

Revista
Aeronáutica

2011

Número 276

Presidente
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista
Assessor especial da Presidência
Cel Av José de Faria Pereira Sobrinho

1º Vice-Presidente
Maj Brig Ar Márcio Callafange

2º Vice-Presidente
Brig Ar Guilherme Sarmento Sperry

3º Vice-Presidente
Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira



DEPARTAMENTOS

Cultural
Cel Av Araken Hipólito da Costa

Social
Cel Av Paulo Fernandes da Silva

Administrativo
Cel Av Nylson de Queiroz Gardel

Financeiro
Cel Int Júlio Sérgio Kistemarcher do Nascimento

Patrimonial
Cap Adm Ivan Alves Moreira

Aerodesportivo
Cel Av João Fares Netto

Desportivo
Ten Cel Av Antonio Vianna Jordão

Beneficente
Cel Av Nylson de Queiroz Gardel

Jurídico
Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Informática (Assessor)
Cel Av José Mauro Rosa Lima

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Social
Brig Ar Guilherme Sarmento Sperry

Sede da Barra da Tijuca
Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira
Adjunto da Administração e Assessor Financeiro
Cel Av Mauro Domeneck Salgado
Assessora Especial da Superintendência
Loreta Helena Valério Alves

Sede Lacustre
1º Ten QOE Sebastião José Ferreira

Secretaria Geral
Cap Adm Ivan Alves Moreira

CHICAER
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

Expediente

Jul./Ago./Set.

2011

Expediente do CAER (Sede Social)

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

Sede Social
Praça Marechal Âncora, 15
CEP 20021-200 - Rio de Janeiro - RJ
• Tel.: (21) 2210-3212
• Fax: (21) 2220-8444

Sede da Barra da Tijuca
Rua Raquel de Queiroz, s/nº
CEP 22793-710 - Rio de Janeiro - RJ
• Tel.: (21) 3325-2681

Sede Lacustre
Estrada da Figueira, nº 1
CEP 28930-000 - Arraial do Cabo - RJ
• Tel.: (22) 2662-1510
• Fax: (22) 2662-1049

Presidente do Conselho Deliberativo
Maj Brig Ar Marcus Vinícius Pinto Costa
Presidente do Conselho Fiscal
Brig Int João Carlos Fernandes Cardoso

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA
Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor e Editor
Cel Av Araken Hipólito da Costa

Jornalista Responsável
J. Marcos Montebello

Produção Editorial e Design Gráfico
Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica
Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão
Márcia Helena Mendes dos Santos

Secretária
Adriana Valdevino

Estagiária
Paula Araújo

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial. As matérias são de inteira responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião da revista. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.



Compartimento
de bomba do B-25

Índice

4 NÃO ACREDITO!
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

6 QUEM TEM MEDO DA VERDADE?
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

8 AERONOTÍCIAS
Redação

12 O ANACRONISMO DOS
TEMPOS MODERNOS
Ives Gandra da Silva Martins
Advogado

14 CHINA-EUA: A LUTA PELA
SUPREMACIA MUNDIAL
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

16 CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS
DA UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA
Uma análise crítica sob a perspectiva
da Estratégia Nacional de Defesa
Mauro Barbosa Siqueira
Cel Av

20 OS MILITARES E O “DIREITO DE OPINAR”
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes

22 AEROPORTO INTERNACIONAL
TOM JOBIM
Paulo Alves Salgado
Ten Cel Int

25 PRECISAMOS DESENVOLVER
NOSSAS PRÓPRIAS TECNOLOGIAS
Ten Brig Ar Juniti Saito
Clube de Engenharia

26 A BATALHA DA GRÃ-BRETANHA
70 anos depois
Ozílio Carlos da Silva
Engenheiro aeronáutico

32 EUREKA! EUREKA!
Alte Roberto Gama e Silva

35 CRONOLOGIA AERONÁUTICA
BRASILEIRA
Segunda Parte
Pesquisa de Fernando Hippólyto da Costa
Cel Av

40 UM CAÇADOR A SER LEMBRADO
Ten Brig Ar João Soares Nunes

43 BRASIL: O GRANDE CAMPEÃO
DOS JOGOS MUNDIAIS MILITARES
Redação

44 DOMEI O BICHO
Ten Brig Ar Sérgio Pedro Bambini

46 A NOITE DE CÃO
DOS AMIGOS DA ONÇA
Raul Galbarro Vianna
Cel Av

48 VIVÊNCIA OU SOBREVIVÊNCIA?
Verônica Beviláqua Mendes
Escritora

50 COLEGA DE TURMA
Ivan Zanoni Hausen
Cel Av



DANIEL JOSEPH
MARTINEZ
Self Portrait

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista
Presidente do Clube de Aeronáutica

NÃO ACREDITO!

Colocado este título penso no que desejo escrever, a título de editorial, para a Revista do Clube de Aeronáutica que tenho a honra de presidir. Sei que desejo protestar por mais esta onda de corrupção revelada, diariamente, pela nossa mídia. Sei que se trata de um mal presente em toda a história do Brasil, desde a sua descoberta, pelos portugueses, em 1500. Entendo que o surgimento dos movimentos militarista e civilista, tendo como antagonísticos Hermes da Fonseca e Rui Barbosa, apresentou como bandeiras, de um lado, o combate à imoralidade, à falta de ética e à corrupção na Administração Pública, e, de outro, a subordinação dos militares ao poder civil.

Isto se arrasta desde os primórdios da República, quando os civis mandaram Deodoro acabar com a realeza. Foi a primeira vez que os civis, por absoluta falta de credibilidade, exigiram os “milicos” no poder. Desde lá, todos os militares que presidiram este país corresponderam ao que deles se esperava: promoveram o progresso, com ordem e segurança, e... morreram pobres!

Em 1964 aconteceu coisa idêntica. Empurrados para fora dos quartéis por grande parte dos governadores de estado e prefeitos municipais, por grande parte da elite empresarial e pelos políticos temerosos da expansão da hidra vermelha, pelo clero e pelo governo norte-americano receoso, também, da tintura rosa que caracterizava os atos dos governantes de então, os militares assumiram o governo e, lamentavelmente, nele permaneceram mais tempo do que era esperado.

Não tenho lembranças de escândalos, nesse período, referentes à corrupção na

Administração. Quem consultar o Anuário Estatístico de 1964 e o de 1984 haverá de constatar o quanto se construiu, o quanto se modernizou, o quanto se progrediu nas áreas básicas da saúde e da educação neste país, no aumento da malha rodoviária e da capacidade energética etc.

No meu modo de ver, isto se deve a um tal de Serviço Nacional de Informações (SNI), que abria uma pastinha para acompanhar todos os movimentos contrários à nossa verdadeira índole democrática e, principalmente, conhecer os corruptos e corruptores que se aproximavam da Administração Pública. Tratava-se de um serviço para informar o Presidente da República e não para escandalizar a patuleia tupiniquim

Dele se aproveitou o primeiro presidente da Nova República, mas, o seguinte decretou sua extinção. Se sobrevivesse, certamente, não haveria PC Farias e outros mais que se seguiram e, a cada governo, se proliferam assustadoramente. Lamentável é que os maiores pulhas são produzidos pelos votos que depositamos nas urnas eleitorais.

Não havendo mais um serviço organizado como esse, sucedeu-lhe a mídia sempre em busca de aumentar a tiragem, os promotores e os policiais federais. Damos Graças a Deus, pelas denúncias diárias e pelas algemas que alguns ex-intocáveis estão tendo a surpresa de terem de usar.

Voltando ao período “dito militar” temos constatado que, de um lado e de outro, pessoas foram vitimadas pela ação ou pela repressão, mas, felizmente, um número bem inferior àqueles ocorridos em países vizinhos com habitantes de sangue mais quente. A cada ano, as homenagens

aos “perseguidos” pela ditadura tornam-se mais calorosas, sob diversas formas. Inauguram praças, pontes, escolas com nomes dos perdedores, e, muitas vezes, substituindo-se os dos vencedores. Indenizações vultosas são pagas aos “perseguidos”, homenagens de toda forma são prestadas aos terroristas que vitimaram mais de uma centena de pessoas sem dó nem piedade, algumas com exagerado requinte de crueldade.

Os velhos militares de hoje que viveram aquela época, recolhidos em seus pijamas, a tudo assistem e, de quando em vez, expressam suas solitárias decepções. Mas, agora, resolveram, através dos Clubes Militares, promover uma missa para reverenciar a memória de 122 mártires. Não mais que uma centena de velhos soldados ocorreu à igreja para orar pelo descanso eterno daquelas vítimas do terrorismo; e, então, vem a notícia: o Capelão Militar fora impedido de officiar a missa e os militares da ativa de comparecerem à mesma.

Não acredito que um simples gesto como o nosso tenha balançado tanto a estrutura governamental, levando-lhes receio de... não sei! Eu, particularmente, fiz minhas preces pedindo a Deus que iluminasse nossa Presidente Dilma e não a deixasse esmorecer na sua vontade de não contemporizar com os velhacos chantageístas que ameaçam retirar-lhe o imenso apoio da base que conseguiu se persistir na intenção de prosseguir com a faxina. Estão aí duas coisas que os “militaristas” continuam a não suportar: comunistas e corruptos. Está aí a secular dificuldade de se aceitar a subordinação completa ao poder civil que os aceita e os integra, e, muitas vezes, os protege e prestigia ■



ARAKEN
Objeto

Recebi, há poucos dias, de um associado a quem prezo e com quem convivi há muitos anos atrás, no auge da minha vida operacional, um encaminhamento de uma correspondência virtual contendo um chamamento para convocação de uma Assembleia Geral do Clube Militar com a finalidade “de promover sua reforma estrutural, provocando o retorno dos militares ao debate nacional”. O motivo principal seria a apatia dos Clubes com relação à criação da Comissão da Verdade, recentemente aprovada na Câmara dos Deputados.

O companheiro, então, se dirige a esta Presidência nos seguintes termos:

“Resido fora do Rio de Janeiro, uma das razões que me impedem pouco frequentar nosso Clube.

Recebo mensalmente a Revista e também o Arauto, mas salvo esquecimento ou engano, nada li a respeito. Consultei alguns amigos, igualmente associados, que também não souberam responder. Gostaria

de conhecer as posições do Clube de Aeronáutica e da Comissão Interclubes Militares em relação à Comissão da Verdade.

Visando esclarecer os demais, além de outros igualmente surpresos, irei divulgar qualquer possível resposta.

*Antecipadamente agradeço
Respeitosamente”* [sic]

Já havia preparado minha resposta – pessoal – quando pensei em divulgá-la também a todo o quadro social, o que faço nos seguintes termos.

Nas reuniões da Comissão Interclubes Militares, em boa hora criada já há bastante tempo, temos trabalhado em torno de assuntos que sabemos interessar a todos os associados e (em cumprimento de objetivos estatutários) a todos os integrantes das Forças Armadas de ontem, de hoje e de sempre. Alguns deles:

Uma representação militar nas casas legislativas;

Os reajustes salariais devidos;

A Comissão da Verdade.

Os Presidentes de Clubes foram recebidos pelo Ministro da Defesa, Nelson Jobim, duas vezes, junto com os Comandantes Militares, ocasiões em que pudemos conversar sobre estes e outros assuntos gerais da vida nacional. Temos, ainda, recebido em nossas reuniões mensais Parlamentares que ouvem nossas preocupações e colocam seus esclarecimentos a respeito de suas participações na vida legislativa como representantes do povo brasileiro. Com muita franqueza temos exposto assuntos variados que angustiam os militares federais inativos, com prioridade para o trato da verdade que, na nossa opinião, corre sério risco de ser sufocada, vítimas de um revanchismo inescrupuloso até por que vai contra inapeláveis decisões judiciais superiores. Toda nossa conduta é norteada pela certeza de que os nossos atuais Comandantes, bem assessoreados pelos seus Alto-Comandos, pelas

centenas de Oficiais Gerais e por toda a cadeia hierárquica de que dispõem, poderiam tratar de todos esses assuntos prescindindo deste nosso trabalho, pois conhecendo-os como conheço, confio cegamente em que mais que membros de um governo, continuam fiéis ao Estado Brasileiro, defensores, como fomos no passado, de todos os princípios éticos, disciplinares e morais que preservamos desde que ingressamos na caserna há tantos e tantos anos passados.

Creio que eles saberão zelar para que não consigam desmoralizar velhos soldados que à época simplesmente cumpriram o seu dever e apenas obedeceram ordens. A principal ordem: impedir a instalação de um regime totalitário no País e declarar guerra à corrupção, especialmente no serviço público em todos os seus níveis.

Por confiar nos homens que estão hoje onde estivemos é que vejo com tristeza essa troca de correspondência virtual e até artigos publicados em revistas e periódicos, nos quais graduados criticam oficiais, estes criticam generais, e outros, acintosamente ofendem nossos Comandantes, numa clara demonstração de desunião para deleite dos nossos inimigos. A quem satisfaz, desacreditar os atuais Comandantes?

Com relação à Comissão da Verdade não consigo entender essa reverberação que se avoluma, resultando na proposta de uma Assembleia Geral que, pelo que entendo, se pretende permanente. Quem tem medo? Penso que os revanchistas estão nos dando a oportunidade de divulgar todas as verdades que não deixam vir à tona. O povo brasileiro precisa conhecê-la, especialmente a juventude militar que não viveu aquela época. Estes devem estar pensando:

“O que teme essa nossa velha guarda?”

Penso que será a oportunidade de iniciar a discussão a partir da correção de uma mentira, a de que em 1964 interrompeu-se um ciclo democrático e implantou-se uma ditadura, ditadura esta que foi combatida, ferozmente, por gente que “apenas” pretendia reimplantar a democracia no País.

Os principais líderes comunistas daquela época já confirmaram, publicamente, que a ideia era, realmente, implantar o regime comunista no Brasil!

Haverá de aparecer, na Comissão da Verdade, alguém para dizer por quê se sufoca a verdade já divulgada nos extensos trabalhos históricos sobre o terrorismo e suas vítimas.

Presidi um Conselho Especial de Justiça, quando servi no 1º/14º Gav, para julgar um desses terroristas que encheu de dinamite o berço do trem de pouso de um C47 que fazia a linha do CAN, num pernoite no Aeroporto Salgado Filho. Não fosse ter o mecânico olhado com mais atenção, no cheque externo, devido a um vazamento de óleo hidráulico, essa aeronave teria explodido no ar no momento do recolhimento do trem de pouso, ceifando a vida dos passageiros que estariam a bordo.

