenção da Administração Pública em esconder a sua culpa por ter, histórica, contumaz e voluntariamente mal gerido a incalculável soma a ela confiada pelos contribuintes, sejam eles empregados públicos ou privados.

Não se deve esquecer, entretanto, além da culpa pela incompetência e pelo descaso com os bens de ou-

Previdência como beneficiário, no passado e/ou no presente, ele e sua esposa, das poderosas PREVI e CASSI do Banco do Brasil onde eram funcionários – muitas das inimagináveis vantagens desfrutadas pelos participantes dos fundos de pensão e das caixas de assistência das estatais, para as quais, ao contrário dos fundos de saúde dos militares, contribuíram e contribuem generosamente os instituidores deles (entenda-se o Tesouro Nacional) através de vultosos aportes financeiros regulares e extraordinários, além da transferência de valioso patrimônio. Mesmo assim, jamais se atreveu a fazer com eles o que estão a fazer conosco, pois que, também ao contrário do nosso submisso comportamento, parariam eles o Brasil, como, por muito menos, já o fizeram várias vezes.

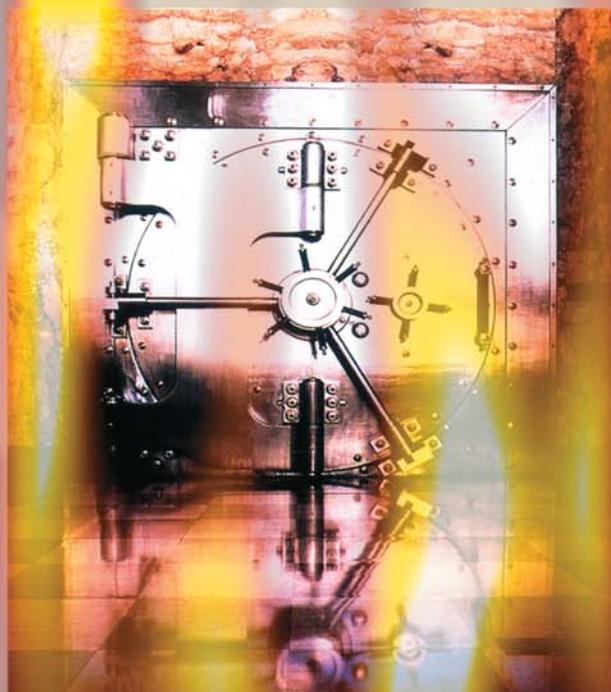
Este comportamento merece uma breve análise, calcado que é na espontânea convicção da disciplina, na livre aceitação da hierarquia e na orgulhosa disposição para o sacrifício. Numa síntese do poema de Gabriela Mistral, constitui este modo de vida a alegria de servir. Contudo, há uma tênue barreira em servir sem ser servil, em obedecer sem ser covarde, em ser leal sem passividade e em ser paciente sem ser acomodado. Esta barreira, ainda que tênue, tem mantido a autoridade dos

# Fundação Previdenciária

trem, ter ainda o governo, como ente intemporal e impessoal, o dolo de, ao longo do tempo, desviar os recursos de terceiros para finalidades bem diversas daquelas a que se destinavam. Partindo do geral para o particular, faz-se necessário lembrar que este costume nefasto está em plena atividade quando o governo retém os pertences alheios. Refiro-me ao contingenciamento dos recursos dos fundos de saúde das três Forças Singulares, formados exclusivamente pela contribuição dos militares e nos quais o poder público não coloca um centavo sequer.

A exemplo de empresários – como frequentemente noticiado que não repassam aos cofres públicos os impostos e tributos por eles recolhidos, assim como os descontos previdenciários e fiscais de seus empregados – têm adotado os sucessivos governos, e o atual principalmente, igual prática, a qual só não se afigura como o delito da apropriação indébita por não ser em proveito de pessoa física ou jurídica.

No momento, ao falar de privilégios, omitem os formuladores da atual política – à frente deles o Ministro da





Renato Paiva Lamounier  
Cel. An. RR

**“...um confiável  
instrumento de  
independência e  
bem-estar para os  
militares e suas  
famílias...”**

# Militar

# Uma Necessidade

chefes militares, sejam eles os de carreira ou os investidos do poder constitucional para a condução política e estratégica das Forças Armadas. Esta barreira não pode ser rompida e não o será enquanto a lealdade, a confiança e o respeito forem uma via de duas mãos. Por esta via transitam outros valores como o da Justiça e o do Direito. Recorrer a estes valores é fortalecer a instituição e, como nos ensina Rudolf von Jhering, “a Justiça sustenta numa das mãos a balança com que pesa o Direito, enquanto na outra segura a espada por meio da qual o defende. A espada sem a balança é a força bruta; a balança sem a espada, a impotência do Direito”.

Com este espírito há dois caminhos a seguir : o primeiro é ajuizar de imediato uma ação contra a União com

o fim de cessar pronta e completamente o contingenciamento (belo eufemismo para confisco!) e a devolução total e incontinenti dos valores pertencentes aos fundos de saúde da Marinha, do Exército e da Aeronáutica. A segunda é organizarem, os integrantes de cada Força, fundações próprias para administrar os seus respectivos fundos. Inicialmente fazendo com a União, como transição, a co-gestão dos recursos da Pensão Militar (se o poder público, como nosso empregador, não coloca nela nenhum dinheiro, por que teria ele exclusividade e total independência para administrá-la? Vale lembrar que na Previdência Social o empregador participa com a maior parte, além do FGTS para o qual o empregado não contribui). Quanto ao Fundo de Saúde, a autogestão seria dire-



ta e já, independente e soberana, de acordo com legislação específica e regulamentos próprios, de forma a permitir a sua organização nos moldes de muitas instituições exitosas já funcionando, e onde seria buscada a experiência necessária. Para tanto não faltam recursos humanos disponíveis em uma imensa legião de militares da reserva, onde seriam selecionados os que estiverem dispostos a colocar sua comprovada experiência, capacidade e honestidade à disposição desta causa, cuja importância dispensa acrescentar mais comentários.

Ao contratar diretamente os serviços dos profissionais e dos estabelecimentos de saúde, a Fundação não pagará a intermediação e os altos ganhos auferidos pelas empresas que exploram os planos de saúde, podendo, assim, melhor do que elas, remunerar os seus contratados. Esta prática, aliada à rapidez dos pagamentos, constituirá um vigoroso estímulo e proporci-

onará negociações vantajosas junto aos melhores prestadores de serviço. Aí incluem-se preferencialmente os Hospitais Militares, que poderão, ou não, ser por ela credenciados, dependendo do interesse recíproco em função da qualidade e da presteza de atendimento por eles oferecida, além de outros possíveis be-

nefícios mútuos. Não visando lucro, mas tão-somente o custeio das despesas e a formação de uma sólida reserva técnica, poderá a Fundação significar, de médio a longo prazo, um confiável instrumento de independência e bem-estar para os militares e suas famílias, livrando-os da omissão e dos abusos por eles consentidos, e é forçoso reconhecer, feitos com o seu próprio dinheiro e como se lhes fosse prestado um favor.

Um ponto capital nestas considerações é o correto entendimento de que os nossos fundos de saúde não existem para custear o funcionamento dos hospitais militares. Isto deve ser feito pela sua proprietária, a União, através das dotações orçamentárias, a cada dia mais minguadas, calculadas à base do fator de custo como determina a lei.

Em brevíssimo resumo, os fundos de saúde – é importante dizer e repetir à exaustão, sob pena de cair no esquecimento e de ver os seus recursos usurpados pela autoridade fazendária auto-designada como sua única gestora – foram criados pelo Decreto-Lei 728 de agosto de 1969. O Fundo de Saúde da Aeronáutica (FUNSA) passou a vigorar logo, dois meses após, em outubro do mesmo ano, procedendo os descontos em

folha sem, contudo, oferecer os seus benefícios. Foi administrado pela Comissão de Gerenciamento dos Fundos Especiais (COGEFE) junto com outros fundos como, por exemplo, o Fundo Aeronáutico, custeando atividades bem diferentes da sua finalidade, entre elas a hoje pujante EMBRAER, orgulho de todos os brasileiros, dos homens da Aviação em particular e, de forma muito especial, dos que lá viram aplicada a fundo perdido aquela parcela descontada dos seus vencimentos.

Devem os fundos de saúde cumprir com a finalidade para a qual foram sabiamente criados. Honra e glória aos seus mentores! Nós, os seus sucessores, não soubermos dar-lhes continuidade e permitimos fossem eles desviados da Assistência Médica Hospitalar Complementar (AMHC), sigla sob a qual eram feitos os descontos nos nossos contracheques, e sabe-se bem porque não vêm mais rotulados desta forma, desaparecendo assim, intencionalmente, a evidência do seu uso, fim e propriedade.

Numa ampla prospecção abrangendo o conjunto formado pela Marinha, Exército e Aeronáutica este universo alcança, numa estimativa bastante tímida, pelo menos 500 mil participantes efetivos, aí compreendidos apenas os militares da ativa, os inativos e as pensionistas. Levando-se em conta também os dependentes e outros familiares a serem qualificados em regulamentação da própria fundação e denominados de agregados para fins deste exercício, chega-se à casa de, também numa projeção bem modesta, dois milhões de associados. Um coronel paga hoje ao FUNSA R\$207,91 (duzentos e sete reais e noventa e um centavos) para ele e sua esposa. Para dois filhos na faixa etária dos 30 anos paga mais R\$146,65 (cento e quarenta e seis reais e sessenta e cinco centavos) para cada um, se optar pelo Plano de Saúde da UNIMED (ambulatorial e hospitalar Delta) conveniado com a Diretoria de Intendência da Aeronáutica. Se desejar a cobertura deste mesmo plano também para o casal, pagará ainda R\$1.215,50 (mil duzentos e quinze reais e cinquenta centavos), totalizando, pois, R\$1.716,71 (mil setecentos e dezesseis reais e setenta e um centavos). Imaginando-se, exageradamente, uma mensalidade de R\$200,00 (duzentos reais) *per capita*, somando R\$800,00 (oitocentos reais) para a família do exemplo, a metade portanto do custo estimado fora da fundação

**“...nossos fundos de saúde não existem para custear o funcionamento dos hospitais militares.”**

**“Estamos então falando de um potencial de R\$4,8 bilhões/ano.”**



(os estudos atuariais determinarão o valor adequado aos propósitos e às necessidades da Fundação), chegamos à cifra de R\$400 milhões mensais. Estamos então falando de um potencial de R\$4,8 bilhões/ano. Este potencial, se devidamente explorado, transforma-se em poder, como bem nos ensina a geopolítica. Poder este a ser usado, então, em benefício dos militares e suas famílias.

A autogestão na Assistência Médico Hospitalar e Odontológica é o ponto de partida para começar o debate, em que os Serviços de Saúde das três Forças podem ter relevante participação e devem ser chamados como possíveis parceiros deste novo sistema, onde poderá ser repensado o seu papel e aprimorado o excelente atendimento que vêm prestando desde tempos muito remotos. Porém, é necessário rever o modelo que os inspirou e que hoje poderá ser fortalecido pela utilização de ferramentas modernas, livres das amarras da Administração Pública, dos abusos autoritários e do favorecimento discricionário. Estas ferramentas, como a flexibilidade, a agilidade e o controle eficaz em todos os sentidos podem ser proporcionadas pelas pretendidas fundações, como já acontece em muitas instituições que as adotam. Aliar as vantagens e explorar as qualidades de ambos os sistemas pode ser a chave do sucesso.

Ademais, a adoção de práticas modernas e saudáveis, além das consagradas prestações de contas e auditorias externas, propiciará difundir por meios eletrônicos um vasto rol de informações, essencialmente aquelas referentes às receitas, às despesas, inclusive quanto à sua natureza e à aplicação dos saldos, dados estes hoje restritos e de difícil, se não impossível, obtenção.

*Non ducor, duco!* Conduzir para não ser conduzido. Sob este lema os romanos dominaram o seu vasto império por 1.500 anos. Portanto, reagir e agir é preciso. Se a esta dignificante e justa tarefa não for dedicado o melhor dos nossos esforços, restar-nos-á tão-somente reconhecer a nossa incompetência e baixa auto estima,

lamentar a ausência de vontade e de liderança e passar da simples admiração à inveja dos movimentos que sabem se fazer ouvidos e têm conquistado o seu espaço, ainda que ferindo pétreos princípios da sociedade organizada e do estado de direito, coisa esta totalmente di-

versa dos nossos objetivos de ontem, de hoje, de sempre. Se nada for feito, em breve nada nos restará a não ser as madrugadas nas filas, não dos nossos hospitais e pagadorias, mas, certamente, do SUS e do INSS. Nada nos restará a não ser as estéreis lamúrias dos que não ousam mudar e, por isso, não transpõem aquela citada tênue barreira onde as atitudes fazem a diferença entre o conduzir e ser conduzido.

## À GUIA DE COMPARAÇÃO :

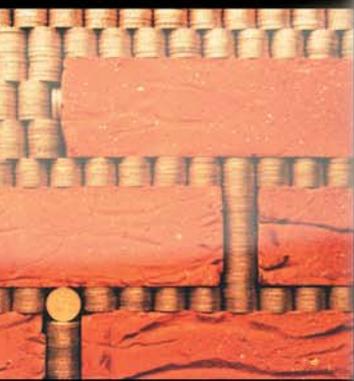
Mencionamos no texto acima a CASSI do Banco do Brasil. Temos com ela muito a aprender, sem falar na sua irmã gêmea, a PREVI, esta como o maior fundo de pensão do país. Ambas constituem o resultado de uma efetiva e eficaz liderança, poder de negociação e exemplar eficiência gerencial. Pois bem, a CASSI disponibiliza na sua página <http://www.cassi.com.br> os seguintes dados:

Possuem 600 mil associados e faturam R\$216 milhões por trimestre, ou seja R\$72 milhões/mês. De

acordo com o seu Estatuto a contribuição do empregador é de 1,5 vezes a do funcionário. Num raciocínio simples, a aritmética nos mostra que a contribuição do Banco equivale à de 900mil associados, dando um total de, para fins do nosso cálculo, 1,5 milhão de contribuintes. Dividindo-se o arrecadado (R\$28.800.000 dos funcionários mais R\$43.200.000 do Banco) pelo número de contribuintes chega-se ao valor de R\$48,00 para cada um. Este valor não fica longe das estimativas apresentadas por estudiosos do assunto quando se trata de planos próprios que contratam diretamente os prestadores de serviço. Fica muito abaixo da hipótese dos R\$200,00 per capita na fundação proposta, hipótese esta que pode ser pensada em torno de R\$100,00 em média, de forma a favorecer os participantes de menor renda. Ainda assim o montante da nossa arrecadação ficaria na apreciável cifra de R\$200 milhões/mês.

Enquanto isto nós militares, defensores da pátria, continuamos no auto-atribuído papel de seus salvadores e cuja conduta não deve permitir tomadas de posição em defesa do elementar direito de conhecer e reaver o que legítimamente nos pertence, abdicando assim do que o Novo Código Civil Brasileiro assegura a todo cidadão no seu "Art.1228: O proprietário tem a faculdade de usar, gozar e dispor da coisa e o direito de reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua ou a detenha." 

**"Nada nos restará  
a não ser as estéreis  
lamúrias dos que  
não ousam mudar..."**



# O IMPOSSÍVEL

**“...MANTER A HEGEMONIA EM TODOS OS RINCÕES DO PLANETA É TAREFA TOTALMENTE IMPOSSÍVEL.”**

**A**o desencadear a guerra contra o Iraque, o Presidente George Bush mostrou-se convencido de ter encontrado a receita capaz de apagar o vulcão existente no Oriente Médio, o qual, em sua concepção, tornava a região uma das mais explosivas do planeta.

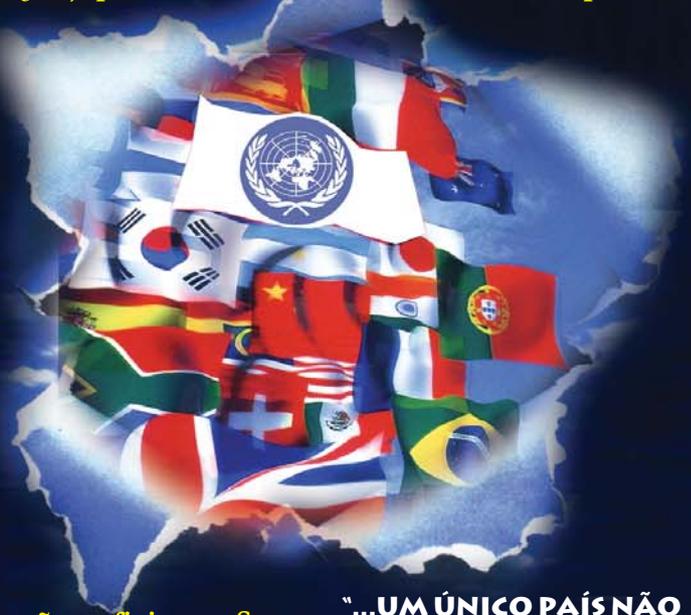
William Kristol, um dos neoconservadores que mais advogaram pela guerra, explicou o porquê do conflito com os iraquianos: “Trata-se de uma guerra que pretende mudar a cultura política de todo o Oriente Médio. Depois do 11 de setembro de 2001, os norte-americanos olharam ao seu redor e o que vislumbraram foi um mundo que não se assemelha ao que haviam idealizado. O planeta converteu-se em lugar perigoso, e, como tal, encontramos a razão pela qual os estadunidenses buscam uma doutrina que lhes proporcione maior segurança, daí enveredarem pelo tortuoso caminho do unilateralismo”.