E o Almirante, que foi explodido em Recife?

Será o momento de desmistificação do desertor Lamarca, do terrorista Mari-ghella e outros tantos, que aos poucos foram sendo implantados como heróis na cabeça da juventude brasileira, vítimas do ideologizado e decadente sistema escolar que como resultado apresenta avaliações deprimentes publicadas, recentemente, na mídia.

Medo de quê, minha gente? Vamos exigir ampla cobertura televisiva e radiofônica para podermos fazer com que todos digam suas verdades! Ou sejam desmascarados em suas mentiras.

Passo, agora, à convocação de uma Assembleia Geral no Clube Militar, de onde sou sócio antes mesmo de associar-me ao Clube de Aeronáutica.

Preciso lembrar que, lá atrás, não foram os inativos que movimentaram o Clube Militar (ou os demais co-irmãos), e sim o pessoal da ativa que, entre outros recursos, os usou para despertar a consciência cívica e patriótica da Nação. Particularmente, sou contra esse artifício, mas se alguém desejar que aconteça, as regras estatutárias indicam a necessidade de se colher 500 assinaturas, se não me engano (no caso do Clube de Aeronáutica são 200), e solicitar ao Presidente do Conselho Deliberativo (no nosso caso) que a convoque, explicitando o motivo da proposta. Edital de Convocação virá a seguir, e aí, então, terá sido instalada a Assembleia reunindo “velhos guerreiros que se sentiram desprestigiados pela mesmice que tem rondado a Diretoria do Clube que já foi palco de atos heroicos e de patriotismo [sic]”, conforme exalta um respeitado companheiro em sua mensagem virtual.

Esta é a minha resposta. Confiança absoluta nos Comandos das Forças e, também, nos Oficiais Gerais que os cercam, com a certeza de que esta será a grande oportunidade de desmistificar-se os terroristas e todos aqueles que, de má fé, tentam, inutilmente, depreciar as Forças Armadas e a valorosa gente que as integra.

Finalmente, devo registrar que não vejo no Estatuto do Clube, como atribuição do Presidente, a liderança político-social da classe como foi sugerida em outra correspondência virtual. Prometo que cobrarei do Conselho Deliberativo, na próxima reunião, uma posição bem clara a esse respeito ■

65º ANIVERSÁRIO DO CAER

No dia 5 de agosto de 2011, o Clube de Aeronáutica completou 65 anos. Para celebrar essa data especial, o Presidente, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, promoveu um almoço para os sócios e convidados especiais.

Estavam presentes os membros da Comissão Interclubes Militares: o Vice Alte Ricardo de Veiga Cabral, Presidente do Clube Naval e o Gen Ex Renato Cesar Tibau da Costa, Presidente do Clube Militar; além de vários Oficiais-Generais da ativa, que servem no Rio de Janeiro, todos associados do Clube.

O Presidente do Clube destacou as turmas de integrantes de algumas mesas que há muitos anos prestigiam o nosso almoço, dentre elas, a mais antiga, conhecida como a mesa do Brig Bachá.

Após o discurso proferido pelo Presidente do CAer, os sócio-fundadores e ex-presidentes foram homenageados, recebendo a medalha comemorativa do aniversário.

Ao som do 'Parabéns a Você', interpretado no piano pelo Cel Ubirajara Carvalho da Cruz, todos se reuniram em volta à mesa e celebraram mais um ano de vida do Clube de Aeronáutica.



Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista e associados brindam os 65 anos do CAER



AERONOTÍCIAS do CAER

BARRA CELEBRA O ÚLTIMO VOO DO CEL AV JOÃO LUÍZ



Cel Av João Luiz iniciando o táxi

O dia 20 de agosto de 2011 entrou para o calendário do Clube de Ultraleve na Sede Barra do Clube de Aeronáutica, pois marcou o último voo do Cel Av Ref João Luiz Moreira da Fonseca.

Para prestigiar esse momento marcante, estavam presentes a esposa do Cel Av João Luiz, Sra. Maria Helena, seus filhos e amigos, inclusive o Presidente do Clube de Aeronáutica, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista.

Após a demonstração de voo, todos se dirigiram ao Birutinha, onde foi servido um coquetel e o Cel Av João Luiz foi homenageado com muitos discursos e uma placa.

O Cel Av João Luiz foi piloto de caça, um dos primeiros pilotos da Esquadrilha da Fumaça, além de voar desde a inauguração da pista para ultraleves. Foi instrutor de voo de ultraleves da Sede Barra.



Em pé, da esq. para a dir.: Juarez, Meira, Jôca, Bandarra, Baptista, Pereira Sobrinho, Mauro Motta, Azzi, Fares Neto, Aluizio, José Carlos, Salmito. Ajoelhados: Menezes, Paulo Pinto e Gonzaga

TORNEIO DE TÊNIS LIFE TEN

O Clube de Aeronáutica promoveu, no dia 13 de agosto de 2011, o torneio de tênis de duplas Life Ten.

Estava presente ao evento o Presidente do Clube de Aeronáutica, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista. Sagrou-se campeã a dupla Angela Pontes e Ribeiro.



Da esq. para a dir.: Ribeiro, Angela Pontes, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista e Bandarra.



AERONOTÍCIAS do CAER

NÚCLEO DE ESTUDOS AVANÇADOS DE GEOPOLÍTICA DA AFA APRESENTA-SE NO CLUBE DE AERONÁUTICA

O Curso do Pensamento Brasileiro II e o Grupo de Estudos do Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica reiniciaram suas atividades no segundo semestre de 2011 recebendo o Núcleo de Estudos Avançados de Geopolítica (NEAG) da Academia da Força Aérea (AFA), no dia 6 de setembro.

Apresentaram-se o Cel Av Pedro de Carvalho e Silva, Chefe da Divisão de Ensino (DE) da AFA, o Cadete Intendente do 4º ano, Marcelo dos Santos Sobrinho, chefe do Clube NEAG e o Cadete de Infantaria do 3º ano Thiago Luiz Maia dos Santos, que em 2012 assumirá a chefia do Clube do NEAG.

O ineditismo da apresentação pela manhã, do Cadete Marcelo, seguido do Cel Pedro, sobre as atividades do NEAG da AFA e como se desenvolve o estudo de Geopolítica na Academia, onde são formados os Oficiais da Força Aérea Brasileira (FAB), em Pirassununga, SP, despertou o entusiasmo e a admiração em cerca de cinquenta componentes do Curso do Pensamento Brasileiro II presentes no Salão Mal do Ar Márcio de Souza e Melo, constituindo-se num fato histórico e cultural para o Clube de Aeronáutica.

O Cadete Marcelo desenvolveu sua apresentação explicando o método de ensino do NEAG, ilustrando sua contextualização da "Situação Problema". Mostrou também as atividades ministradas na NEAG, bem como a sua relação com o meio acadêmico nacional e as principais metas futuras.

Em seguida, o Cel Av Pedro explicou o funcionamento da Divisão de Ensino e a sua base legal, conforme a Lei 9394/96, falando sobre a interligação das atividades do ensino, extensão e pesquisa, justificando a criação do Grupo de Pesquisa. Citou, também, a missão da Academia em face da Estratégia Nacional de Defesa. Ao final, ele se colocou



Auditório do Curso do Pensamento Brasileiro II

Da esq. para a dir. os palestrantes Cel Av Pedro e Cad Int Marcelo

à disposição da plateia para dirimir dúvidas.

O Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, Presidente do Clube de Aeronáutica, assistiu à palestra ao lado do Cel Araken Hipólito da Costa, Diretor Cultural do CAER, e de convidados especialistas em Geopolítica, como: Cel Av Manuel Cambeses Júnior, membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e Conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica; Cel Cav Roberto Machado de Oliveira Mafra, professor há 21 anos da Escola Superior de Guerra (ESG); Professor Francisco

Martins de Souza, vice-presidente da Academia Brasileira de Filosofia; e os 16 membros do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro do Clube de Aeronáutica.

No período da tarde, o Cel Pedro e os Cadetes Marcelo e Maia reuniram-se com o Grupo de Estudos e especialistas em Geopolítica para discutir a possibilidade de um trabalho em conjunto, além da possível participação da Academia da Força Aérea no Seminário do Pensamento Brasileiro, previsto para acontecer no próximo ano.



Entrega de diplomas pelo Presidente do CAER, Carlos de Almeida Baptista



Reunião com o Grupo de Estudos do CAER

Fotos Paula Araújo

DEPARTAMENTO CULTURAL PROMOVE PASSEIO NA BAÍA DE GUANABARA



Cerca de cinquenta componentes do Curso do Pensamento Brasileiro II do Clube de Aeronáutica, guiados a bordo pelo Alte Armando de Senna Bittencourt, Diretor do Patrimônio Histórico Cultural da Marinha, e conduzidos pelo Cel Araken Hipólito da Costa, Diretor Cultural do Clube de Aeronáutica, participaram de uma verdadeira "aula viva" de história e geografia sobre o Rio de Janeiro, ministrada no convés do Rebocador Laurindo Pitta, da Marinha do Brasil, no dia 13 de setembro de 2011, uma terça-feira com 'mar de Almirante' e fazendo um 'céu de Brigadeiro'.

Lançado ao mar em 1910, a embarcação que serviu à Armada Brasileira durante a Primeira Guerra Mundial, atualmente

revitalizada, fez um dos mais belos tours através da Baía de Guanabara, passando ao largo do Aterro e das Praias do Flamengo, Botafogo e Urca, avistando-se o morro do Pão de Açúcar, a Fortaleza de São João e, em Niterói, a Fortaleza de Santa Cruz e o Museu de Arte Contemporânea (MAC).

Após duas horas de viagem, o Laurindo Pitta cruzou o Arsenal de Marinha e a Ilha Fiscal, atracando no cais do Complexo Cultural da Marinha.

Antes do embarque, os componentes puderam visitar a Galeota D. João VI, construída em 1808; o Navio-Museu Bauru; o Submarino Riachuelo; uma réplica da Nau dos Descobrimentos e, ainda, um exemplar do Helicóptero Sea King.



O Espaço Cultural da Marinha abre à visitação pública, de terça-feira a domingo, no horário das 12h às 17h e está situado na Avenida Alfredo Agache s/nº, na Praça XV, no Centro do Rio de Janeiro. Contatos pelo telefone (21) 2104-6025.

MENSAGEM dos leitores

Senador Aécio Neves – Com cumprimentos cordiais, agradece a gentileza referente ao envio do exemplar nº 275 da **Revista Aeronáutica**.

Thiago Hora Costa da Silva – Advogado – Acusa o recebimento da **Revista Aeronáutica** de nº 275, agradece, enaltece a matéria "Um novo conceito de conflito para o século XXI" e envia o importante comentário:

Fico extremamente grato por ter colaborado com a revista que a cada edição nos surpreende com material rico em qualidade e diversidade, atingindo diversos campos em nossa sociedade.

NOTA DO EDITOR

Agradecemos as manifestações dos leitores, acrescentando nossa gratidão aos colaboradores, que valorizam as nossas edições, e deixando-lhes aberto espaço para o envio de textos.

O ANACRONISMO DOS TEMPOS MODERNOS

Ives Gandra da Silva Martins

Advogado e Professor

Membro das Academias Paulista de História
e de Letras, Brasileira de Filosofia e Internacional
de Cultura Portuguesa (Lisboa).
ives@gandramartins.adv.br

O desconhecimento da história e a pouca atenção que, nas grades escolares, principalmente universitárias, se dá à importância do estudo de toda a espécie de acontecimentos passados, principalmente na política e nos costumes, faz com que aquele que vive o momento presente, sobre pensar viver o momento definitivo da história, termine por repetir os mesmos erros, vícios e “novidades” pretéritas.

Na política, como procurei demonstrar em meu livro “Uma breve teoria do poder”, o homem pouco evoluiu. Se uma democracia formal foi conquistada a duras penas, a verdade é que nem por isso a sociedade consegue controlar a figura do detentor do poder, que quer o poder pelo poder, sendo a prestação de serviços públicos apenas efeito colateral de seu exercício, e que faz o que bem entende, até encontrar a resistência dos que não têm o poder e o desejam. A corrupção endêmica nas entidades estatais, nos tempos modernos, é tão velha quanto a dos tempos primitivos ou das primitivas civilizações. Apenas mais sofisticada. Carl Schmitt (“O Conceito do Político”) e Maquiavel (“O Príncipe”) continuam atualíssimos.

Nos costumes, a denominada liberdade sexual, em que dar vazão aos instintos é modelo da modernidade, remonta, pelo

menos, ao tempo da decadência babilônica, quando as mulheres conseguiam seus dotes para o casamento entregando-se livremente no templo, ou à decadência do Império Romano. Políbio (“História”), este historiador grego que viveu em Roma, demonstrou que tal liberdade estava desfazendo as famílias romanas, prevendo o fim do império pela deterioração dos costumes. É de se lembrar que, no período anterior, quando da República, as famílias respeitavam valores e a sociedade se representava perante o Senado e os cônsules, através do Tribunato da Plebe (Fustel de Coulanges – “A cidade antiga”). A cidadania romana tornou-se um bem, que protegia não só os romanos, mas aqueles que a conquistavam, dentro de suas fronteiras.

É de se lembrar que, antes da queda de Esparta, a liberdade sexual das mulheres espartanas faria inveja às mais desinibidas senhoras da atualidade.

O próprio homossexualismo, praticado em Atenas, tornou-se bem evidente, quando do início de sua decadência, que termina, de rigor, com a derrota na Guerra do Peloponeso, tão bem narrada por Tucídides.

Tais breves e perfunctórias reminiscências históricas sobre costumes e política objetivaram apenas demonstrar que as denominadas conquistas dos tem-

pos modernos são muito velhas e, quase sempre, coincidem com a decadência de civilizações formadas, como o foi o império romano, à luz de valores diferentes.

Parece-me, portanto, que a denominação de “conservadores” seria mais aplicável àqueles que repetem, através da história, “costumes flexíveis”- para adotar uma terminologia politicamente correta - e não os valores abraçados pelos verdadeiros construtores das civilizações, que, como Toynbee afirma (“Um Estudo da História”), nasceram, fundamentalmente, dos preservados pelas grandes religiões.