Entretanto, constatamos no atual cenário pós-Guerra do Golfo que é inteiramente impossível obter êxito em uma empreitada dessa natureza, sem o devido respaldo da Organização das Nações Unidas. Essa guerra, que deveria ser a prova flagrante de que nada pode deter os norte-americanos – uma vez tomada uma decisão – tem demonstrado justamente o contrário. Os Estados Unidos têm sido incapazes de impor os seus pontos de vista à comunidade mundial. Ante esse fracasso, têm atuado somente com o apoio da Grã-Bretanha, sem obter a adesão do Conselho de Segurança da ONU. Uma vez concluída a guerra, sistematicamente têm demonstrado incapacidade de controlar um país de 23 milhões de habitantes, arruinado por três guerras, sofrendo doze anos consecutivos de embargo e 34 anos de uma ditadura incoerente e implacável.

Indubitavelmente, os EUA são uma superpotência sem paralelo na História, porém em

nenhum momento vimos uma potência mundial frente a uma situação semelhante. A explicação é simples e reside na modificação da própria noção do que seja potência. O mundo está globalizado e os atores diversificados. O poder é mais do que nunca uma noção multiforme e difusa. Fundamentalmente, um único país não pode controlar, sozinho, o conjunto dos demais estados e a totalidade dos agentes internacionais.

O *poder duro* (poder militar, poder de coerção) por vezes é necessário, porém



não suficiente. Se não for acompanhado do *poder brando* (capacidade

de influência para convencer os demais estados de que compartilham os mesmos interesses), passa a constituir uma via de mão única e os resultados daí advindos, certamente, serão infrutíferos. O princípio da guerra assimétrica – que invariavelmente favorece o estado mais débil – contribui decisivamente para diminuir sua pertinência.

**“...UM ÚNICO PAÍS NÃO PODE CONTROLAR, SOZINHO, O CONJUNTO DOS DEMAIS ESTADOS...”**

# MUNDO UNIPOLAR

Manuel Cambeses Júnior  
Cel. Av. RR

Sistematicamente, constata-se que os EUA costumam fazer prevalecer o poder militar, em detrimento de privilegiar as outras formas e instrumentos de poder. Embriagados pela sensação de poder que nasce de seu portentoso arsenal bélico – incomparável na História – preferem impor sua vontade, ao invés de convencer os seus parceiros. Confiam mais na propaganda – no sentido estrito da palavra – do que na consulta ao concerto de nações. Ao reforçar a sua capacidade militar são induzidos a pensar, cada vez mais, em termos de relações de força, de imposição brutal de sua vontade e da exibição do músculo militar, descurando-se das negociações e da livre adesão de outros países ao seu projeto. Relegam a segundo plano o papel dos novos atores no cenário internacional, como as ONG e, ainda menos, a opinião pública mundial, o que pode parecer contraditório em um país que coloca o fomento à Democracia na primeira linha de suas prioridades internacionais.

A História demonstra que manter a hegemonia em todos os rincões do planeta é tarefa totalmente impossível. O sistema internacional produz, como antídoto, resistências para equilibrar a balança do poder mundial. O que ocorre, em realidade, é que os *falcões* republicanos estadunidenses enxergam o mundo por uma ótica deformada. Seguros de seu poder militar, lamentavelmente não vêem o mundo como ele realmente é, e sim como crêem que ele seja.

Quem está exercendo uma posição hegemônica, por vezes, vê-se impulsionado, internamente, ao orgulho e ao excesso, submetido, externamente, à inveja, ao ressentimento e às ameaças. A hegemonia é completamente destoante de um

mundo interdependente. Quanto tempo levará os EUA a admitir a realidade de que não são imprescindíveis para o equilíbrio do poder mundial? Que, necessariamente, não são mais virtuosos do que os outros?

Como é possível um país, que possui tantos *laboratórios de idéias* dedicados a questões internacionais, mostrar-se incapaz de compreender o mundo exterior em suas diversas nuances culturais? Se, por acaso, desejam implementar mudanças, que pelo menos o façam partindo do

estudo das realidades e características de cada povo, e não de visões ideológicas estapafúrdias e anacrônicas! A percepção que os estadunidenses têm de seu próprio

poder, após a queda do Muro de Berlim, os conduz a uma incrível arrogância, a uma cegueira manifesta e, o que é muito lamentável, a um profundo isolamento, gerando, como corolário, a sua própria debilidade.

Na atualidade, o respeito já não se obtém com o medo que atitudes bélicas possam suscitar. Observa-se que, com a sua malfadada política externa, a nação hegemônica está cada vez mais temida e, conseqüentemente, menos querida no concerto das nações.

A idéia vigente de que poderão utilizar, de modo contumaz, a *manu militari* para resolver os problemas políticos que a todo instante surgem no cenário internacional, faz com que os Estados Unidos percam, lamentavelmente, uma grande parte de sua contumaz capacidade de atração e passem a ser temidos, rejeitados e odiados por significativa parcela da Humanidade.

**"QUANTO TEMPO LEVARÁ OS EUA A ADMITIR A REALIDADE DE QUE NÃO SÃO IMPRESCINDÍVEIS..."**

# A Aviação Comercial Costa Brasileira na Se

Lauro Roque  
Comandante da PANAIR do Brasil

*“Chegara, finalmente, a tão desejada oportunidade de servir à Pátria...”*

A deterioração das relações do Brasil com as potências do Eixo, iniciada com o torpedeamento de seis navios mercantes brasileiros em costas norte-americanas, entre fevereiro e maio de 1942, culminou com a declaração do Estado de Guerra, após o afundamento de mais cinco navios de passageiros e de carga em nossas costas, em apenas três dias, de 15 a 17 de agosto daquele mesmo ano. O torpedeamento dos nossos navios, alguns à vista do litoral, e a perda de 610 vidas provocaram intensa reação popular, com manifestações violentas em diversas partes do Brasil, forçando o Governo, até então indeciso, a uma declaração formal.

Logo que o Brasil entrou em Estado de Guerra, um inflamado espírito patriótico se apoderou

da população. Sentia-se no ar um chamamento geral. Todos queriam participar, lutar pelo Brasil tão dolorosamente ofendido! É incrível como as recordações do tempo de escola afloram, nessas horas,

quando o apelo contido nos hinos pátrios nos desperta para a defesa da Pátria Amada. Só quem viveu essa experiência pode avaliar a intensidade da sua emoção.

“Verás que um filho teu

não foge à luuuta...Terra adorada...”

Empolgados, os jovens, eu entre eles, compareciam em massa aos quartéis das Forças Armadas para se alistarem e *partir para a guerra!* Mas...Quanta decepção! As Forças Armadas já estavam com seus quadros completos – os da ativa e dos convocados – e não podiam aceitar mais ninguém. Não compreendíamos que a FAB não se interessasse por pilotos, como eu, com uma larga experiência de mais de 50 horas de vôo...

Passou o tempo, e já na Aviação Comercial, tive o meu momento de glória, juntamente com os outros pilotos e aeronautas que a ela também se dedicavam, quando fomos convocados a colaborar no patrulhamento da costa,

*“Só quem viveu e  
ssa experiência  
pode avaliar  
a intensidade da  
sua emoção.”*





# e o Patrulhamento da gunda Guerra Mundial

“Zona de Guerra, participando efetivamente de operações bélicas, considerados como integrantes da Força Aérea Brasileira!” Isso porque, com data de 8 de setembro de 1942, chegava à direção de cada uma das Empresas de Aviação Comercial do Brasil o ofício A/G-3 PESSOAL-SECRETO, do Gabinete do Ministro da Aeronáutica, determinando, “em nome do interesse comum e superior da Defesa Nacional”, recomendação aos pilotos de empresa, em serviço nas rotas litorâneas, no sentido de voarem a umas cinco milhas para dentro do mar, a fim de colaborar na patrulha contra submarinos, devendo comunicar, pelo rádio, com urgência, ao Comando da Força Aérea Brasileira mais próximo, o aparecimento de qualquer submersível inimigo, indicando sua posição. Junto, acompanhavam o Código de Informações do Estado-Maior da Aeronáutica – edição de 1942, e demais instruções para o cumprimento das missões.

Chegara, finalmente, a tão desejada oportunidade de servir à Pátria de maneira mais engajada. Com o maior entusiasmo, a nossa missão foi encarada com muita seriedade.

O arquipélago de Fernando de Noronha, sentinela avançada do Brasil no Oceano Atlântico, era um ponto altamente estratégico, tanto para o Brasil como para os Estados Unidos, que tinham uma operação militar do Eixo usando aquele arquipélago como trampolim para

uma invasão do nosso país. Entretanto, para uso militar, suas instalações eram praticamente inexistentes; o recém-criado Ministério da Aeronáutica ainda não tinha estrutura para construir e equipar o apoio necessário à guerra.

Por acordo entre as Forças Armadas do Brasil e dos Estados Unidos, coube ao Ministério da Guerra – denominação do Exército Brasileiro à época – e ao americano *Air Development Program* – ADP, a missão de construir a pista e as demais instalações para o uso bélico de Fernando de Noronha. O Exército contratou o serviço dos JU-52/3 (trimotores Junkers de fabricação alemã) da Cruzeiro do Sul para o transporte

de pessoal – militares, engenheiros e demais autoridades supervisoras dos dois países – e carga, principalmente, correio, alimentos e munição. Esse avião, na época, era o mais adequado, na Aviação Comercial, graças à sua grande cubagem, capacidade de carga, autonomia e velocidade.

Com destino a Fernando de Noronha, os JU-52 decolavam de Recife ou de Natal, onde estava situada a maior base aérea americana fora dos Estados Unidos. A distância de 530 quilômetros sobre o mar, coberta em cerca de duas horas e trinta minutos de vôo, era um prato cheio para o nosso patrulhamento.

Para dar uma idéia da empolgação gerada em



todos nós, transcrevo a seguir, uma história que me foi contada pelo Comandante Aldo Pereira, da Cruzeiro do Sul, historiador e autor do livro *Pequena História da Aviação Brasileira*:



52, um avião que era *pau para toda obra* nas atividades civis e militares daquele país. Quando posto à prova, era um avião que sempre correspondia. Assim como nós chamávamos o Catalina de *Pata Choca*, os alemães carinhosamente

apelidaram o JU de *Tia Júlia*, aquela tia muito amiga e acolhedora que sempre quebrava todos os nossos *galbos*. Começa-se, assim, a compreender por que os alemães do submarino não tiveram coragem de abater aquela *Tia Júlia* a serviço dos brasileiros.

Ainda existia algo do cavalheirismo praticado na Primeira Grande Guerra quando, nos combates aéreos, a metralhadora de um dos participantes *engasgava* ou se esgotava a sua munição, o inimigo se emparelhava, fazia um aceno de saudação e voltavam, cada um, para a sua base. Alguns Comandantes de submarinos alemães e ingleses agiam, também, com cavalheirismo para com os sobreviventes dos navios que torpedeavam. Foi o que

aconteceu no torpedeamento do *Cayrú*, um dos primeiros navios mercantes brasileiros afundados em águas da América do Norte, quando o Comandante de um U-94 que o atingiu aguardou a descida e o afastamento das baleiras antes de disparar o *torpedo de misericórdia*. Pelo jeito, o Comandante daquele *U-Boat* era um desses remanescentes.

A ordem à Aviação Comercial para o patrulhamento durou até o fim da guerra. Pelas informações disponíveis, uns três ou quatro submarinos foram avistados e tiveram suas posições informadas para a FAB.

Anos depois, de acordo com a Lei pertinente, os aeronautas que, comprovadamente, participaram desse patrulhamento foram reconhecidos pelo então Ministério da Aeronáutica com a expedição de *Certidões de Serviço de Guerra*. ✈

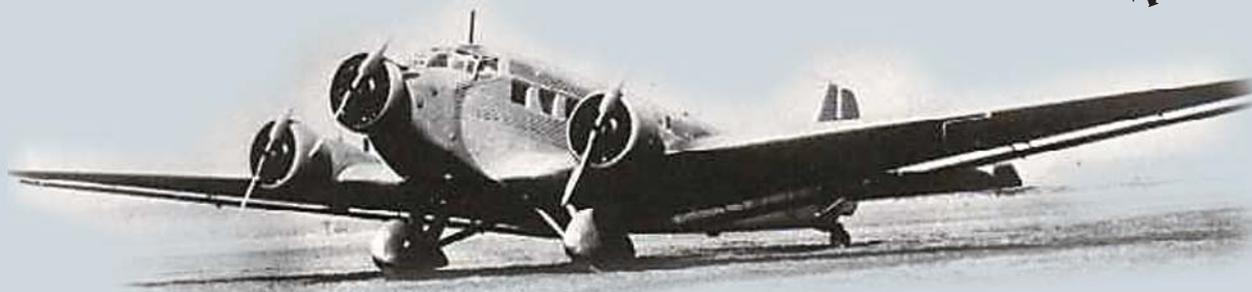
“Em janeiro de 1943, um JU-52 da Cruzeiro do Sul, a serviço do então Ministério da Guerra e do ‘Air Development Program’, voava entre Natal e Fernando de Noronha e, além de transportar militares e material bélico, tinha a missão de patrulhar aquela vasta área do Atlântico Sul, quando alguém da tripulação deu o alarme:

– Acho que estou vendo um submarino alemão, lá adiante, no nosso lado direito!

***O que se seguiu a bordo foi um Deus nos acuda. Faltou janela para tanta gente, o alvo era enorme e uma crescente excitação tomou conta de todos. Ninguém se deu conta do perigo que estava correndo. Nesse clima, o Comandante desceu o avião para cerca de 300 metros de altura e – suprema imprudência, fez um círculo em torno do submarino! Não havia dúvida, era alemão mesmo! Navegava calmamente na superfície, com marinheiros em posição de combate nas peças de artilharia, mas não houve ordem de abater aquele avião desarmado, lento, voando baixo e tão perto. O alvo era fácil demais. O Comandante do submarino sabia muito bem que a sua posição já estava sendo passada para a FAB. Mesmo assim, os alemães se limitaram a olhar o avião até vê-lo desaparecer.”***

***“Ninguém se deu conta do perigo que estava correndo.”***

Só recentemente, encontrei no livro *Céu de Ninguém*, do Comandante Abel Pereira Leite, aposentado da VASP, uma explicação aceitável para aquela surpreendente postura do Comandante do submarino alemão. As Forças Armadas da Alemanha tinham uma particular admiração pelo JU-





# Reminiscências de um Aviador

Paullo Esteves  
Cel. Av. RR

## 23 de outubro – Dia do Aviador

Todos os anos a data me remete às mesmas emoções, afinal, este é o meu dia.

Muito embora já não desfrute mais do prazer de pilotar um avião, é como se as antigas recordações voltassem a fazer morada em meu coração e, ao rondarem meus pensamentos, estivessem tão presentes quanto o dia do meu primeiro vôo solo.

Nada se compara àquela emoção, nem mesmo a primeira namorada.

Acho mesmo que a gente já nasce com isto, com o espírito da aventura entranhado em nossas almas.

Menino ainda fui seduzido por esta profissão, embalado pelo sonho romântico de ser aviador, motivado pelos filmes de guerra da década de 50. Quantas vezes não sonhei em estar descendo de uma B-25, voltando de uma missão de blusão de couro com gola de pele e encontrar à minha espera a enfermeira da Base com quem estaria vivendo um romance. Um romance desses fugazes, bem ao sabor de uma guerra em que a gente se aferra ao momento, porque ele pode jamais se repetir. A aventura do imponderável, a angústia das incertezas, o desejo brotando de cada poro, a sofreguidão pela vida quando esta estava sempre ameaçada, tudo isto mexia comigo e acelerava meu coração de menino.

Sonhava então com a minha vez, quando chegasse a minha hora.

Queria ter aquela profissão, que no meu entendimento era invejada pelos homens e amada pelas mulheres.

Fui buscar meu sonho e ingressei na Força Aérea. Já não havia mais guerra e as B-25 tinham sido



apostadas. Tampouco havia enfermeiras na Base, pelo menos que valessem a pena me apaixonar.

Fui então descobrir outros valores. A camaradagem, o companheirismo, as amizades sinceras e eternas e o prazer de voar, fundamentalmente este último, incomparável.

Tudo evoluiu tão rapidamente que antes mesmo de me formar, muitos dos aviões que eu voara já estavam sendo recolhidos ao Museu.

Passei então a pertencer a uma profissão que tinha um compromisso eterno com o futuro, que convivia com tecnologias de ponta, que absorvia evoluções extraordinárias a cada minúscula porção de tempo, e passei a ter orgulho de fazer parte dela.

No entanto, a cada decolagem manejando um avião, por mais sofisticado que fosse, o meu velho sonho e as mesmas sensações se apresentavam como se tivessem parado no tempo. Naqueles instantes eu era o piloto da B-25 e meu coração guardava as mesmas emoções que acalentaram meus sonhos de criança, e foi aí que me dei conta que nossos primeiros sonhos são como uma matriz de amor que carregamos para sempre e que o tempo não modifica nem destrói.

Hoje é o Dia do Aviador. Meus sonhos se revivem. Sinto-me feliz e agradecido a Deus por ter me permitido chegar até aqui, apesar dos perigos e, principalmente, por ter conservado em mim o amor pela minha profissão, mesmo quando na prática já não mais a exerço.

Parabéns a todos os Aviadores neste dia e muito obrigado, Força Aérea Brasileira, por ter sido o berço das minhas realizações profissionais e servido como colo generoso à realização do meu sonho de ser aviador!