Uma última observação de caráter apenas explicativo. Nos tempos de costumes condenáveis, em que as mulheres, em algumas nações, tinham um estatuto inferior, foi Cristo que abriu a perspectiva da igualdade entre o homem e a mulher ao dar ao matrimônio a dignidade de estado, com obrigações e direitos mútuos rigorosamente idênticos, com deveres de lealdade e fidelidade necessários para criar os valores próprios para a correta educação da prole que geravam. E elevou uma mulher à condição da mais importante figura da humanidade, para os católicos, acima de todos os homens, ou seja, Santa Maria.

Política e costumes merecem sempre uma reflexão histórica. Pouco comum, mas necessária ■



MARCUS COATES
Journey to The Lower Worl (Berryl)
Fotografia

Manuel Cambeses Júnior

Cel Av

Conferencista especial da ESG,
membro emérito do Instituto de Geografia
e História Militar do Brasil e conselheiro
do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

mcambeses@yahoo.com.br

China-EUA

A Luta pela Supremacia Mundial



ZHANG XIAOGANG
The Big Family

Recentemente, foi amplamente divulgado no site da conceituada publicação científica Next Big Future (www.nextbigfuture.com) instigante e aprofundado estudo realizado pelo prestigioso Georgia Institute of Technology que enfatiza, de forma magistral, a luta renhida que vem sendo protagonizada pelas monopólicas superpotências, Estados Unidos e a República Popular da China, no sentido de conquistar e manter a liderança mundial na economia e, também, no que concerne ao desenvolvimento científico-tecnológico.

O referido estudo vaticina que, em 2030, o portentoso país asiático irá superar a economia norte-americana, fruto das medidas que vêm sendo colocadas em prática no sentido de desenvolver, de forma ativa e fecunda, destacados setores da ciência e da tecnologia, e converter esses desenvolvimentos em produtos e serviços para serem lançados, de modo impactante, no mercado mundial.

De maneira análoga, interessante artigo publicado na Harvard Business Review, edição de dezembro de 2010, assinala que “de maneira quase desapercibida para o mundo, durante os últimos quatro anos a China tem se movido para uma nova fase de crescimento, passando de uma economia manufatureira de baixo e médio desenvolvimento tecnológico, para uma outra, mais sofisticada, empregando alta tecnologia”.

O que ocorreu para que fosse implementada mudança tão radical em curto espaço de tempo? Certamente, a resposta está na consistência estratégica do governo chinês. Ainda que o firme propósito de converter o país em uma potência tecnológica de primeiro nível tenha ficado plasmado, como alta

prioridade, na 17ª Conferência do Partido, realizada em outubro de 2007, é importante destacar que este ambicionado objetivo precede o referido evento.

A materialização dessas metas progressistas está calcada no estabelecimento de rotas distintas, porém, convergentes. Primeiramente, selecionaram dezessete áreas e um grupo de empresas-chave, em cujo entorno, de modo sinérgico e participativo, concentraram esforços e efetuaram amplas inversões.

Em segundo lugar, por via de inversão direta em pesquisa e desenvolvimento. Faz-se mister destacar que esta vem crescendo 21% ao ano, durante os últimos dez anos e, em 2016, com certeza, alcançará o patamar em que se encontra os Estados Unidos.

Em terceiro lugar, através da massiva transferência de tecnologia proveniente das empresas estrangeiras que estão presentes no território chinês. Isto é conseguido por maneiras diversas, desde o estabelecimento de incentivos fiscais até a obrigatoriedade de associarem-se com companhias chinesas, passando pela possibilidade de exclusão de contratos sociais às empresas que não cedam aos requerimentos de conteúdo tecnológico.

Em quarto lugar, comprando companhias com alta tecnologia útil no exterior. Em quinto lugar, oferecendo generosos incentivos para o retorno ao país de talentos chineses residindo no exterior. E, finalmente, investindo copiosamente em educação e na formação de quadros tecnológicos e de mão de obra altamente qualificada.

Observamos, na atualidade, que, paradoxalmente, os Estados Unidos transitam exatamente pela via inversa. O financiamento oficial para ciência e tecnologia não tem aumentado, em ter-

mos reais, desde 1995. Ou seja, o país carece de uma ampla visão estratégica e responde a programas de curta duração e baixa interconexão.

As corporações norte-americanas, que costumam albergar o grosso da inovação tecnológica, vêm sistematicamente cedendo tecnologia, em profusão, para acesso imediato do mercado produtor. Ocorre que, de uma forma indireta, acaba carreando imensos benefícios para os produtores chineses, ávidos por importar novidades tecnológicas que possam lhes trazer benesses industriais com baixo custo em pesquisa.

Desde a conhecida crise da denominada “nova economia”, ocorrida a partir do início deste milênio, os Estados Unidos têm deixado escapar parte fundamental de seu plantel tecnológico formado por massa crítica de origem indo-chinesa.

Simultaneamente, as restrições impostas - após os atentados perpetrados em 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos - para a obtenção do H1B Work Visa a profissionais altamente qualificados têm negado ingresso no país de cérebros privilegiados oriundos de vários rincões do planeta. Embora a boa qualidade de suas universidades tenha se preservado, o nível médio educacional vem perdendo, sistematicamente, competitividade em nível internacional.

A atitude laxa que vem sendo, sistematicamente, adotada pelo Governo dos Estados Unidos contrasta com a férrea consistência dos objetivos colimados pelos próceres chineses. Se os norte-americanos não adotarem uma atitude mais proativa, como o fez nos anos 70 do século passado, por ocasião da disputadíssima corrida espacial com os soviéticos, inexoravelmente perderão a sua hegemonia mundial ■



Mauro Barbosa Siqueira
Cel Av
Chefe do Centro de Estudos Estratégicos da Universidade da Força Aérea.
Mestre e Doutorando em Ciência Política pela UFF
siqueiramauro@gmail.com

Centro de Estudos Estratégicos da Universidade da Força Aérea

GILLES BARBIER
L'Hospice

Uma Análise Crítica sob a Perspectiva

No ano de 2008, o ex-Comandante da Universidade da Força Aérea (UNIFA) – o Excelentíssimo Senhor Major Brigadeiro do Ar Louis Jackson Josué Costa – promulgou a portaria que estabeleceu a criação do atual Centro de Estudos Estratégicos (CEE) da UNIFA e ativou esse centro de pesquisas de modo permanente. Cada vez mais, o CEE recebe a incumbência de gerir novos projetos e se

fortalece à luz de conhecimentos sólidos e sob a égide de trabalhos fidedignos.

Pioneiramente e com base legal nesse documento normativo, implementou-se o Centro de Estudos Estratégicos, cujo nível de ingerência funcional corresponde ao das demais divisões da supracitada Universidade. No âmbito desse campus universitário, o CEE se insere como um centro catalisador dedicado

a pensar, *a priori*, o futuro do ensino de pós-graduação na Aeronáutica.

Consubstanciava-se, dessa forma, um anseio idealizado no pensamento daqueles homens de visão que comandaram o processo de implantação de uma Universidade, em moldes similares às civis, no Campo Fontenelle.

Constituída por grupo seleto de recursos humanos de toda ordem, a UNIFA

da Estratégia Nacional de Defesa

integra diversificadas unidades com missões atribuídas, o que, em essência, replica o caráter universal de uma instituição de ensino dessa natureza. Pela própria natureza, a Universidade da Força Aérea se compõe de elementos multidisciplinares conjugados e harmônicos. Com o mesmo escopo, todo o complexo universitário englobado pela UNIFA organiza-se, em função de exigências

institucionais, sob a égide da coerência administrativa e da hierarquia militar.

Frise-se que o primeiro empreendimento de vulto realizado pelo CEE da UNIFA foi planejar, organizar e acompanhar a execução do VIII Encontro Nacional de Estudos Estratégicos (ENEE) – evento de âmbito nacional em que a Universidade da Força Aérea recebeu o foco das atenções de escolas militares, universidades civis

(públicas e privadas), empresários, jornalistas, autoridades na esfera da Defesa Nacional e no campo dos Estudos Estratégicos, assim como de ordem interna à Força Aérea Brasileira.

Foi, portanto, no editorial da 23ª edição da Revista da Universidade da Força Aérea, que o Major Brigadeiro do Ar Josué instigou os integrantes das comunidades civil e militar a comparecerem ao mega-

evento e lhes indicou as razões com os seguintes argumentos:

Por fim, como coroamento desse ano em que são comemorados os 25 anos da Universidade da Força Aérea, está a realização do 8º Encontro Nacional de Estudos Estratégicos, momento no qual a UNIFA promove os meios e o ambiente para que acadêmicos, empresários, militares, representantes de órgãos governamentais e não-governamentais, interessados e intelectuais possam conhecer e discutir os principais temas estratégicos do país e falar da Estratégia Nacional de Defesa e do seu significado. (Revista da UNIFA, 2008, p. 2, editorial).

A publicação oficial da Estratégia Nacional de Defesa ocorreu depois de findo o 8º Encontro Nacional de Estudos Estratégicos (em novembro de 2008) e como consequência das idealizações do Comitê Ministerial, formado, essencialmente, para esse fim específico. Aos estudiosos de Defesa Nacional, de estudos estratégicos e de relações internacionais, a avançada Estratégia Nacional de Defesa Brasileira impôs exigência e desafio. Analisar assunto tão recente exige leitura pormenorizada e crítica, de modo a assimilar novos conceitos e saberes. Enfim, faz-se mister exercitar o espírito crítico e ter capacidade intelectual reflexiva e contemplativa. Este ensaio apoia-se no desejo de refletir-se um anseio da vontade nacional: o Brasil potência econômico-militar e independente de ajuda externa na construção de plataformas d'armas, alheio ao cerceamento em tecnologia de ponta e de inovações tecnológicas e apto ao aprimoramento de seu capital intelectual oriundo das esferas acadêmicas e dos centros de excelência das Forças Armadas Brasileiras.

Evidenciem-se, assim, os três capitais eixos que estruturaram essa Estratégia: inovadora reorganização nas Forças Armadas, reestruturação da indústria de material bélico no país e, por fim, nova política de composição dos efetivos das Forças Armadas. Portanto, o somatório dessas três relevantes áreas do conhecimento

conforma o escopo principal da Estratégia Nacional de Defesa, em cujo bojo há outros temas de igual importância.

A Política de Defesa Nacional (PDN), publicada em 1996, foi, com veemência, norma de relevância institucional ao fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID) no Brasil. Esse documento definia uma necessidade premente do país: o fortalecimento equilibrado da capacitação nacional no campo da Defesa, com o envolvimento dos setores industrial, universitário e técnico-científico, para se obter maior autonomia e melhor capacitação operacional das Forças Armadas.

A inédita Estratégia Nacional de Defesa ratifica essa tendência, vislumbrada, no ano de 1996, naquela Política de Defesa, ao dispor sobre o propósito da reestruturação da indústria brasileira de material de defesa. Conforme preconiza essa precursora Estratégia, o atendimento às necessidades de equipamento das Forças Armadas deve ser apoiado em tecnologias sob o domínio de conhecimento e expertise brasileiros. Nesse caso específico, as questões ligadas à Aeronáutica tomam vulto e torna-se imprescindível reverberar a FAB no séc. XXI.

Do mesmo modo, a Estratégia Nacional de Defesa replica importante diretriz da Política de Defesa Nacional em vigor. Na atual PDN, afirma-se que o desenvolvimento da indústria bélica – compreendendo o domínio de tecnologias de uso dual – constitui-se em etapa fundamental para se alcançar o abastecimento seguro e previsível de materiais e serviços de defesa, que deve incluir, também, os itens aeronáuticos e espaciais.

Por conseguinte, pode-se interpretar que o fomento à importante área das indústrias de material bélico, a partir da vigente Estratégia Nacional de Defesa, deverá ser uma Política de Estado, no Brasil, inclusive para o Poder Aeroespacial.

Nesse sentido, emerge a importância de haver um centro de pesquisas em estudos estratégicos na UNIFA. Pensar o caráter da guerra aérea do futuro e o vindouro papel do ser humano nesses

cenários incertos impõe raciocínio lógico e contemplativo e, sobretudo, requer reflexões sobre temas atinentes à Força Aérea.

Segundo uma assertiva de Sir Winston Churchill, “um estadista pensa na próxima geração, enquanto que o político pensa na próxima eleição” – citação transcrita da obra do Brigadeiro Engenheiro Tércio Pacitti, em que ele salienta, no capítulo referente às “Estratégias Nacionais”, a atuação do então Presidente de França, durante a Segunda Guerra, cuja perspicácia como homem público, conforme esse autor, não foi muito observada, tampouco comentada: “Charles De Gaulle foi um Estadista. Plantou para o futuro quando ele mesmo, não mais poderia colher os frutos. Mas a França os colheu” (PACITTI, 2003, p. 412).

Mangabeira Unger, ex-Ministro Chefe da Secretaria de Assuntos Estratégicos, demonstrou a visão de estadista ao se preocupar com o pleno entendimento da END pelo povo brasileiro e com a eficaz integração da END à Estratégia Nacional de Desenvolvimento. A visão prospectiva contida nessa pioneira Estratégia de Defesa merece ser acompanhada por pensadores e estrategistas do Poder Aeroespacial.

Acredita-se ter sido propiciada a revelação de significantes elementos concernentes à Estratégia Nacional de Defesa, decerto, pouco abordados neste periódico. No âmbito do COMAER, a inclusão do CEE da UNIFA representa uma quebra de paradigmas e um avanço em termos de novos conhecimentos adquiridos.

Neste artigo, propôs-se discutir, à luz da END, a criação do CEE da UNIFA, cujos membros compõem, hoje, os grupos de trabalho do Livro Branco de Defesa. Estima-se ter alcançado o capital objetivo deste breve ensaio, que se perfez em um sucinto retrospecto das questões afetas à Defesa Nacional e às ações implementadas ao se editar a atual END no governo do então Presidente “Lula”.

Novos horizontes são vislumbrados à indústria de material bélico do Brasil, com

a visão prospectiva denotada pela END, que impõe aos integrantes das Forças Armadas Brasileiras, aos cientistas e aos empresários desse setor a elaboração de estratégias eficazes à atuação num “estado-mercado” cada vez mais mercantil.

Na Estratégia Nacional de Defesa, observa-se o nítido intuito de transformar as forças militares – inclusive a FAB – por intermédio de ações planejadas e de capacidades operacionais inovadoras. Essa concepção estratégica visa a preparar as forças armadas para cumprirem, de modo eficiente, sua destinação constitucional prevista na Carta Magna do Brasil.

Ao Comando da Aeronáutica, cabe pensar, estrategicamente, a guerra aérea e, em especial, refletir sobre temáticas focadas no Poder Aeroespacial do futuro.

Apense-se a isso que há, na Estratégia Nacional de Defesa em vigor, os objetivos de obter-se engajamento de toda a Nação Brasileira e conscientizá-la nas matérias afetas à Defesa Nacional, em particular, os setores que se comunicam com a área de defesa por essência; de sobrepujar questões culturais e conceder poder de voto (e de veto) ao Ministério da Defesa nas decisões da mais alta instância governamental no núcleo decisório do estado; de amplificar a competência legalmente

atribuída ao Ministério da Defesa de escalão superior às forças armadas; e de majorar e sedimentar uma real integração das três forças armadas, rumo à total interoperabilidade, consolidando-a nos campos operacional, científico-tecnológico, doutrinário, no ensino, na inteligência e na área logística.

Entretanto, a leitura crítica da END leva à conclusão de que o documento não se constitui em obra perfeitamente acabada, visto apresentar senões de toda ordem. Desafortunadamente, o legislador penetrou no campo da Política de Defesa Nacional, inseriu-se no nível operacional e navegou nas esferas tática e doutrinária.

Compete ao Comando da Aeronáutica o planejamento do preparo, visto que planejar o emprego cabe, por força de lei complementar, ao Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas do Ministério da Defesa. Sob a égide de novos conceitos validados no mundo, de eficaz reorganização estrutural e de capacidades inéditas a adquirir, o COMAER deve planejar a preparação dos meios materiais e de homens e mulheres, conforme prevê a Estratégia Nacional de Defesa em vigor.

Um grupo seleto de pessoas focadas em estudos estratégicos, de toda e qualquer Força Aérea, constitui-se num fórum

adequado às discussões e pesquisas, de natureza estratégica, que interessem à Instituição Aeronáutica Militar.

Sob esse enfoque, o Centro de Estudos Estratégicos da UNIFA poderá ser ferramenta indelével no processo de pensar a futura guerra aeroespacial; a nossa Força Aérea do século XXI e além; e, como fruto de um legado, um Brasil melhor. Afinal, almeja-se “um país de todos” os brasileiros, glorioso e soberano. Para que esse país forte se corporifique de pleno, deve-se cercar, em tempo de paz, de Forças Armadas com capacidade dissuasória e planejamento estratégico efetivo.

Da Estratégia Nacional de Defesa, devem ser esperados empreendimentos autônomos e eficazes advenham, pois a fé do povo brasileiro, na Defesa Nacional e na FAB, merece permanecer incólume. Do Centro de Estudos Estratégicos da UNIFA devem ser almejadas pesquisas fidedignas, que se perfaçam sob a ótica do pensamento estratégico. Na clássica obra “A Arte da Guerra”, o célebre estrategista e general chinês Sun Tzu destaca que as principais armas para a garantia da paz são artífices da guerra bem preparados. Caso contrário, a nação fica submetida a sério perigo. Eis, enfim, uma importante razão de ser dos estudos estratégicos ■



Maj Brig Ar
Lauro Ney Menezes
consultaero@globo.com

Os militares e o

A participação dos militares brasileiros na arena política é sobejamente conhecida. Mesmo tentando discuti-la ou questioná-la, como fazem alguns, é um fato histórico e irretorquível. Não caberia, nestas notas rápidas e sintéticas, avaliar o quanto de espaço no cenário político as elites (?) brasileiras, por força de sua decrepitude, falência ou omissão, cederam aos militares. Nem mesmo cabe julgar o quanto a formação castrense, “fechando-se em si mesma” por muito tempo, ficou imune ao processo de esquerdização ostensivamente implantado em toda a nossa universidade e na nossa mídia em épocas passadas, permanecendo, portanto, “imune e descontaminada” aos olhos da sociedade. Essa iniciativa das Forças Armadas assegurou ao processo de formação e desenvolvimento dos seus componentes cultivar e manter valores e ética no seio da sua comunidade, independentemente do processo externo.

Além disso, há um quê de “caldo de cultura” incutido nas mentes dos cidadãos civis que parte da premissa inquestionável que “organização-metodologia-isenção-disciplina-hierarquia-desprendimento-vocação etc. “ são apanágio permanente dos militares, em detrimento daquilo que possa ocorrer (ou estar em prática) na sociedade civil. Razão pela qual, em circunstâncias emergenciais do passado, os cidadãos-fardados foram convocados pela própria sociedade civil para participar na solução do impasse político de momento.

Como decorrência da orientação chamada de “retorno aos quartéis”, inaugurada e implementada após o ocaso dos governos militares, as lideranças fardadas naturais foram abandonando o cenário, não existindo, na data de hoje, personalidades castrenses desejosas de aglutinar a caserna, mesmo para a defesa de seus mais lícitos direitos. Assim, as Forças Armadas brasileiras se

impuseram a figura do “Grand Muet”, o grande mudo, mas que, felizmente, mesmo não falando... pensa!

Hoje, alguns membros das gerações militares passadas (na Reserva) voltam ao cenário, estimulados a participar no equacionamento da grande problemática nacional, como cabe a qualquer membro da sociedade. E agora, motivados pelo abrandamento dos Regulamentos (naquilo que se refere à participação de militares no processo político partidário), assim como pela facilidade de acesso à mídia e à opinião pública, somados à expansão do sentimento de “associatividade em torno de interesses comuns”, promovem declarações à imprensa, com o fim de gerar um “movimento de opinião”. E o fazem com pleno direito de cidadão. Principalmente, no que tange à profissionalização, reequipamento das Forças e sua destinação constitucional e emprego.

Além disso, as novas (e, por que não, as velhas) gerações, insatisfeitas com a baixa prioridade atribuída pelo Governo à condução e o tratamento dado às mais urgentes e justificadas aspirações das Forças Armadas, buscam saídas. A solução, como é fácil concluir, é encontrar uma forma de aglutinar a “massa de opinião militar” e direcioná-la, em busca da conquista de suas expectativas e atendimento de suas carências. E é aqui que a Reserva, (principalmente) “inferindo a missão”, se dispõe a abandonar o mutismo e vir à luz e expor posições, com mais ênfase.

Tentando, portanto, se contrapor ao *status quo* e a quaisquer posições radicalizadas, o que as Forças Armadas hoje procuram são os bons (velhos) soldados, indiscutíveis profissionais das armas, que encarnem na realidade as figuras dos representantes de uma comunidade que na busca e manutenção de seus princípios basilares de existência e sobrevivência

tornem público sua filosofia e conceitos, na expectativa de, através deles, sensibilizar a parcela silenciosa da sociedade civil (e da própria militar), com objetivo de se integrar legitimamente na condução do processo político brasileiro, sem abandonar o exercício do regime democrático, assim como opinar na formulação das soluções para o encaminhamento dos assuntos profissionais.

Em sendo assim, não há porque entender de outra forma a participação dos militares no “momento” brasileiro, já que ela faz parte do processo de “mobilização de opinião” característico dos regimes democráticos. O que causa estranheza, isto sim, é o fato de, a partir da prática dessa mobilização (mesmo aquelas totalmente alinhadas com as da própria sociedade), os militares possam ser vistos por alguns como “saudosistas” do passado, em busca da ressurreição de movimentos que não se coadunam nem com a realidade e nem com as necessidades do Brasil de hoje. E, principalmente, de amanhã. Somente porque pensam e conseqüentemente, se expressam!

Em suma, na democracia do século 21, manifestação de militares (principalmente os da Reserva) não pode mais ser vista como exceção, mas sim, como uma forma de atuação permanente de tornar público seus pensamentos e ideário, como o fazem os outros diversos segmentos da sociedade. Sem inibições!

Visto de outra forma, seria como entender a participação dos militares no panorama político como se “um mastodonte fossilizado”, trazido à vida de um “parque jurássico” qualquer, para adentrar a um cenário que, por princípio, o acesso não lhe fosse permitido. Como se um estranho no ninho fosse... nem mesmo CIDADÃO!

Opinar, portanto, não é só direito: é obrigação! ■

“direito de opinar”



MAURIZIO CATTELAN
A Perfect Day
Fotografia

An aerial photograph of the Tom Jobim International Airport in Rio de Janeiro, Brazil. The image shows the airport's runways, taxiways, and terminal buildings, surrounded by greenery and urban areas. The perspective is from a high angle, looking down on the airport complex.

Aeroporto Internacional Tom Jobim

Paulo Alves Salgado
Ten Cel Int

Em 1978, passei para a reserva e fui admitido na ARSA - Aeroportos do Rio de Janeiro S.A., onde trabalhei por 12 anos, período para sempre preservado nas minhas lembranças. A ARSA era uma empresa modelo, de questão exemplar, com excelente ambiente de trabalho, o qual imperava um espírito de colaboração e camaradagem.

Foi a melhor fase da minha vida profissional, repito, da qual guardo as mais gratas recordações.

Hoje, vejo, com um misto de espanto e incredulidade, a desclassificação do AIRJ - Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, agora nomeado de Tom Jobim, para “terminal rodoviário de terceira categoria”, ou coisa parecida, no julgamento do Prefeito do RJ. Nosso Governador, há tempos, vem lutando pela sua privatização como única solução possível. Recentemente, a imprensa publicou que o Governo já admite a concessão da sua administração para a iniciativa privada, renunciando a dogmas e bandeiras políticas básicas na ideologia do seu partido, rendendo-se às preocupações com a precária situação do transporte aéreo. Um dos mais graves entraves ao êxito da localização da Copa do Mundo de

futebol e dos Jogos Olímpicos para 2014 e 2016 no Brasil, é reconhecidamente, o estado de alguns aeroportos carentes de instalações adequadas, capacidade operacional, conforto, eficiência, além do outros requisitos essenciais:

O Aeroporto Tom Jobim não tem mais nada disso. Encontra-se atrofiado.

Mas o que lhe terá acontecido? O que o leva a tamanha degradação? Há 34 anos era inaugurado como o melhor aeroporto da Aeronáutica, construído com requintes de perfeição e até de luxo. Seu projeto, oriundo do Canadá, é moderno até hoje. Foi, por muitos anos, um orgulho para os brasileiros e para os cariocas, em particular, pela eficiência, beleza e imponência. Majestoso portão de entrada à Cidade Maravilhosa.

Orgulho, também, para os que nele trabalhavam para mantê-lo como padrão de eficiência. Afirmo tudo isso sem receio de estar exagerando.

Terá envelhecido? Ficou obsoleto? O mais provável é que tenha sucumbido ao descaso e aos maus tratos. Terá sido mais uma vítima do empreguismo político? Consta que, em certa ocasião, o Presidente da Infraero mantinha uma *entourage* de

cerca de 30 assessores pessoais, “aspones” no jargão popular. Isso era apenas a ponta do iceberg.

Hoje, passados 21 anos de minha demissão, contemplo estarecido e incrédulo este descalabro. Fui, então, testemunha de alguns acontecimentos que podem ter ocasionado ou contribuído para o estado lamentável em que se encontra o AIRJ, que desabou do 1º para um dos últimos lugares no ranking dos aeroportos nacionais.

Em 1987, a ARSA, Sociedade Anônima de Economia Mista, aos 10 anos de existência, foi incorporada à INFRAERO, empresa estatal de administração de aeroportos por ato do Governo, sob o argumento de que eram empresas com a mesma finalidade. Contudo, apenas a finalidade era a mesma, já que o restante revelou-se completamente diferente. Foi como misturar água e óleo. A ARSA era uma empresa exemplar. Enquanto existiu, manteve-se, sempre, autossustentável. Em certa ocasião foi considerada, no julgamento de uma revista de assuntos econômicos, a 3ª estatal melhor administrada.

Muito à frente da INFRAERO em cultura, métodos empresariais, especialização operacional e administração moderna e eficiente. A INFRAERO, por outro lado, era uma estatal pesada, lenta, com ranços de serviço público, dominada por uma cultura burocratizada e muito sujeita a influências políticas.

Nessa fusão prevalecem, é claro, a cultura da sede. A incorporação revelou-se em desastre para a ARSA que levou anos para descer ao nível da sede. Este foi o primeiro impacto a provocar tamanho retrocesso.

O segundo impacto, autêntica pá de cal, foi o expurgo demagógico que o Governo Collor, esbanjando empáfia, fez nas empresas estatais em 1990. Sem nenhuma base, nem qualquer estudo, impôs um corte de pessoal de 20%, em todas, partindo da suposta premissa de que estavam super infladas de empregados inúteis.

Uma de suas bravatas popularescas. Na superintendência Regional do RJ expurgo foi perpetrado com particulares e propositais requintes de crueldade. Sem qualquer consideração, por quem quer que fosse, desprezando méritos, títulos, serviços prestados, conceitos, merecimentos, dedicação ou capacidade técnica. Visou, principalmente, a cúpula da administração até o nível de chefe de divisão. Eu estava aí.

Só foram poupados alguns funcionários protegidos por um acordo trabalhista anterior que vedava demissões sem justa causa de empregados a menos de três anos de aposentadoria. Estes empregados, contudo, foram destituídos de suas funções e mantidos encostados até a aposentadoria. Um escárnio! Outros foram casos de privilégios especiais também salvos. Assim,

todos os empregados, em nível de chefia das diversas atividades de manutenção e operação, foram defenestrados.

Eram profissionais amplamente capacitados para manter todos os equipamentos e a estrutura operacional do AIRJ em alto nível de eficácia. Todos haviam participado da construção do aeroporto, que lhes conferia capacitação especial nos equipamentos e sistemas.

Constituíam-se em precioso patrimônio da empresa. Todos demitidos.

Eram insubstituíveis? Ninguém o é, mas, a consequência foi a queda no padrão de conservação e operação das instalações e equipamentos.

Sabe-se que, após um ano do cruel expurgo, os 840 empregados da Regional RJ desta forma demitidos, já tinham sido substituídos por outras admissões em número até superior.

E, assim, o AIRJ-Tom Jobim, chegou a esse estado deplorável.

Quais os motivos? De quem a culpa? Quais os responsáveis? A defasagem das tarifas aeroportuárias? O descaso? A incúria? O empreguismo desenfreado?

Perguntas sem respostas geram especulações.

A devastação é tamanha que, certamente, a causa não terá sido uma só.

Todavia, ninguém parece preocupado em achar os motivos.