# De Economia e Política para Crianças

## "Parece que os vencedores optaram por ficar com os eleitores errados."

Luís Mauro Ferreira Gomes  
Cel. Av. RR

**T**ransformaram o mundo em um grande cassino. Que uma *meia dúzia de algumas centenas* de pessoas que se escondem no anonimato de um coletivo conhecido como Mercado arrisquem seu rico dinheirinho nos *antros de jogatina* em que se transformaram as bolsas que proliferam por todos os lados parece aceitável. Que levem, à bancarrota, as empresas e os Países vítimas de suas especulações irresponsáveis é absolutamente inadmissível e somente ocorre devido à conivência dos Estados onde essas atividades se desenvolvem, que se deixam dobrar diante da extorsão praticada por outros Estados ou, mesmo, por banqueiros nacionais ou internacionais, para ficar, apenas, nas motivações mais evidentes.

O atual Presidente do Brasil foi eleito por expressiva maioria de um eleitorado que o fez, na falta de outras opções (destruídas que foram por métodos muito pouco ortodoxos), mais por insatisfação com as Políticas do antecessor do que por preferência ideológica, já que acreditou nas promessas de campanha que incluíam a mudança do modelo econômico que vem sendo adotado, com resultados nefastos, nos últimos doze anos.

É bem verdade que o Presidente, quando candidato, afirmou que respeitaria os direitos dos credores, mas qualquer pessoa bem intencionada



sabe que emprestar dinheiro é uma atividade de risco. Quando não se podem pagar as importâncias tomadas, renegociam-se as dívidas. Se, ainda assim, não for possível saldá-las, simplesmente deixa-se de as pagar, situação em que são executadas as garantias contratuais. No caso de Países, as ações jurídicas terminam quando esbarram em decisões soberanas dos Governos.

Assim sendo, há muitas outras maneiras, fundadas no Direito, de um Estado lidar com dívidas ilegítimas como essas, que nos sufocam e que, a médio ou longo prazo, são, reconhecidamente, não administráveis. Quanto mais cedo o Governo agir nesse sentido, menores serão os danos. Mas, para implementar ações como essas, é necessária grande coesão interna. Lamentavelmente, as Políticas em curso levam-nos a um estado próximo da convulsão social, o que nos enfraquece e inviabiliza qualquer medida contra as ameaças econômicas que nos têm mantido como reféns, faz tempo.

**"Lamentavelmente, as Políticas em curso levam-nos a um estado próximo da convulsão social"...**

Aos intransigentes defensores dos interesses alienígenas, lembro que quase todos os Países ditos desenvolvidos, inclusive os Estados Unidos (Ah, os Estados Unidos!) praticaram, em alguma fase de suas Histórias, o que, pejorativamente, os credores, com o aplauso da mídia enganada e dos econo-



mistas de plantão, convenciona-ram chamar de *calote*. Lembro-os, também, dos saques que sofremos, como decorrência das várias formas de colonialismo de que fomos vítimas e ainda continuamos a ser.

Infelizmente, os atuais governantes optaram pelo que, talvez, julguem ser o caminho mais fácil:

– **no relacionamento com o capital**, apropriarem-se das políticas neoliberais cruéis, impiedosas, desumanas do Governo anterior, para satisfação do *Mercado*, dos credores e do FMI;

– **no trato com o povo**, implantarem uma selvagem ditadura de esquerda, oprimindo-o e expropriando-o dos poucos recursos que lhe restam, *indispensáveis* para o pagamento de dívidas públicas injustas, tanto externas quanto internas.

Quanto sacrifício, para manter um *status* que, mais cedo ou mais tarde, se tornará insustentável!

Afinal, essa dívida foi, cuidadosamente, concebida para controlar Países como o Brasil, subtraindo-lhes a soberania e, mesmo, a pouca independência que lhes resta – desarmados que estão – com o claro objetivo de eliminar, na origem, qualquer possível concorrência futura. E, como subproduto, continuaremos, com o trabalho escravo dos nossos cidadãos, a sustentar a mesa farta e as mordomias descabidas dos nossos opressores.

Como aceitar que, para manter esses descabros, aqueles que elegemos para defender os nossos interesses despojem, saqueiem, devastem as poucas posses dos que ainda têm o que comer, para dar àqueles que já não o têm mais? Vamos pensar, primeiro, na nossa fome, depois, nos nossos credores!

Reconheço que nada se deveria cobrar do Governo nos dois primeiros anos, já que viveríamos, ainda, as conseqüências das Políticas antigas. Não estou, portanto, a manifestar-me contra as dificuldades pelas quais passa o Brasil, ou, ainda, contra inércias ou falhas no encaminhamen-

**"Quanto sacrifício, para manter um *status* que, mais cedo ou mais tarde, se tornará insustentável!"**



to das soluções. Apenas expresse a minha apreensão com o discurso tão ultrapassado quanto pretensioso e arrogante dos que definem os caminhos, ou melhor, os descami-

nhos da Administração Pública brasileira.

Além do mais, era necessário que alguém dissesse aos *economistas da vez* que **o dinheiro que**

**compra carro não é o mesmo que compra comida.** Pode parecer tolice, mas os encarregados da Política Econômica sabem muito bem ou, pelo menos, deveriam saber que, de uma forma bastante simples, o total do dinheiro representa o somatório dos bens e serviços **disponíveis para consumo.** Não serve, portanto, para comprar **o que não existe.**

Se alguém se vê expropriado do capital que usaria para trocar o automóvel por um modelo novo – **que existe e está estocado no pátio de uma montadora** – e esse dinheiro é distribuído entre aqueles que estão com fome, o que se consegue é o aumento da procura por alimentos – **que não estão disponíveis para consumo** – já que foram exportados para que se obtivesse o superávit nas contas externas, exigido pelas falsas prioridades, para o *sagrado* pagamento dos juros aos credores internacionais.

E mais ainda, aquele cidadão que ansiava por comprar o carro novo, provavelmente iria comer mais, para compensar-se da frustração decorrente da violência estatal sofrida. O resultado é este:

– de um lado, aumento galopante da demanda por gêneros alimentícios, já escassos (desabastecimento) com a volta do *terrível fantasma da inflação*, que, há muito, conta

com a generosa ajuda dos preços *administrados* pelo Governo;

– de outro, o dismantelamento final das nossas indústrias (desemprego), que não teriam para quem vender os seus produtos, porquanto aqueles

**"...o dinheiro que compra carro não é o mesmo que compra comida."**

que os comprariam teriam sido *aliviados* dos poucos recursos que conseguiram amearhar.

**O carro novo continua no pátio, e o dinheiro, que pagaria por ele, não comprou comida, mas foi devorado pela inflação ou, quem sabe, foi transformado em mais superávit pelo Governo que o confiscou.**

Políticas como essa vêm promovendo, há anos, uma formidável transferência de patrimônio dos *novos pobres* para os *sempre ricos*. É o que se dá quando uma família, levada pela necessidade de sobrevivência, não consegue manter aquele segundo imóvel, herdado ou comprado com grande sacrifício, e o vende. Depois, serão o carro, a casa própria e, por fim, a dignidade que se irão. E o comprador beneficiário não é o miserável, em nome do qual o Governo diz agir, mas aquele que concentra o capital, que dele dispõe para adquirir, a preço vil, os bens que o desespero pôs à venda. O rico se torna cada vez mais rico, enquanto o número de pobres cada vez aumenta mais. Vai-se a classe média, empobrecida, sofrida, neutralizada. Sobrarão os ricos intocados e uma nomenclatura política ostentosa, sustentada, como sempre, pelos *sem-comida*. Quanto tempo levará, ainda, até que se dê um fim a isso?

Escrevo, também, porque, como muitos, acreditei na *vitória da esperança sobre o medo*. Havia fortes indícios de que o próprio candidato a Presidente, depois eleito, teria ligações antigas com organizações não governamentais defensoras dos interesses dos Países ricos e do capital internacional, mas era impossível a certeza. Por outro lado, eram bem conhecidos os compromissos do Governo passado e, conseqüentemente, do seu candidato. Quanto ao novo, havia, ainda, a esperança. Esperança de que não desperdiçasse o voto de confiança que lhe deram os eleitores.

Infelizmente, não é o que vem acontecendo. Parece que os vencedores optaram por ficar com os eleitores errados. Senão, vejamos: cerca de trinta por cento do eleitorado eram cativos do próprio PT; mais ou menos outros trinta por cento, tradicionalmente, simpatizavam com as idéias neoliberais do adversário; finalmente, foram os aproximadamente quarenta por cento restantes

que, por quererem a mudança do modelo econômico, somaram-se aos votos que eram ideologicamente seus e deram a acaçapante vitória ao Partido dos Trabalhadores.

Agora, vemos, no Governo, o Partido defender, despididamente, todas as Políticas execráveis que antes repudiava. Se as suas lideranças pensam que irão incorporar os votos do candidato derrotado, sem dúvida não o farão. Mas é igualmente certo que perderão aqueles quarenta por cento que lhe deram a vitória, como também perderão muitos dos seus próprios votos, pela dificuldade de os seus eleitores as acompanharem nessa aventura suicida.

Será que o PT não quer mais ser Governo e já está preparando a própria derrota para voltar à oposição e culpar os seus *inimigos* de sempre, como nos velhos tempos? Ou será que pretende levar o País a uma crise institucional para tentar obter os poderes discricionários que permitam arrombar, de vez, as garantias constitucionais que ainda protegem o Cidadão?

Mais uma vez, há fortes indícios, entre eles, a volta de assombrações há tempos banidas com muito sacrifício e, até mesmo, com sangue. Estão aí o ressurgimento das lutas de classes, com a eleição dos novos *inimigos do povo* e a presença dos coligados movimentos dos sem-terra e dos sem-teto, que, sem muito esforço, podem ser vistos como embriões de guerrilhas rural e urbana. Identificam-se, ainda, nesse caldo de cultura, discursos e ações que visam a desmoralizar o Poder Judiciário e a neutralizar o Legislativo, desestabilizando-se o regime e deixando os brasileiros órfãos de quaisquer garantias.

O Governo se diz democrático, mas também considera Cuba um exemplo de democracia. Ademais, não conheço uma ditadura, sequer, que se reconheça como tal. Democracia, para que todos entendam, é uma forma de Governo em que, sempre que um cidadão tem um direito ilegalmente violado, encontra uma instância a que recorrer e o vê restabelecido. Quando assim não é, vivemos em uma ditadura, tornando-se irrelevantes os meios usados para a imposição da vontade arbitrária:

... "como muitos, acreditei na vitória da esperança sobre o medo."



– seja a força das armas, com a ameaça de violência física;

– seja a violência psicológica, decorrente do suborno, da corrupção, da coação ou da chantagem.

Nessas ditaduras mal disfarçadas, a violência física acaba por ser, também, usada, mediante o emprego das forças legalmente constituídas para esmagar a resistência dos cidadãos, em vez de defendê-los dos que, verdadeiramente, os ameaçam.

Mas tenho, ainda, muita esperança de que o Congresso resista às pressões e não vote leis ou emendas constitucionais que violentem o Estado de Direito e em que, se isso ocorrer, o Poder Judiciário, geralmente muito mais equilibrado do que os outros, consiga preservar a independência e evite que os pobres cidadãos brasileiros sejam, mais uma vez, vítimas da violência estatal. Pelo menos, sem que caiam, definitivamente, essas máscaras de democrata das faces dos déspotas que as usam e que, em sua miopia política, não percebem que a única fonte do Poder que exercem com tanto arbítrio é, justamente, esta Constituição que, uma vez violada nas suas cláusulas pétreas, os tornará tão ilegítimos e usurpadores quanto quem toma o poder por meio de um golpe de Estado.

Também não perdi, ainda, toda a esperança no Presidente, que, um dia, disse que governaria o País para todos os brasileiros. Espero, sim, que ele compreenda que seus maus assessores o convenceram de que está governando para os pobres, quando, em verdade, governa para os banqueiros e que essa opção, se mantida, o levará ao suicídio político. As eleições municipais vêm aí e, dependendo de como votarmos, elas poderão servir de alerta, favorecendo as mudanças de rumo por que tanto ansiamos.

Quem sabe, ele ainda possa desvencilhar-se do lixo político que o cerca e mostrar que pode ser um verdadeiro Estadista, que una o País, no lugar de dividi-lo; que defenda a economia, em vez de beneficiar o capital improdutivo; que seja duro com os credores e não dê calote em aposentados e pensionistas. Que acabe com o desvio e o des-

perdício dos dinheiros públicos, aí incluída a criação de um sem-número de ministérios para abrigar companheiros *sem-emprego*. Que promova as políticas sociais, sem massacrar os Funcionários Públicos, tão indispensáveis à sobrevivência do próprio Estado. Que pare de falar em dar esmola aos pobres e lhes dê os empregos que prometeu, criando, para isso, sob o império da Lei, as condições para que a economia cresça. Que use, finalmente, o capital eleitoral que nós os brasileiros lhe conferimos, para exercer a soberania nas nossas relações econômicas internacionais, como, aparentemente, o vem fazendo na esfera da ação política.

Se falharem, porém, todos os que poderiam impedi-lo, e o terror vencer a esperança, quero que fique bem claro que nada tenho a ver com esses políticos que procuram destruir tudo aquilo que os nossos antepassados nos legaram e que deveria ser a base da herança para as gerações futuras. Não votei neles, votei na esperança – eles prosperaram apesar de mim.

E se assim for, com muita tristeza, deixarei esta mensagem, na esperança de que, um dia, chegue aos seus destinatários.

Dirijo-me a vocês, crianças do meu País, para lhes dizer que foram políticos vaidosos, soberbos, egoístas, insensíveis, cruéis e violentos que, incapazes de construir qualquer coisa em suas vidas, deixaram, atrás de si, um rastro de destruição e, agora, acabam de frustrar a última esperança de lhes deixarmos um mundo melhor, transferindo-lhes, desse modo, a responsabilidade por começar tudo de novo.

Esses poucos homens maus, ajudados pela covardia de uma maioria omissa, aliaram-se aos derrotados, tão maus quanto eles, para perpetrar o maior *estelionato eleitoral* da nossa História. Mentiram, traíram e mataram, pelo menos, a esperança. Tudo isso, com a conivência dos que se deixaram subornar, corromper, chantagear, mas sob o protesto impotente daqueles que tentaram, mas não o conseguiram impedir.

Deus os ajude a realizar o que não fomos capazes de fazer. 

**“O Governo se diz democrático, mas também considera Cuba um exemplo de democracia.”**

# Meu Brasi

Maria Verônica Aguilera  
Jornalista

O inconfundível compasso de *Aquarela do Brasil* toma meu espaço de trabalho. Tonalizam-se memórias e redescobertas e os versos de Ary Barroso recriam na tela do computador a figura centenária do grande mestre (1903-2003). Na paleta do samba consagrado, dentro e fora do país, misturam-se histórias de um homem e seu piano. Verdades e mitos.

“*Pra mim...*”, o que importa é esse legado sestroso de suas músicas, em que a língua se enrosca em palavras morenas: *Brasil, meu Brasil brasileiro, / meu mulato inzoneiro, / vou cantar-te nos meus versos.*

Palavras sedutoras, nem sempre fáceis, nem sempre simples. Boa demonstração de que vale a pena remar contra a maré da simplificação excessiva, da prepotência intelectual de achar que ninguém entende nada, que não seja estúpido e imbecil. Às vezes, não é preciso entender, de pronto, na acepção plena do termo; basta apreender. O entendimento pode vir depois.

Palavras sem pejo nem medo de, por difíceis, parecerem “bestas”. Até porque, com a categoria das verdadeiras damas, nunca tiveram preconceitos sociais. Brasil que dá *inzoneiro*, também dá um coloquialíssimo *pra*, não alçado, naqueles idos, à categoria de palavra dicionarizada.

Menina ainda, já me submetia sem pensar ao fascínio da linguagem poética, assim de ouvido. Isto somado a um coração verde-amarelo de nascença e cultivo, imagine só no que dava imaginar *essa dona caminhando / pelos salões arrastando / o seu vestido rendado.*

Alguns chegaram a acusar Ary Barroso de empregar palavras muito herméticas em suas composições. Mas, aqui entre nós, desde quando onomatopéias precisam de tradução? Há palavras que trazem na forma o seu significado. Umas de maneira mais evidente, na reprodução dos sons representados, a exemplo de *tique-taque*; ou-

tras, porque, de algum jeito, lembram a coisa referida, como *bisbilhotar*.

*Mulato inzoneiro* é que nem goiabada com queijo: combinação perfeita. Historiadores e antropólogos sabem disso. Em livro lançado nos 500 anos do Descobrimento (*O Português que nos Pariu*, história do Brasil e de Portugal, contada com muito humor), Angela Dutra de Menezes encontra na formação do povo português as raízes de nosso famoso *jeitinho*: “Nós brasileiros, refletimos este povo que, de tanto se misturar, aprendeu o amável jeito de olhar além da pele, dos caracteres físicos. Mas, na contramão, descobriu a hipocrisia, excelente aliada se a maior necessidade é tentar sobreviver. Lá e aqui somos céticos, sonsamente mentirosos”... Afinal, “quando a Igreja Católica oficializou as fogueiras, o português já se graduara doutor nas artes da malandragem”.

Esse inzoneiro do Ary já deu muito o que falar. A maioria nunca soube o que e





# I Brejeiro

significava; entre os que vieram a saber, teve quem criticasse o autor também pelo que seria uma agressão aos brios nacionais: onde já se viu chamar-nos de sonsos, mentirosos?