Acho que o povo merece conhecê-los ■



Precisamos desenvolver nossas PRÓPRIAS TECNOLOGIAS

Palestra proferida pelo
Ten Brig Ar Juniti Saito no
Clube de Engenharia, Rio de Janeiro

A afirmação é do Ten Brig Ar Juniti Saito, comandante da Aeronáutica do Brasil, que apresentou no conselho diretor do Clube de Engenharia, dia 11 de julho, a atuação da Força Aérea Nacional, não só em defesa da soberania, como também no controle do espaço aéreo nacional, no trabalho de ocupação e transporte eficiente na Amazônia e, principalmente, como fomentadora da pesquisa e do desenvolvimento tecnológico no país. Segundo Saito, não interessa à Aeronáutica a compra apenas de produtos e peças prontas, e sim a transferência de tecnologia ao longo do processo e o salto tecnológico que isso pode representar. “O investimento em novas tecnologias genuinamente nacionais é o verdadeiro diferencial de um país verdadeiramente desenvolvido”, explicou.

Acompanhado pelo Maj Brig Eng Israel Batista Ferreira, da Diretoria de

Engenharia da Aeronáutica (DIRENG); Ten Brig Ar Ailton Santos Pohlmann, diretor do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA); Brig Reginaldo dos Santos, reitor do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA); Maj Brig Ar Antonio Franciscangelis Neto, chefe de gabinete do Comandante da Aeronáutica; dos Brig Eng Luiz Sérgio Heinzelmann e Venancio Alvarenga Gomes e do Maj Marcelo Antunes, Saito apresentou a palestra “Um trinômio de sucesso: ensino superior (ITA); pesquisa e desenvolvimento (CTA); indústria aeronáutica (Embraer)”.

No campo da educação e pesquisa, o comandante destacou a importante atuação do ITA desde sua fundação, em 1950, na formação de excelentes profissionais nas áreas da engenharia aeronáutica, eletrônica, mecânica aeronáutica, entre outras. “Formamos, desde a primeira turma até 2009, 5.440 engenheiros. Embora a seleção seja

dura e o curso seja exigente, diferente das outras escolas de Engenharia, temos um percentual de desistência de apenas 7% ao longo do curso”, destacou. Sobre o Centro Técnico Aeroespacial (CTA), Saito elencou grandes contribuições para o desenvolvimento de tecnologias nacionais. “O CTA desenvolveu ou contribuiu diretamente para a concepção e construção do motor a álcool, da urna eletrônica, de simuladores de voo, de radares meteorológicos, entre muitos outros projetos genuinamente nacionais”.

Ao apresentar a Embraer, Saito lembrou sua relevância no mercado das empresas de defesa, representando 8% do mercado mundial, com um amplo portfólio de aeronaves de defesa, como o Super Tucano – com cerca de 150 aviões em cinco forças aéreas do mundo –, aeronaves para o transporte civil, de monitoramento e serviços estratégicos ■



A Batalha da Grã-Bretanha 70 ANOS DEPOIS

Ozílio Carlos da Silva

Engenheiro aeronáutico pelo ITA.

Fez parte da equipe que fundou a EMBRAER, onde foi diretor de produção, comercial e superintendente.

oziliocsilva@globo.com

Voluntário civil do Royal Observer Corps vigiando o céu de Londres

O dia 15 de setembro de 1940 foi uma data decisiva no desenrolar daquele que foi o maior conflito já provocado pelo ser humano, a II Guerra Mundial, com um saldo de mortes e destruição jamais igualado. Pouco mais de um mês após a invasão e a tomada da Holanda, da Bélgica e de Luxemburgo pelas forças terrestres, aerotransportadas e aéreas da Wehrmacht de Hitler, o chefe nazista já estava pressionando seus generais e almirantes e, em especial, o Comandante em Chefe da Luftwaffe, Marechal Goering – que havia prometido nos primeiros dias da guerra varrer dos ares a RAF (Royal Air Force) em menos de um mês – para acelerar a execução da “Operação Leão do Mar” definida na Diretriz nº. 17 de Hitler, datada de 1º de agosto, dando as ordens para os preparativos das diversas forças para a invasão das ilhas britânicas, que deveriam estar concluídos até 15 de setembro de 1940. Tal ordem, aparentemente otimista, estava, de certo modo, fundamentada nos sucessos alcançados pelas forças armadas nazistas nas semanas recentes, que podem ser resumidos como segue:

– Decorrido um período de sete anos e cinco meses após a rendição da Polônia às forças militares invasoras de Hitler e a declaração formal de guerra da França e Inglaterra à Alemanha, os exércitos ficaram nas respectivas fronteiras observando os movimentos dos adversários, sem disparar nenhum tiro, situação que foi apelidada de *drôle de guerre*, cuja tradução mais adequada seria “guerra de araque”.

– Depois de vários adiamentos da data de início do ataque pelo líder nazista – o que foi aproveitado pelos oponentes para melhor posicionamento no terreno dos exércitos francês e belga, além da força expedicionária britânica – foi criado pelos

aliados um comando unificado composto por um Estado-Maior conjunto e um Comandante em Chefe, o francês General Gamelin, ficando os exércitos holandeses separados, pois ainda acreditavam no respeito à neutralidade da Holanda, afiançada por Hitler. No amanhecer de 10 de maio, um belo dia de primavera, uma tempestade de aço, chumbo, ferro e fogo foi desencadeada pela Wehrmacht sobre as defesas aliadas ao longo de 280 km das linhas de fronteiras dos três países mais Luxemburgo.

– Cerca de 1.700.000 combatentes, milhares de tanques, bombardeiros de mergulho, aviões de caça, paraquedistas, infantaria motorizada, artilharia, engenharia de fortificações e todos os mais avançados recursos tecnológicos bélicos necessários, para apoiar um exército moderno e agressivo, foram colocados na batalha pelos alemães, deixando a *blitzkrieg* aplicada na Polônia no ano anterior parecer um exercício de treinamento. Do lado oposto, em posição de defesa, outros três milhões de franceses, ingleses, belgas, holandeses, luxemburgueses e canadenses.

– A maior surpresa do dia foi o ataque nazista à Holanda: o bombardeio de Haia e Roterdã, em que tropas aerotransportadas saltando de paraquedas atrás das defesas holandesas tomaram o controle dos diques antes que fossem abertas as comportas para inundar as terras baixas e dificultar a progressão dos tanques. No decorrer deste primeiro dia, em Londres, o Primeiro-Ministro Neville Chamberlain apresentou sua renúncia após concluir, junto com seu Gabinete, que não teria condições políticas de reunir o apoio do Parlamento e montar um governo de união nacional para conduzir a guerra. Na mesma tarde, o Rei Jorge VI, numa hora de pânico nacional, com seus exércitos e força aérea engolfados numa batalha de vida ou morte no continente, deu uma demonstração da força de suas instituições, convocando ao Palácio de Buckingham o homem que ele sabia ser o mais capacitado para conduzir o país naquela hora de extrema crise e convidou o deputado Winston Churchill para assumir o cargo de Primeiro-Ministro e formar um novo governo de união nacional, o que foi aceito e feito em prazo recorde.

– 15 de maio: apenas cinco dias depois

do início da invasão, o Governo da Holanda assina a capitulação de suas forças armadas e o país dos moinhos de vento passou a ser ocupado e administrado pelos nazistas, com Gestapo e tudo o mais.

– 16 de maio: Paul Reynaud, o novo Presidente do Conselho de Ministros da França, cargo equivalente a primeiro-ministro, que havia substituído Daladier em 21/03/40, telefona para Churchill convidando-o para um encontro em Paris. Na mesma tarde, o General Gamelin faz para ambos uma apresentação da situação militar, demonstrando bastante pessimismo. Pede a Churchill para enviar mais dez esquadrões de aviões de caça, para recompensar a perda de 268 aparelhos ocorrida nos cinco primeiros dias de batalha, muitos deles destruídos no solo em suas bases, apanhados de surpresa. O pedido foi atendido algumas semanas mais tarde; mas, pedidos semelhantes renovados em junho foram negados, pois os ingleses já estavam se preparando para continuar a guerra sozinhos.

– 19 de maio: descontente com o desenrolar do conflito, o Gabinete francês convida o idoso General Pétain, herói da I Guerra, então embaixador em Madrid, para assumir a vice-presidência do Conselho e substitui Gamelin pelo General Weygand, comandante das forças francesas no Líbano.

– 26 de maio: começa o cerco de milhares de soldados franceses, ingleses e belgas na praia de Dunquerque, no Mar do Norte. Uma miríade de embarcações de todos os tipos, sob contínuo ataque de caças alemães, embarca os combatentes para os portos ingleses. No final da “Operação Dínamo”, como ficou conhecida a retirada de Dunquerque, em 4 de junho, haviam sido transportados para a Grã-Bretanha 338.000 militares e também muitas personalidades civis.

– 14 de junho: tropas alemãs desfilam pela Avenida Champs Elysées em Paris. O Governo francês muda-se para Tours, às margens do rio Loire, e logo depois para Bordeaux, na costa sul do Atlântico.

– 17 de junho: o Presidente do Conselho Reynaud entrega ao Presidente da República Francesa seu pedido de demissão e é substituído pelo Marechal Pétain de 84 anos de idade. Este constitui um novo gabinete, no qual Pierre Laval é nomeado Ministro do Exterior e o General Weigand, Ministro da Guerra. No mesmo dia, o governo francês solicita ao governo da Alemanha nazista as condições de um armistício entre as duas nações.

– 22 de junho de 1940: na clareira da floresta de Compiègne, ao norte de Paris, onde havia sido assinada a rendição da Alemanha do Kaiser para os países aliados em

11 de novembro de 1918, no mesmo vagão ferroviário, para humilhar os franceses, foi assinado o armistício pelo qual a Alemanha ocuparia mais da metade do território da França, acima do rio Loire e uma faixa na costa do oceano Atlântico, o que durou quatro longos anos.

– Julho/agosto de 1940: ocupando toda a costa francesa da parte ocidental do Mar do Norte, a Alemanha passou a montar bases de apoio para a continuação da guerra com a Grã-Bretanha, tanto no mar como no ar, pois dessas bases seus aviões de combate decolariam de aeroportos que ficavam a alguns minutos de voo da costa inglesa, dos principais portos e mesmo da capital Londres. Com esta vantagem estratégica e livre de outros conflitos no continente, todo o poderio de sua invencível Wehrmacht foi colocado em estado de alerta para a “Operação Leão do Mar”, cuja estratégia era aniquilar a força aérea britânica, eliminar o poderio da Marinha através de ataques aéreos, destruir a indústria bélica e, no final, desembarcar nas praias da ilha um exército de três milhões de soldados.

– 17 de julho: Hitler baixa a Diretiva nº. 16, estabelecendo o dia 15 de setembro como a data para conclusão de todos os preparativos. Ali estava definido que a invasão ocorreria na costa sudeste, a partir de Dover, sendo a primeira vaga formada por 90.000 homens e no terceiro dia mais 260.000, além das unidades de paraquedistas que saltariam na retaguarda. Todos os comandantes de grandes unidades foram nomeados e no comando supremo das forças de invasão ficaria o Marechal de Campo Rundstedt, que havia exercido a mesma função na batalha da França. Contudo, a data final só seria confirmada dependendo dos resultados das batalhas aéreas e navais.

– No final de julho, um balanço aproximado das frotas aéreas de combate dos ingleses x alemães era o seguinte: aviões de caça (903x1464); bombardeiros (560x1380); bombardeiros de mergulho (0x428 Stukas) e patrulha/reconhecimento (500x800). Além do mais, o melhor avião de caça na época era o alemão Messerschmitt BF109-F, com um motor de 1200 HP, altamente manobrável e veloz, equipado com cinco metralhadoras, o qual tinha dado um show nos combates sobre a França. Do lado

inglês, os dois caças de primeira linha eram: o Hurricane, um projeto mais antigo que superava todos os caças alemães, menos o Me 109, e o Spitfire, que viria a se tornar o mais famoso avião de caça da história. Nos combates na França ele ainda estava voando com um motor Rolls Royce Merlin de 1030 HP e ficou um pouco inferiorizado em relação ao 109. Isto deixou os pilotos da Luftwaffe confiantes em cumprir a meta de destruir a RAF nos ares e sobre o solo inglês.

As primeiras missões atribuídas à Luftwaffe foram: atacar a frota inglesa nos portos do Canal, as fábricas de aviões, as instalações portuárias e, prioritariamente, as bases e estações de radar da defesa aérea da RAF no sul do país. No início tiveram bastante sucesso e, nas duas semanas que terminaram em 6 de setembro, a RAF perdeu 466 caças, 103 pilotos mortos em combate e 128 gravemente feridos. Neste ritmo de perdas seria impossível continuar a batalha. Contudo, a reposição de aviões e pilotos estava bem organizada e outros fatores trabalharam em favor dos defensores: primeiro, e mais importante, foi o plano de defesa aérea do território montado pelo Comandante em Chefe da Aviação de Caça, Air Chief-Marshal Sir Hugh Dowding, piloto de combate na Primeira Guerra, planejador modesto, mas, inteligente e determinado, que desde 1936 havia criado um sistema de dez setores de defesa convergentes para Londres, cada um com centros de controle subterrâneos, um sistema de comunicação por telefone e rádio bastante avançado interligando o país inteiro. Nas salas de controle grupos de civis e militares recebiam as informações das recém-instaladas estações de radar dispersas pelos corredores de aproximação mais prováveis. Uma equipe de 50.000 observadores foi recrutada nos anos 39/40, composta por aviadores civis, jovens universitários e militares reformados, os quais de seus postos de observação nos setores, munidos de binóculos, rádios e telefones de campanha, reportavam aos centros a aproximação do inimigo, fornecendo as informações para as quais foram treinados. Com isto, os controladores, supervisionados por oficiais pilotos, orientavam os comandantes das unidades aéreas sobre o ponto de encontro com as formações inimigas, altitude de

voo, tipos de aeronaves intrusoras, condições meteorológicas etc. Grandes painéis nas paredes com a indicação do número do esquadrão e um código de lâmpadas coloridas serviam para dar um panorama instantâneo da situação naquele setor. As lâmpadas inferiores significavam esquadrões no solo sendo equipados com munição, reabastecidos e aptos para decolar em 20 minutos, subindo na escala vinham os de 5 minutos, 2 minutos e depois os que estavam no ar voando para a interceptação, e, por fim, as lâmpadas vermelhas indicando os esquadrões que estavam engajados no combate. Outra condição tática que surpreendeu os comandantes e pilotos da Luftwaffe foi que o desempenho em voo dos Spitfires estava no mesmo nível do Bf 109, ou seja, a diferença no combate passou a ser a habilidade do piloto. Isto se deveu em parte da ajuda norte-americana à Grã-Bretanha, com o fornecimento da então desconhecida gasolina de 100 octanas (chamada gasolina de aviação) e uma nova hélice de maior eficiência instalada nos motores Rolls Royce, o que turbinou o desempenho dos aviões, incrementando a razão de subida e a velocidade horizontal. A adoção de uma melhor tática de combate no ar também teve muita influência: os atacantes vinham em grande número das suas bases na França, Bélgica e Holanda, reunindo-se num ponto determinado na rota, em função da localização do objetivo a ser atacado, com os bombardeiros voando a 4.500/5.000m e os caças de sua proteção a 6.000/7.000m. Quando penetravam no território e eram atacados pela defesa britânica, os Bf 109 mergulhavam para defender os lentos e pesados bombardeiros. Neste momento, os ingleses se dividiam e os Hurricanes atacavam os bombardeiros com seus quatro canhões de 20 mm e os Spitfires se engajavam com os 109, de igual para igual. Com esta tática, as perdas da Luftwaffe cresciam dia após dia. Outra ação que ganhou força foi a artilharia do exército britânico, que passou a ser equipada com canhões antiaéreos de maior poder de fogo e, quando as formações inimigas penetravam no território recebiam, também, uma saraivada de tiros do solo. O comando da defesa antiaérea do exército tinha oficiais que orientavam suas baterias pelo rádio/



telefone a partir de uma sala do centro de controle da RAF, coordenando, portanto, as ações das duas forças e também para evitar o “fogo amigo”, que, mesmo assim, ocorreu diversas vezes.