Bem, os dicionários abrem verbetes para *in-zonar* significando *armar intrigas, enredar, mexericar* e para o substantivo *inzona: embuste, intriga, além do verbo zonar*, em versão chula, com o sentido de *fazer a zona* (precisa explicar?).

Tal como o fazem escritores do porte de Machado de Assis, Guimarães Rosa e Carlos Drummond de Andrade, o compositor seguiu os passos da formação natural de palavras em língua portuguesa, pelo acréscimo de prefixos e/ou de sufixos, elementos que se colocam antes ou depois de uma outra palavra primitiva. *Eiro é o que faz, o que é, o que dá.*

Assim, como em *Prova um bocadinho, oi* (*Na Baixa do Sapateiro*), o sufixo *inho* é formador de diminutivo – veneno certo, em se tratando de iaiás e ioiôs baia-

nos – em *Irei cada vez mais me Esmolambando* (*Na Batucada da Vida*, parceria com Luiz Peixoto), o verbo *esmolambar* vem cheio de agregados. Um deles é o prefixo *es* (por sua vez, vindo da forma latina *ex*), usado sobretudo para formar verbos que denotam ações demoradas ou movimentos freqüentemente repetidos, ou seja, infinitamente e desavergonhadamente *mulambu*, palavra africana que significa pano esfarrapado e que gerou *molambo*, em sentido figurado, indivíduo fraco, sem caráter.

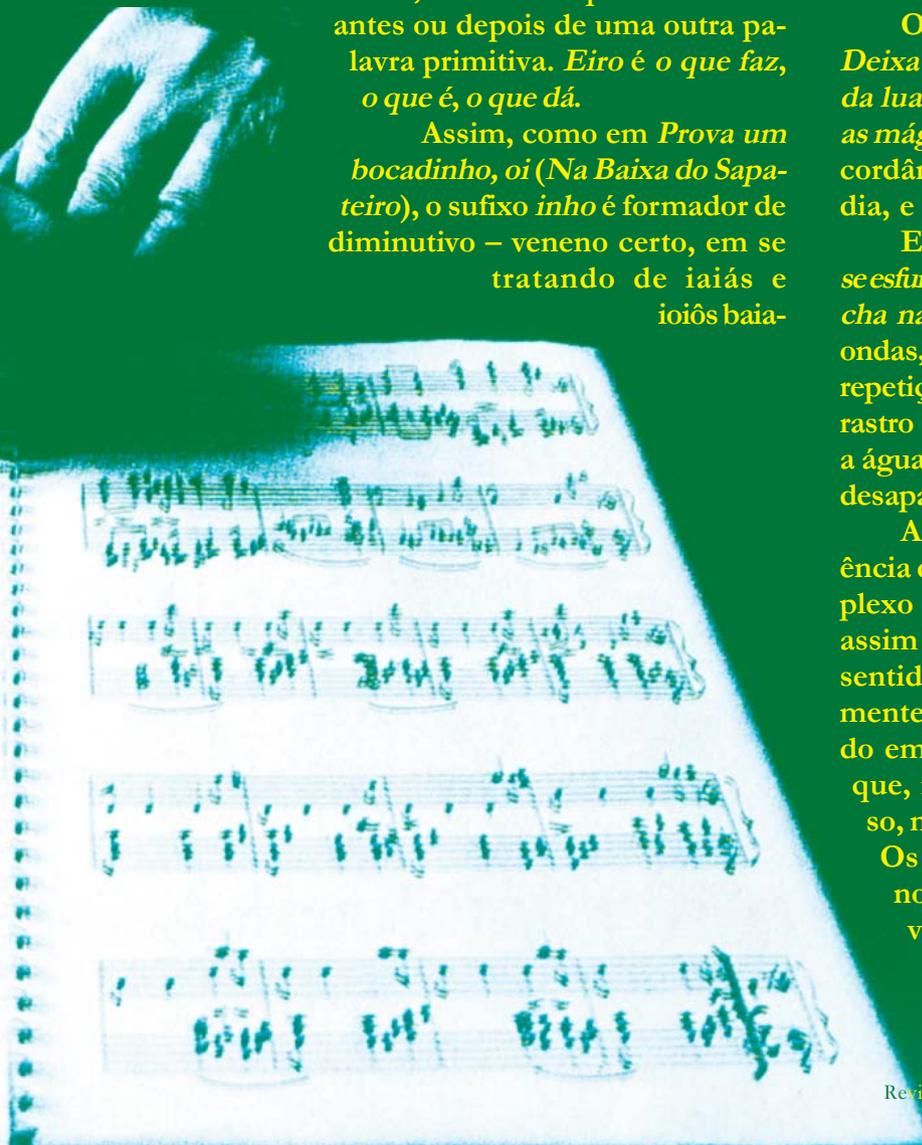
Danada de bonita mesmo é *merencória*, toda cheia de curvas, cara de lua mesmo, dessa tristeza mansa de fim de tarde, descrita por José de Alencar em *Iracema: A surdina merencória da tarde*.

O fato é que o autor de versos lapidares como *Deixa cantar de novo o trovador/à merencória luz da lua*, também sabia escrever *um moreno canta as mágoa* (*No rancho fundo*), transgredindo a concordância, se a intenção da música assim o pedia, e o falar da gente registrava.

E o que dizer de *Risque? Creia,/toda quimera se esfuma/como a brancura da espuma/que se desmancha na areia*. Quase dá para ouvir o marulho das ondas, através do som surdo e fechado da tríplice repetição da vogal *u*, e sentir a textura da areia no rastro do mar que reflui; aqueles buraquinhos que a água vai fazendo e sumindo, fazendo e sumindo, desaparecendo pouco a pouco...

As mais modernas teorias da lingüística (ciência da linguagem) falam de um fenômeno complexo de nome bonito, o *efeito de sentido*, algo assim como uma flutuação ou deslizamento do sentido, ou aquilo que não é significação plenamente desenvolvida, espécie, portanto, de sentido em construção/desconstrução. Não sei porque, mas toda vez que leio ou escuto falar nisso, me lembro de *Risque* e do verbo *esfumar-se*. Os franceses, que formularam esse conceito, no bojo da análise do discurso, precisam ouvir Ary Barroso.

Ou melhor, precisamos todos ouvir, cada vez mais e sempre, Ary Barroso. 



## Cidade de Anápolis. Vila dos Oficiais. Sexta-feira. Ano 1975. Quase na hora do Jornal Nacional.

O telefone toca. Era Villaça.

– *Trompowsky, tem um EVAM para Brasília.*(1) *É uma neném que está muito mal. O médico quer trasladá-la para Brasília. É uma tentativa para salvá-la.*

– Tudo bem. E o avião?

– Já acionei.

O mecânico e o radiotelegrafista estavam jantando. Eu não sabia que o Villaça era tão macho. Eu desliguei e um raio explodiu em cima da Vila dos Oficiais. BUM!! Um baita estrondo. Um CB (2) estava passando por Anápolis em direção ao Centro-Oeste. Chovia muito. Coloquei o macacão de vôo.

A Kombi chegou. Entrei. Acostumei a vista.

Villaça também estava com o seu macacão.

Admirei-o. Estivemos juntos em Fortaleza, na Unidade formadora de pilotos de caça; estivemos juntos em Dijon/França. Estávamos juntos criando a Defesa Aérea em nossa Força. É um piloto calmo. Bom piloto. Muito bom piloto.

No percurso, falamos pouco. O motorista tinha dificuldade na estrada. Chovia muito.

Chegamos ao pátio. O velho *Dakota* estava estacionado ao lado da linha dos *Mirage*.

Muita chuva. Subimos. Era um C-47 com bancos laterais. A maca, no meio do corredor.

Sentados, os pais, o médico e o enfermeiro.

Engraçado, os pilotos tentam não se envolver com o problema. Fomos direto para a cabine.

Partida. Durante o táxi, o radiotelegrafista informa:

– *Goiânia está fechada*(ao lado de Anápolis).

– *Brasília está Cavok. Chuva forte tempo passado.* (3)

Ótimo, o nosso destino estava aberto.

Decolagem. Com 500 pés, se tanto, entramos num inferno de água, granizo, turbulência.

– A temperatura da cabeça do cilindro está caindo.

– *À direita, mais à direita.* (Fugíamos dos clarões. O escuro é mais seguro).

De repente, saímos em um céu lindo, cheio de estrelas. O velho *Dakota* havia vencido mais uma batalha. Ajustamos as rotações dos motores. Era um senhor avião.

# A Neném nos

*Ivan Von Trompowsky Donat Taulois*  
Cel. Av. RR

Alguém vem à cabine, o mecânico escuta e diz:

– Major, a neném morreu.

O que eu senti naquele momento, e sinto até hoje, é que a neném não deveria ter morrido.

O céu tinha muitas estrelas, os motores do *Dakota* funcionavam bem, a tripulação era excelente, eu estava vendo o clarão das luzes de Brasília.

– Foi uma baita sacanagem da neném.