O DIA 15 DE SETEMBRO

Hitler já havia adiado duas vezes a data da invasão, em razão da Marinha alemã ter dúvidas sobre sua capacidade de desembarcar num dia um exército de 100.000 homens nas praias britânicas, apoiá-los com equipamentos e armamento, quando não se tinha a supremacia aérea e ela ainda estava inferiorizada em poderio comparada com a Armada Inglesa. Por seu lado, os generais do OKW (Estado-Maior) também tinham muitas reservas, pois seu plano era baseado naquelas premissas. Pressionados, Goering e seus comandantes ordenaram um grande ataque a Londres durante o dia, para se obter melhores resultados, colocando em ação 600 bombardeiros e 650 caças. Por coincidência, foi escolhido o dia 15, um domingo, e, como fazia todos os fins de semana, Churchill, acompanhado de sua esposa, saía de carro para inspecionar os postos de observação e obstáculos construídos nas praias do leste e sul da Inglaterra, onde se acreditava que seriam os mais prováveis locais da tentativa de invasão anunciada por Hitler. Havia de tudo: blocos de concreto, obstáculos de aço contra barcos de fundo chato, lança-chamas com canhões de gasolina, reservas de petróleo para ser lançado e incendiado no mar etc. Além da inspeção, suas visitas tinham como maior objetivo incentivar o povo para defender a pátria em perigo. Todos os cidadãos britânicos foram autorizados a portar armas e o Rei Jorge VI mandou montar no palácio um stand de tiro para a Família Real treinar tiro ao alvo. Isto após ter recebido inúmeros pedidos para se mudar para o Canadá e ter reagido com veemência contra a ideia. Naquele domingo Churchill havia sido convidado para assistir a operação do Centro de Controle de Uxbridge, base da RAF próxima de Heathrow, onde foi depois construído o principal aeroporto civil da Inglaterra. Este centro controlava o Grupo de Caça número 11, o maior de todos, que cobria sete setores na região sudeste. A parte da manhã foi tranquila e o Primeiro-Ministro pôde visitar todas as dependências

e conversar com o pessoal. Por volta das 12h00, as estações de radar detectaram uma grande concentração de unidades alemãs do outro lado do Canal e seu agrupamento com os caças na aproximação do território britânico. Neste dia, no comando de Uxbridge estava o próprio Vice-marechal Keith Park, comandante do Grupo 11. A atividade no Centro ficou frenética à medida que as unidades da Luftwaffe penetravam em busca de seus alvos. Park, então, decidiu colocar todos os esquadrões do Grupo no ar e às 13h30 havia 300 Spitfires e Hurricanes atacando os bombardeiros e os caças de escolta, o que saturou os céus com mais de 1.500 aviões lançando bombas, atirando uns nos outros com canhões e metralhadoras e recebendo uma saraivada de projéteis lançados do solo. Os painéis ficaram com todas as luzes vermelhas acesas e, preocupado, Churchill perguntou se havia reservas disponíveis; Park respondeu negativamente e disse que tudo que eles tinham estava no ar. Depois de decorridos 70/80 minutos, os aviões teriam de pousar para serem reabastecidos de combustível e munição. Como todo o Grupo estava em combate e não havia outros aviões nas proximidades que pudessem substituí-los, cresceu o temor de um ataque dos caças inimigos às Bases dos esquadrões, apanhando no solo os aviões sendo reabastecidos. Por sorte, como havia uma segunda leva de bombardeiros alemães programada para atacar, estes foram retardados do outro lado do Canal por falta de escolta disponível e ficaram aguardando no solo seus caças protetores retornarem. Assim, somente duas horas depois, a segunda vaga pôde penetrar e quando chegou ao espaço aéreo britânico recebeu a mesma acolhida de fogo e chumbo que a primeira, pois os caças ingleses estavam no ar reabastecidos com combustível e munição. As primeiras apurações do resultado do dia davam como abatidos ou seriamente avariados 183 aviões atacantes e 40 perdidos pelos ingleses. Posteriormente, cálculos mais precisos deram 55 caças ingleses destruídos e 15 pilotos mortos. Do lado alemão os números são menos consistentes porque muitos bombardeiros bimotores e alguns quadrimotores, mesmo avariados, conseguiam se arrastar até o continente e pousar onde fosse possível,

mas, muitos deles ficando destruídos na aterrissagem. O mais importante resultado, contudo, foi que o dia 15 de setembro marcou uma reviravolta na guerra aérea e os ingleses o definiram como o Dia da Batalha da Grã-Bretanha, a ser comemorado nos tempos futuros. Do lado alemão, Goering deu ordens para acabar com os ataques diurnos, passando daí em diante ao bombardeio noturno. Do final de setembro até 3 de novembro a Luftwaffe enviou uma média de 200 bombardeiros por noite sobre Londres, Birmingham, Manchester e outras cidades industriais. A RAF continuou a defender seu espaço aéreo e a defesa antiaérea se tornou mais efetiva, o que contribuiu para o plano da invasão ser deixado um pouco de lado; primeiro com Hitler adiando o desembarque para a primavera de 1941 e depois, para o verão de 1942, após a vitória na nova frente de combate aberta em 21/09/1941 contra a União Soviética, o que realmente nunca aconteceu e foi o começo do fim do “Reich de mil anos” de Hitler.

Com o arrefecimento dos combates sobre o solo inglês, a guerra aérea perdeu prioridade do lado alemão, para grande alívio da Marinha e descrédito de Goering junto ao alto comando militar, então já fazendo os preparativos para 1941. Os ingleses se aproveitaram desta situação e passaram ao ataque, enviando várias formações de bombardeiros sobre Berlim. Os primeiros ataques tiveram pouca efetividade, mas, grande repercussão. Em sequência, estes ataques causaram as primeiras mortes na população civil, o que deixou Hitler possesso, prometendo, publicamente como vingança, arrasar todas as grandes cidades britânicas. Mal sabia ele que isto era só o começo de uma reação que levaria à morte, à destruição e à ruína para a sua capital e para as grandes cidades em nível jamais igualado.

Um rápido balanço da Batalha, cujo término ficou entendido ter ocorrido no final de outubro de 1940: a Luftwaffe perdeu nos quatro meses de combates 1.887 aviões de todos os tipos e 2.662 tripulantes mortos. A RAF teve destruídos 1.023 aviões e 537 tripulantes mortos. A desproporção dos números citados tem explicação no fato de que os alemães estavam voando em aviões que tinham até quatro tripulantes, enquanto

os ingleses, na maioria, eram caças monopostos. Além disto, os britânicos estavam voando nos céus de sua pátria e quando saltavam de paraquedas ou pousavam seus aviões fora de um aeroporto, em emergência, recebiam todo apoio da população e, muitas vezes, suas vidas eram salvas pelos seus conterrâneos. O oposto acontecia com os alemães, que eram hostilizados, feitos prisioneiros de guerra e, se estivessem lançando bombas naquela localidade, podiam até ser mortos em represália. Outro mito derrubado foi a temida efetividade do bombardeiro de mergulho Stuka, que ficou famoso pelos grandes estragos feitos no ataque nazista à Polônia, quando se lançavam em voo picado a mais de 500 km/h, fazendo um barulho apavorante com suas “trombetas de Jericó”, antecessoras das “vuvuzelas” da Copa passada. Mesmo podendo carregar uma bomba de uma tonelada, o piloto do Stuka precisava identificar com precisão o alvo para se lançar na picada. Ora, além do tempo normalmente encoberto da Inglaterra, ele era menos veloz que os caças ingleses em voo horizontal, que os abatiam na entrada ou na saída do espaço aéreo.

A COMEMORAÇÃO DOS 70 ANOS

O povo britânico é conhecido pelo seu apreço às tradições guerreiras de seu país e ao culto a seus heróis. Assim, esta Batalha ficou inscrita no calendário anual de comemorações, havendo desfiles militares, abertura das bases da RAF para a visita das comunidades, exposição de aviões antigos e modernos, além de demonstrações de acrobacias por unidades aéreas especiais, como nossa famosa Esquadrilha da Fumaça da FAB. Por iniciativa do comandante da esquadrilha de demonstração que voa o Tucano RAF, foi decidido, no início de 2010, pintar todos os aviões da unidade nas cores dos Spitfires de 1940, sendo inscrito neles as mesmas matrículas dos aviões de dois heróis pilotos que comandaram unidades de combate na Batalha, e que fazem parte da galeria dos chamados, carinhosamente, the few – os poucos – expressão tirada do famoso discurso de Churchill no Parlamento. Assim, um avião brasileiro de projeto da EMBRAER, fabricado sob licença na Grã-Bretanha pela Shorts, em Belfast, par-

ticipou com destaque das comemorações fazendo acrobacias e manobras, cumprindo um vasto calendário de demonstrações que terminou no final do ano de 2010. Este programa do Tucano inglês se iniciou em 1984, quando a RAF abriu uma concorrência para adquirir 130 novos aviões de treinamento. A história desta competição e dos contratos posteriores está bastante detalhada no livro “Decolagem de Um Sonho”, que conta a história da EMBRAER, de autoria de Ozires Silva, que vai até o anúncio da escolha do Tucano, em 21/03/1985, pelo Primeiro-Ministro inglês Michael Haseltine. Foi uma grande vitória e objeto de muito orgulho para o pessoal da EMBRAER e todos os brasileiros que acompanharam o desenrolar da dura competição. Houve cooperação industrial e técnica bem sucedidas entre a EMBRAER e

a Shorts, que se esforçaram para cumprir prazos muito apertados e atender a todos os requisitos da RAF. No dia 20 de janeiro de 1987, na fábrica de Belfast, Irlanda do Norte, ocorreu a cerimônia de apresentação do novo Tucano RAF, que incorporava muitas modificações, como um motor mais potente, para atender aos requisitos do cliente. Estavam presentes o Chefe do Estado-Maior da RAF, vários oficiais generais, muitas autoridades do governo, dirigentes da Shorts e, representando o governo brasileiro, o Embaixador Souza e Silva e eu representando a EMBRAER. Houve uma grande cobertura da imprensa, muitas entrevistas e foi servido um fino coquetel, que foi muito apreciado, pois embora o coração estivesse aquecido, o frio que fazia exigia tomar um bom whiskey irlandês ■





EUREKA! EUREKA!

Alte Roberto Gama e Silva
vaupes@globo.com

ARQUIMEDES de Siracusa, nascido no ano 287 a.C. e falecido no ano 212 a.C., foi uma das mentes mais brilhantes da Humanidade. Distinguiu-se na Matemática, na Física e como inventor.

No campo da Física, contribuiu para o desenvolvimento da “HIDROSTÁTICA”, tendo introduzido, entre outras inovações, o famoso princípio que leva o seu nome.

Diz a História que Hierão, rei de Siracusa, pediu a ajuda de Arquimedes para descobrir, sem danificar a peça, se um ourives o enganara na pureza de uma joia de ouro.

Estava Arquimedes pensando na solução do problema apresentado pelo rei, quando notou que uma quantidade de água correspondente ao seu próprio volume, transbordava da banheira quando nela entrava. Imediatamente o sábio vislumbrou a solução do problema, pela comparação entre a quantidade de líquido derramado com o mergulho da joia num recipiente cheio de água, e a quantidade de líquido derramado pelo mergulho de iguais pesos de prata e ouro, colocados no mesmo recipiente. Ficou tão entusiasmado com a descoberta que saiu à rua nu, gritando EUREKA! EUREKA! (Achei! Achei!).

Daí surgiu a definição do Princípio de

Arquimedes, por ele mesmo incluído no “Tratado dos Corpos Flutuantes”:

“Todo corpo mergulhado total ou parcialmente em um fluido sofre uma impulsão vertical, dirigida de baixo para cima, igual ao peso do volume do fluido deslocado, e aplicado no centro de impulsão”.

Traduzindo em miúdos, para um objeto, que pode ser um navio, flutuar, o peso da água deslocada tem que ser maior do que o peso do próprio objeto. O objeto que flutua, então, apresentará um peso aparente bem menor do que o real, por conta da impulsão vertical, dirigida de baixo para cima. O navio, quando flutua, apresenta, pois, um peso bem menor do que o seu peso total, incluindo o da carga que transporta.

É com base no “Princípio de Arquimedes” que o transporte aquaviário é o mais barato dentre os sistemas modais de movimentação de pesos, além de consumir menos energia para movimentação de cargas.

A comparação normal de custos obedece à série: 1 para as aquavias, 4 para as ferrovias e 10 para as rodovias.

Tudo o que foi descrito tem como objetivo adiar, *sine die*, uma sangria desnecessária do dinheiro dos contribuintes, em momento de crise, para asfaltar a rodovia BR-319, que promoveria a ligação

terrestre entre Porto Velho e Manaus. A dita rodovia tem um traçado paralelo ao curso do rio Madeira, aquavia francamente navegável entre os seus dois pontos terminais.

Não se deve, a priori, condenar a abertura de uma rodovia paralela ao curso de um rio navegável, eis que o ideal seria a existência de vários sistemas modais, para conceder o direito de escolha aos usuários. Entretanto, há que se considerar que a Amazônia não apresenta características continentais, mas a de um gigantesco arquipélago, tantos são os rios que a dividem em ilhas.

Já para deixar Porto Velho surge o primeiro obstáculo: a travessia de balsa do próprio rio Madeira, para alcançar a sua margem esquerda. Os planejadores governamentais intentam suprimir esse obstáculo lançando uma ponte com 966,33 metros de comprimento e 13,40 metros de largura, com um custo estimado em R\$181.800.000,00, segundo dados do DNIT divulgados em 1º de setembro de 2008.



Daí, até a margem direita do rio Amazonas são 885 quilômetros de estrada.

Depois da travessia do Madeira faz-se necessário transpor nada menos do que 30 igarapés, capazes de serem ultrapassados por pontilhões. No caminho até margem direita do Rio Amazonas, entretanto, há três rios, o Castanho, o Igapó-Açú e o Tupanã, que exigem travessias por balsas. Os três obstáculos, porém, poderão ser eliminados com o lançamento das três pontes citadas, que custariam R\$117.612.500,00, segundo avaliação do Comitê Gestor do PAC (2008).

Depois disso, os veículos precisarão ainda embarcar em balsas, para duas outras pernadas longas: o rio Amazonas, até a ilha do Careiro, e ainda o trecho entre a ilha do Careiro até a margem esquerda do rio Negro, onde se localiza a capital do Amazonas.

Com o fator condicionante dos horários das balsas, na hipótese de faltarem os recursos para as pontes, a travessia dos 885 quilômetros da BR-319 poderá demorar uns dois dias para carros de passeio e uns três dias para caminhões e ônibus.

Outrossim, devido às exigências ambientais, que custarão R\$653,5 milhões, a recuperação da estrada, orçada em R\$467.831.257,00, e o lançamento das quatro pontes, de custo total igual a R\$209.412.500,00, a recuperação da estrada acabará custando à bagatela de R\$1,33 bilhão, despesa essa perfeitamente admiável. Além disso, num prazo máximo de seis anos, seria necessário recapear a estrada, ao custo estimado de R\$166.000.000,00.

O sistema modal que deve ser utilizado, prioritariamente, para manter a ligação entre Porto Velho e Manaus é, sem dúvida, o aquaviário. Seria muito mais econômico e duradouro investir em empresas de transporte fluvial dotadas de empurradores e balsas para transporte de granéis, balsas com propulsão própria para transporte de carretas carregadas

e, também, balsas com autopropulsão e camarotes para transporte de automóveis de passeio e respectivos passageiros.

Ora, se até no igarapé chamado “Reno”, na Alemanha boa parte do transporte para o interior usa a aquavia, por que não fazer o mesmo no caudaloso “Madeira”? A duração da travessia até Manaus, para as balsas com autopropulsão seria apenas um pouco mais demorada do que pela rodovia asfaltada (sem o lançamento das pontes), pois navegando a 10 nós (um nó equivale a 1852 metros por hora), gastar-se-ia umas 45 horas rio abaixo.

A opção aquaviária, ademais, poluiria menos o ambiente, pois gastaria menor quantidade de combustível do que no transporte rodoviário e, além disso, protegeria a cobertura vegetal primitiva existente às margens da projetada rodovia asfaltada, ponto muito importante para a manutenção do equilíbrio ecológico local.

Como muito bem observou o cientista Philip Fearnside, pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), “conectar Manaus com o arco de desmatamento de Rondônia abriria repentinamente as comportas para a Amazônia central e uma série de estradas laterais planejadas estimularia a migração e o desmatamento do último grande bloco de floresta intacta na metade ocidental do estado do Amazonas”.

Entretanto, acreditem que para convencer os responsáveis pelo projeto de asfaltamento da BR-319 a mudá-lo para a versão aquaviária, talvez fosse necessário muito mais do que ARQUIMEDES desfilar nu pela Esplanada dos Ministérios, em Brasília, bradando num potente megafone “EUREKA! EUREKA!”.

É que lá, centro do poder, campeia a alienação e, também, a predominância flagrante de interesses pessoais, muitos deles de uma só personalidade, em detrimento do bem comum.

Deus acuda o BRASIL! ■

Pesquisa de Fernando Hippolyto da Costa
Cel Av

CRONOLOGIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

Segunda Parte

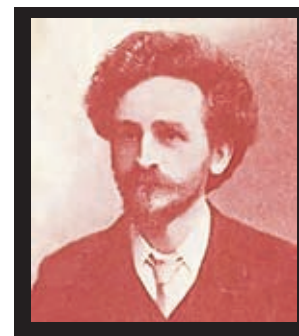
8/jul/1867 – Foram realizadas no Teatro de Operações da Guerra da Tríplice Aliança as 2ª e 3ª ascensões do balão de observação “Allen”, nas alturas máximas de 760 pés e 865 pés, de 50 minutos e 30 minutos respectivamente.

12/jul/1867 – Foram cumpridas as 4ª, 5ª, 6ª e 7ª ascensões do balão “Allen” em diversos pontos do “front”.

13/jul/1867 – Foram realizadas as 8ª e 9ª ascensões do balão, tendo como observadores aéreos o Cap Silva Amaral e o Ten Cursino do Amarante.

20/jul/1867 – Como observadores aéreos, participaram das 10ª e 11ª ascensões do “Allen” os Capitães Francisco César da Silva Amaral, Conrado Jacob de Niemeyer e Antônio de Sena Madureira.

21/jul/1867 – Foi empreendida a 12ª ascensão com os Capitães Silva Amaral e Conrado Niemeyer, como observadores aéreos, na véspera da chamada “Marcha de Flanco”. Nessa subida, puderam até traçar rápido esboço das posições inimigas em frente das que ocupava o Corpo do Exército Imperial do General Argolo.



James Allen

22/jul/1867 – Foram realizadas as 13ª e 14ª ascensões, ambas executadas no final da jornada do primeiro dia da “Marcha de Flanco” na região da vanguarda. Como observador aéreo, participou o Cap Conrado Niemeyer.

23/jul/1867 – O balão de observação “Allen” foi esvaziado, em decorrência do risco de incêndio e explosão, devido às queimadas em áreas vizinhas, provocadas pelos paraguaios.

14/ago/1867 – O balão dos irmãos Allen foi deslocado, cheio, de Tuiuti para Tuiú-Cuê, distante mais de 20 quilômetros.

15/ago/1867 – Foi cumprida a 15ª ascensão do balão, na região de Tuiú-Cuê.

16/ago/1867 – Foram realizadas as 16ª e 17ª ascensões do balão, ainda na região de Tuiú-Cuê.

17/ago/1867 – Foram empreendidas as 18ª e 19ª ascensões do balão, na região oeste de Tuiú-Cuê.

19/ago/1867 – Deixou de ser efetivada a ascensão devido aos fortes ventos reinantes na área.

21/ago/1867 – Foi observado que o balão tinha perdido força ascensional devido à fuga de gás; o balão foi então esvaziado e conduzido para Tuiuti, para novo enchimento, retornando a 24 de setembro para Tuiú-Cuê.

25/set/1867 – Foi realizada a 20ª e última ascensão, no flanco direito das posições aliadas em frente à Humaitá, na distância de cinco quilômetros de Tuiú-

Cuê. O balão, por apresentar vazamento de gás e consequente perda de força ascensional, foi novamente transportado para Tuiuti.

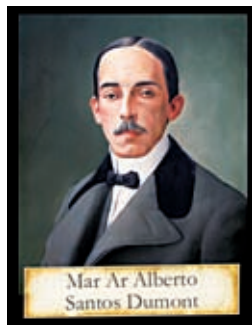
26/set/1867 – Caxias dispensou a utilização dos balões dando conhecimento, através de ofício, ao Ministro da Guerra Cunha Paranaguá. Entretanto, o chefe militar esclareceu que “é inegável que alguma utilidade tirei de alguns reconhecimentos sobre as posições do inimigo, com o auxílio dos balões”.

7/dez/1867 – Foi dada a ordem para que os balonistas James Allen e Ezra Allen, juntamente com os balões, embarcassem no vapor “Alice”, de regresso ao Rio de Janeiro.

Ainda em 1867 – Os seguintes oficiais tiveram participação, devidamente comprovada em registros oficiais, nas ascensões em balão no Teatro de Operações da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai: Maj Francisco César da Silva Amaral (primeiro oficial brasileiro a cumprir atividades aeronáuticas, participando de 10 missões), Cap Conrado Jacob de Niemeyer, Cap Antônio de Sena Madureira e 1º Ten Manuel Peixoto Cursino do Amarante.

Afirma o destacado historiador Nelson Freire Lavenère-Wanderley que “é possível que outros oficiais brasileiros tenham realizado missões de observador aéreo no balão, sem que os seus nomes tenham ficado registrados”.

Segundo pesquisas procedidas pelo



mencionado historiador, o Maj Silva Amaral, primeiro militar brasileiro a desempenhar atividades aeronáuticas, nasceu em 1835 em

São Luís/MA, sentou praça como Cadete em 1851, sendo declarado Alferes em 1855, e seguiu para o Teatro de Operações onde veio a falecer depois de ter prestado relevantes serviços.

O 1º Ten de Artilharia Manuel Peixoto Cursino do Amarante foi, por ordem cronológica, o segundo oficial brasileiro a subir em balão; realizou 10 missões de observação aérea. Após a Guerra do Paraguai, onde permaneceu mais de 4 anos, foi nomeado professor da Escola Militar.

O Cap Engenheiro Conrado Jacob de Niemeyer foi, por ordem cronológica, o terceiro oficial brasileiro a participar de missões no balão de observação; cumpriu, no mínimo, quatro missões. Alcançou o posto de Marechal.

O Cap Antônio de Sena Madureira desempenhou, pelo menos, uma missão de observador aéreo, a bordo do balão “Allen”.

De acordo com o historiador Gustavo Barroso (“O Cruzeiro”, 24 de abril de 1950), o balão maior, de 12 metros de diâmetro com volume de 37.000 pés cúbicos, não chegou a ser usado, devido às deficiências de ordem logística incluindo a falta de suprimento de ácido sulfúrico e limalha de ferro, para a produção do indispensável hidrogênio. O balão menor, com 8,50 metros de diâmetro, apresentava 17.000 pés cúbicos.

20/jun/1869 – Nasceu em Ubatuba/SP, Gastão Galhardo Madeira, pioneiro da aerostação no Brasil (cf Paulo Leofrêdo Costa).

Ainda em 1869 – Terminada a campanha da Guerra do Paraguai, Júlio César Ribeiro de Souza (um dos pioneiros da Aeronáutica Brasileira) regressou, com seu Batalhão, ao Rio de Janeiro.

10/ago/1870 – Júlio César Ribeiro de

Souza casou-se, aos 27 anos de idade, com Vitória Filomena do Valle, tendo desse matrimônio cinco filhos, sendo três homens e duas mulheres. A um de seus balões ele daria o nome de “Vitória”, em homenagem à esposa.

Ainda em 1870 – Júlio César pediu baixa do serviço ativo e regressou ao Estado do Pará. Passou a se dedicar ao ensino e, em seguida ao jornalismo, chegando a dirigir órgãos da imprensa paraense, além de publicar obras pedagógicas e de poesia.

No Pará, Júlio César foi também promotor interino em Cametá, diretor da Biblioteca Pública e chefe de seção da Secretaria do Governo (cargo que ocupava quando faleceu em 1887, aos 44 anos de idade).

1871 – O engenheiro Henrique Dumont, pai de Alberto Santos-Dumont, construiu a famosa ponte de Sabará, sobre o Rio das Velhas, em Minas Gerais.

1872 – Henrique Dumont assumiu a empreitada de construir o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, no trecho a partir de João Aires (Palmira), em Minas Gerais. Transferiu-se, com a família, da Fazenda Jaguará para o canteiro de obras que instalou no lugar denominado CABANGU.

20/jul/1873 – Nascimento de Alberto Santos-Dumont em Cabangu, Estação de Rocha Dias, Distrito de João Aires, próximo à cidade de Palmira (hoje Santos-Dumont), no Estado de Minas Gerais.

1874 – Júlio César Ribeiro de Souza iniciou seus estudos sobre a ciência aerostática e passou a observar atentamente o voo das grandes aves, tornando-se “um apaixonado pela navegação aérea” (de 1874 a 1875).

Nasceu na cidade de Campos/RJ, Ricardo Kirk, que viria a falecer em acidente aviatório aos 41 anos de idade, como Tenente do Exército, em 1º de março de 1915 na “Campanha do Contestado”.

1875 – Henri Lachambre montou sua oficina de aerostação em Vaugirard, Paris, chegando a vender balões e acessórios a diversos governos de países. Nascido em

1846, Lachambre desde cedo se interessou pela aerostação; o seu sobrinho, Alexis Machuron, juntou-se a ele em 1889, e era um exímio balonista.

Lachambre e Machuron foram os construtores dos balões projetados por Santos-Dumont, tornando-se amigos do brasileiro.

Júlio César Ribeiro de Souza, interessando-se pelos problemas de navegação aérea, chegou a realizar diversas experiências relacionadas com o voo de planadores e em balões, sem chegar a voar. No Instituto Histórico e Geográfico do Pará encontra-se arquivado um documento, de autoria de Júlio César, “no qual revela a aplicação de leis físicas e mecânicas à dirigibilidade dos balões, e os motivos que o levaram a ocupar-se do assunto”.

20/fev/1877 – Santos-Dumont foi batizado na Matriz de Santa Teresa, no Município de Valença/RJ. Foram padrinhos: o tio materno José Augusto de Paula Santos e Maria Eugênia Pinto Coelho da Rocha. Foi celebrante do sacramento do batismo o Padre Teodoro Teotônio da Santa Carolina. Nessa mesma data foi batizada a sua irmã Sofia, nascida em 1875.