Eu até hoje não sei se o Villaça pensou assim.

Retornamos. Em silêncio. Deixamos somente as luzes do painel de instrumentos acesas. Lá fora, uma noite linda. A chuva já havia passado por Anápolis. A morte nos vencera.

O mecânico recolhia os guardanapos de papel que ele colocara nas gretas das janelas laterais, para evitar a entrada de água na cabine dos pilotos.

Inútil, estávamos com as pernas encharcadas.

Villaça me traz para a vida:

– Amanhã é o aniversário de Marli (mulher de Blower).



# Pregou uma...



# Peça

– Às oito horas?

– É.

– Eu vou.

Na *perna com o vento*, o mecânico me diz:

– Major, a mãe pede que a neném seja enterrada na sua cidade natal (interior do Maranhão).

Enquanto pousava, imaginei a longa viagem. Anápolis, Bom Jesus da Lapa, Salvador, Recife, Fortaleza, São Luiz e a cidadezinha.

Após uma noite triste. Uma longa viagem.

Cortei os motores. Sentei-me ao seu lado. A neném nos seus braços.

Pedi-lhe que a neném fosse enterrada em Anápolis.

Falei um monte de besteiras, tipo *a neném agora vai descansar*.

Jovem, mãe, fragilizada, concordou.

Descemos.

A Kombi que nos levaria à Vila viria a qualquer momento. Ficamos observando, Villaça e eu, o ritual sistemático, treinado. A vida segue.

O caminhão tanque estacionado ao lado da aeronave. O operador, armando sua pequenina escada de alumínio, para ter acesso às asas do C-47. As mangueiras estendidas. O mecânico colocando as travas nas superfícies de comando. Os soldados colocando os pesados calços de ferro nas rodas principais.

A ambulância cumprindo sua triste rotina.

O meu sentimento foi de orgulho.

O mecânico nos traz à realidade:

– Major, eu tenho uma garrafa de conhaque na minha mala. O senhor aceita um pouco?

– Lógico.

Serviu-nos em copos de plástico.

Perguntei-lhe se poderia oferecer um pouco ao soldadinho que nos apoiara na saída. Estava com a farda encharcada. Concordou.

A Kombi chegou. No regresso à Vila dos Oficiais, Villaça comenta:

– Ainda dá para pegar a novela.

Dava. É bom ter um companheiro que nem o Villaça.

**PS: Essa estória aconteceu. É pena que eu não me recorde dos nomes do sargento mecânico, do sargento radiotelegrafista e do soldadinho.**

**São heróis anônimos. Esquecidos. A Força Aérea Brasileira tem milhares deles.**

**Eu comecei a escrever essa estória à noite. Em um local muito distante. La Paz. Bolívia.**

**Pela manhã, nasceu minha neta, Sofia.**

**Quando a vi, linda, eu que acredito tão pouco nas coisas, tive uma certeza: a neném voltara.**

**A neném da baita sacanagem.**

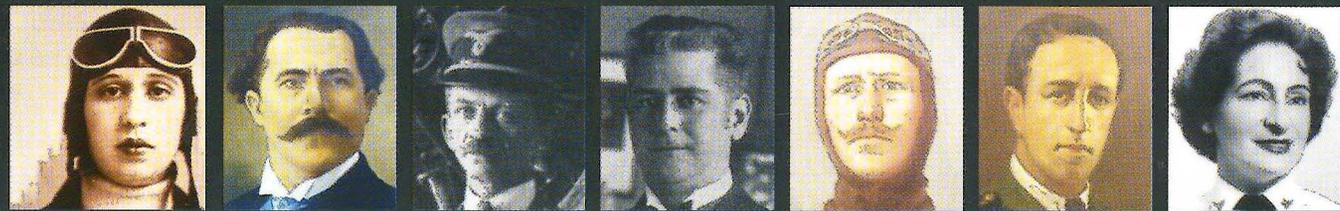
**Um quarto de século, e a tripulação voltaria a sorrir: Villaça, o mecânico de vôo, o radiotelegrafista, o soldadinho e eu.**



(1) EVAM: Nome técnico: Evacuação Aeromédica. No popular: milhares – põe milhares nisso – de vidas foram salvas, outras, quase, pela Força Aérea.

(2) CB: Cumulus Nimbus. No solo, chuva, trovoadas, barulho. No ar, muito problema.

(3) CAVOK: Chuva forte, tempo passado. Bom tempo. Os boletins meteorológicos eram expedidos de hora em hora. Havia chovido em Brasília na hora anterior.



## LEMBRAI-VOS... DOS PIONEIROS

Evaldo Pereira Portela  
Museólogo

**B**oa parte da população brasileira desconhece que nosso País cedeu ao mundo homens e mulheres que marcaram com seus feitos, muitas vezes pioneiros, a História da Aviação.

O nome mais conhecido é sem dúvida o do grande gênio-inventor Alberto Santos-Dumont, mas foi com Bartolomeu Lourenço de Gusmão, no ano de 1709, em Portugal, e na presença do Rei D. João V, que foi dado o primeiro passo para a conquista dos céus. Naquela oportunidade Bartolomeu de Gusmão exibiu sua invenção *A Passarola* e provou a sua viabilidade com diminutos balões. Com esta apresentação pública ganhou o privilégio de invenção de uma máquina aerostática, oitenta anos antes do vôo dos irmãos Montgolfier na França.

Seguindo a cronologia histórica, temos ainda Augusto Severo, político, natural do estado do Rio Grande do Norte, que nos dias 4 e 7 de maio de 1902, com seu dirigível *PAX* realizou ascensões nos céus de Paris. Entretanto, um acidente durante o vôo pôs um fim precoce aos experimentos deste aeronauta, abrindo a lista daqueles que deram suas vidas em prol de dotar a Nação brasileira de conhecimentos aeronáuticos. Com idêntico destino, o Tenente de Cavalaria Juventino Fernandes da Fonseca, primeiro aeronauta das Forças Armadas, faleceu em 1908, na Serra do Barata, perto de Realengo (Rio de Janeiro), em acidente com o balão no qual fez sua única ascensão no Brasil.

Bem mais feliz em seus empreendimentos, Eduardo Pacheco Chaves (Edu Chaves) conquistou seu brevê pela *Fédération Aéronautique Internationale* (França) e tornou-se o primeiro brasileiro a pilotar nos céus do nosso país, em 1912.

O Tenente Ricardo Kirk, primeiro oficial do Exérci-

to Brasileiro a se brevetar como piloto, em 1912, na França, tornou-se também o primeiro a empregar o avião em missões militares no país, perdendo a vida em acidente durante a Guerra do Contestado.

O Tenente Aroldo Borges Leitão, em 1927, foi precursor dos vôos noturnos no Brasil.

Em 1931 os então tenentes Casimiro Montenegro e Lavenère-Wanderley realizaram o primeiro vôo do Correio Aéreo Militar (CAM), partindo do Campo dos Afonsos para São Paulo na lendária aeronave Curtiss *Fledgling-K-263*, cujo modelo está no Museu Aeroespacial.

Entre as brasileiras destacam-se Anesia Pinheiro Machado, que executou seu primeiro vôo solo aos 17 anos; e Ada Rogato, primeira mulher a brevetar-se no Brasil, conquistando 31 (trinta e uma) condecorações e mais de 100 medalhas em seus feitos aéreos, além de ter sido a primeira mulher pára-quadista.

Mas o pioneirismo brasileiro na Aeronáutica estende-se para além dos pilotos.

Os nomes de J. Alvear, Villela Júnior, Henrique Lage e Guedes Muniz perpetuaram-se na História da Indústria Aeronáutica como projetistas e construtores de aeroplanos. Coube inclusive a Guedes Muniz, oficial do Exército, a glória de haver projetado o primeiro avião construído em série no país.

Existem ainda muitos outros nomes em nossa História da Aviação, em uma extensa lista de pioneiros da Aviação Militar, das Companhias Aéreas, dos Aeroclubes e do Aerodesporto.

Por tudo isto é chegada a hora de se promover palestras e debates sobre essas conquistas, mostrando e comprovando aos brasileiros e ao mundo o valor da nossa gente. ✈



**MIRAGE 2000 BR**

## ***A solução brasileira para a defesa da nossa soberania.***

***Mirage 2000 BR. Produzido no Brasil.  
Completo domínio tecnológico e total autonomia nacional.***

Soberania assegurada pela combinação dos armamentos mais eficazes, fornecidos sem restrições, do melhor radar de sua classe e de um sistema de missão no estado da arte, integrados em plataforma de excelente desempenho e grande capacidade bélica. Poderio sem concorrência, provado em combate. Autonomia nacional garantida pela total transferência de tecnologia e pelo alto valor agregado pela Embraer, líder do Consórcio Mirage 2000 BR e a única empresa no Hemisfério Sul a dominar o ciclo de vida completo de aeronaves de alta sofisticação.

 **EMBRAER**