1879 – Henrique Dumont transferiu-se com a família para a região de Ribeirão Preto/SP e iniciou a organização de uma grande plantação de café, comprando a fazenda “Arindeúva”, que era de propriedade de José Bento Junqueira. Em dez anos de profícuo trabalho, o pai de Santos-Dumont transformou-se num proprietário rural dos mais conceituados, ficando conhecido como o “Rei do Café”.

Para a inspeção de seus cinco milhões de cafeeiros e para transportar os grãos colhidos, houve necessidade de se montar uma estrada de ferro particular de cerca de 100 quilômetros de extensão.

Em torno da Fazenda Dumont, acabou formando-se um povoado, que aos poucos se transformou numa cidade, na microrregião de Ribeirão Preto, a qual veio a receber, posteriormente, o nome de Dumont, em homenagem ao espírito ativo e empreendedor do seu proprietário.

Foi naquele ambiente que Santos-Dumont passou sua infância.

1º/ago/1880 – Júlio César Ribeiro de Souza publicou na “Província do Pará”, de 1º a 6 de agosto, uma longa matéria que recebeu o título de “A Navegação Aérea”.

8/ago/1880 – Foi realizada, a pedido de Júlio César, uma reunião no Palácio do Governo da Província do Pará, e autorizada pelo presidente da referida Província, Dr. José Coelho da Gama Abreu.

O jornal “A Província do Pará” noticiou a 10 de agosto que “concluída a preleção, o Sr. Júlio César passou a exhibir um exemplo físico de sua argumentação. Dividiram-se as opiniões acerca da descoberta do digno paraense, que pretendia apresentar praticamente, dentro em poucos dias, a prova material do objeto que faz sua profunda convicção”.

Dos dois engenheiros convidados pelo Presidente da Província para opinarem com vistas ao assunto, um deles, o Conselheiro José Félix Soares, publicou um artigo no “Diário do Grão-Pará” (11 de agosto) contestando a argumentação do inventor e avocando para si, inclusive a enunciação de certas ideias que eram de Júlio César, isto é, “as idéias expostas por Júlio César no Palácio do Governo, não eram originais, pois lhes pertenciam por propriedade”.

As opiniões se dividiram. As possibilidades da invenção não foram reconhecidas. “Seus detratores lançaram mão da sátira, processo desmoralizante que fora também usado contra Bartolomeu de Gusmão” (cf “Aerovisão”, 1976).

12/ago/1880 – Júlio César revidou, pelas colunas da “Província do Pará”, a argumentação tendenciosa do Conselheiro José Félix Soares. A contestação prosseguiu no dia 13 de agosto no mesmo jornal.

30/ago/1880 – Foi realizada a primeira experiência pública de Júlio César, na casa do Cel Bentes, à Travessa dos Ferreiros, com “um pequeno balão, munido de aparelhos por ele mesmo inventados e construídos”.

Segundo o historiador Lysias Rodrigues, Júlio César “construiu inicialmente

um modelo de balão com dois metros de comprimento, feito em papel, e as asas de tela de algodão e bambu”.

Como os resultados não tivessem sido satisfatórios, Júlio César preparou um modelo de seis metros de comprimento, aperfeiçoando-o nos mínimos detalhes e comprovando com este último modelo “as suas teorias, com a obtenção de resultados absolutamente de acordo com o seu raciocínio”

18/out/1880 – Nasceu em Lisboa, Carlos Rostaine Lisboa (naturalizado brasileiro), idealizador de um balão-dirigível denominado “Aeronave Brasil”, conforme foi registrado no “Diário Oficial” de 8 de março de 1901, página 1107.

24/out/1880 – O jornal “A Província do Pará” publicou um comunicado de Júlio César, o qual ele esclareceu aos seus contemporâneos a impossibilidade de prosseguir nas suas experiências, por absoluta falta de meios (“Continuar a luta aqui é simplesmente uma loucura”), e informando-os que embarcaria brevemente com destino ao Rio de Janeiro.

Convicto de ter encontrado, teoricamente, uma solução para a dirigibilidade dos balões, Júlio César redigiu então uma “Memória”, com 89 páginas, dissertando sobre a locomoção e dirigibilidade dos balões, com o objetivo de submeter o seu estudo à apresentação de pessoas competentes, fora de sua terra natal.

Ainda em 1880 – Com apenas sete anos de idade, Alberto Santos-Dumont já tinha permissão paterna para dirigir, na estrada de ferro da Fazenda Arindeúva, em Ribeirão Preto/SP, as locomotivas de grandes rodas e compridas chaminés.

Augusto Severo de Albuquerque Maranhão (pioneiro da Aeronáutica), após fazer o Curso de Humanidades na Bahia, viajou com destino ao Rio de Janeiro, onde ingressou na Escola Politécnica, cursando somente dois anos de engenharia.

Início de 1881 – No início do ano (janeiro ou fevereiro), Júlio César Ribeiro de Souza viajou de Belém ao Rio de Janeiro, a fim de apresentar aos cientistas da ca-

pital do Império, as suas ideias acerca da dirigibilidade dos balões.

No Rio de Janeiro, ele foi apresentado ao Barão de Tefé, então presidente do Instituto Politécnico, através do senador Cândido Mendes de Almeida. O primeiro veio a se tornar o maior protetor dos projetos de Júlio César.

15/mar/1881 – O Instituto Politécnico do Brasil, com sede na cidade do Rio de Janeiro, reuniu-se às 19h em sessão extraordinária, para ouvir Júlio César acerca do assunto referente à dirigibilidade dos balões, ocasião em que o mesmo procedeu à leitura do seu trabalho “Memória sobre a Navegação Aérea”, datada de 20 de fevereiro de 1881 e que nada mais era que sua teoria aeronáutica sobre balões.

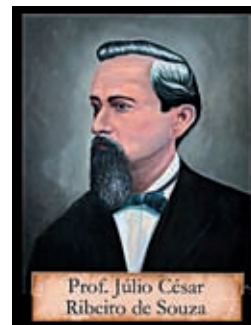
1º/abr/1881 – Por portaria desta data, o Imperador D. Pedro II autorizou o pagamento de 240 contos de réis, importância relativa à passagem de Júlio César, de Belém/PA ao Havre (França).

Através de ofício do Mordomo Imperial ao Ministro Brasileiro em Paris foi autorizada, também, a mesada de 100 contos de réis (à época, equivalente a 250 francos), como apoio ao inventor brasileiro.

3/mai/1881 – Foi lido, em sessão iniciada às 19h, o parecer da comissão formada pelo Instituto Politécnico do Brasil (“Comissão de Ciências Físicas”) para apreciar o trabalho apresentado por Júlio César.

A referida comissão, constituída pelo Almirante Barão de Tefé (relator), Dr. Álvaro Joaquim de Oliveira e Dr. Fábio Hostílio de Moraes Rego, assinalou em seu parecer que “compete ao Instituto Politécnico manifestar ao Governo Imperial a conveniência de auxiliar este nosso compatriota com os recursos pecuniários indispensáveis a realizar em grande escala as ditas experiências”.

A comissão opinou, também, que “o aparelho destinado à navegação aérea, descrito pelo Sr. Júlio César Ribeiro de Souza, não é cópia ou imitação de qualquer outro



dos mencionados pelos escritores que mais detalhadamente tem tratado da matéria, pertencendo-lhe, portanto, o incontestável direito ao título de INVENTOR”.

O parecer do Barão de Tefé foi “bastante detalhado, confirmando as leituras especializadas que fizera, e concluiu que o aparelho do Sr. Júlio César poderia mover-se numa direção oblíqua ao horizonte, independentemente de qualquer propulsor”.

17/mai/1881 – Entrou em discussão o parecer que havia sido apresentado na sessão anterior do Instituto Politécnico do Brasil, lido pelo Barão de Tefé.

6/jul/1881 – Na sessão do Instituto Politécnico do Brasil, o Barão de Tefé comunicou ter recebido um telegrama de Júlio César, “participando ter-lhe sido concedido pela Assembléia Provincial do Pará um auxílio de 20 contos de réis com a condição de lhe ser entregue esta quantia se fosse aprovado o parecer apresentado ao Instituto Politécnico sobre a mesma invenção”.

Procedidos aos debates, foi o referido parecer aprovado por unanimidade de votos, e a sessão foi encerrada às 21h.

Com o parecer favorável do Instituto e de posse da mencionada quantia, Júlio César viajou para Paris.

Agosto de 1881 – Júlio César chegou a Paris, sendo então construído o seu balão-dirigível “Vitória” (nome da esposa), pela Casa Lachambre, especializada no ramo da construção de balões.

Os balões de Alberto Santos-Dumont foram todos confeccionados nesse mesmo atelier.

25/out/1881 – Foi outorgada, pela França, a patente de invenção a Júlio César pelo projeto do seu balão, tendo sido registrado no Conservatoire National des Arts et Métiers (patente nº 145.512).

A patente foi também registrada em nove outros países. A esse respeito, declarou Júlio César no seu ‘Protesto’: “Meu principal objetivo, pedindo patentes da invenção, não foi outro senão garantir perante a História a prioridade de minha invenção, e esse objetivo foi plenamente atingido para o futuro”.

27/out/1881 – A Société Française de Navigation Aérienne, com sede em Paris, promoveu uma sessão especial para ouvir a leitura, por Júlio César, de sua “Memória sobre um sistema de navegação aérea”.

8/nov/1881 – Júlio César foi admitido como membro da Sociedade Francesa de Navegação Aérea.

Nesse mesmo dia, em Paris, foi realizada a primeira experiência do balão, não tripulado, “Vitória”, com êxito total. O balão-dirigível tinha 10 metros de comprimento e 2 metros na seção maior (diâmetro), e o gás utilizado foi o hidrogênio.

Foi escriturada uma ata, assinada por Ch. Deck, N. Vieillard, A. Raynaud, E. Goudron, A. Rouillet e H. Lachambre (construtor do balão), a qual constatou que “o balão-dirigível Vitória, de 10 metros de comprimento, avançou contra o vento sem nenhum esforço e sem auxílio de nenhum propulsor”.

Representando a Sociedade Francesa de Navegação Aérea, compareceu o Capitão francês Charles Renard, figura destacada no meio aeronáutico do seu país. O feito foi divulgado na imprensa local, e dele Júlio César deu ciência ao Instituto Politécnico do Brasil, por via telegráfica.

“Tudo foi documentado por testemunhos como o do embaixador brasileiro na França, Visconde de Itajubá. Imediatamente, o Barão de Friedriks, Ajudante-de-Ordens do Imperador Nicolau III, de todas as Rússias, propôs a compra do invento, mas Júlio César negou” (cf Sérgio Adeodato, “O Estado de São Paulo”, edição de 21 de setembro de 1986).

12/nov/1881 – Júlio César realizou a segunda experiência do seu balão-dirigível “Vitória” em Paris, perante algumas autoridades e grande massa popular, estando presente o Encarregado dos negócios do Brasil na França, Sr. Araújo.

Com vistas a essa experiência, Júlio César declarou posteriormente à imprensa: “A 12 de novembro, eu fiz novas experiências com o Vitória; fui em pessoa convidar todos os membros da Sociedade Francesa de Navegação Aérea para assisti-las. Du-

rante três horas, mais ou menos, o Vitória avançou em todas as direções, marchando contra o vento, que tinha então uma velocidade superior a 8 metros por segundo, todas as vezes que se o largava, tendo a proa contra o vento”.

20/nov/1881 – Não tendo mais recursos financeiros para prosseguir com suas experiências, Júlio César embarcou com destino ao Brasil, sendo recebido entusiasmaticamente em Belém/PA. Em face dessas dificuldades financeiras, ele trouxe somente o invólucro do balão, deixando na Casa Lachambre os acessórios do referido balão, inclusive os planos laterais e o leme.

25/dez/1881 – Júlio César fez uma experiência pública com seu balão-dirigível “Vitória”, em Belém/PA, sem que o mesmo estivesse equipado com os planos laterais e o leme (deixados na oficina Lachambre, em Vaugirard, Paris, para evitar maiores despesas de transporte quando o inventor viajou de regresso ao Brasil).

27/dez/1881 – Comentando a experiência do dia 25, o jornal “O Liberal do Pará” noticiou que “devido às fortes chuvas, o balão não pôde ficar bem cheio, o que impediu que fosse a experiência satisfatória, porque logo que o balão avançava 15 a 20 metros contra o vento, o gás se deslocava para a parte posterior”.

29/mar/1882 – Júlio César realizou um ensaio com o “Vitória”, na praça fronteira à Escola Militar, na Praia Vermelha, cidade do Rio de Janeiro, com a presença do Imperador D. Pedro II, do Barão de Tefé e outras autoridades.

O balão atingiu a altura de 50 metros, sempre preso por cordas ao solo ou puxado por Júlio César até que, em certo momento, enroscou-se nos galhos superiores de uma árvore, inutilizando-se. Além disso, concorreu para o fracasso da experiência “a falta dos indispensáveis planos laterais e a cauda, com o leme articulado”, conforme esclareceu o Barão de Tefé.

O próprio D. Pedro II mostrou-se decepcionado: “É de lastimar que mais esta tentativa tenha fracassado!”

Obs.: Há divergência quanto à data: o

historiador Lavenère-Wanderley indica 22 de março.

17/mai/1882 – Foi efetivada uma sessão do Instituto Politécnico do Brasil para ouvir, pela primeira vez, as críticas do Dr. Antiocho Faure contra o projeto de Júlio César.

A invenção de Júlio César foi contestada por Antiocho dos Santos Faure, catedrático da Escola de Engenharia do Rio de Janeiro, criando-se uma polêmica no próprio Instituto Politécnico, tendo um de seus pares, Paulo de Frontin acudido em defesa do inventor paraense (21 de junho). Outras personalidades, como Carlos Sampaio e Vieira Souto (21 de junho), criticaram também a referida invenção.

24/mai/1882 – Ocorreu uma sessão extraordinária do Instituto Politécnico para que o Barão de Tefé, como relator do projeto de Júlio César, apresentasse novas considerações.

31/mai/1882 – Em sessão extraordinária do Instituto Politécnico, o Dr. Antiocho Faure voltou a criticar, pela segunda vez, o projeto de Júlio César.

14/jun/1882 – Na sessão do Instituto Politécnico, presidida por D. Pedro II, o Dr. Antiocho Faure falou, pela terceira vez, contra o sistema de aeróstato Júlio César.

21/jun/1882 – Na sessão do Instituto Politécnico, presidida por D. Pedro II, o Dr. Vieira Souto, em longa conferência criticou, com veemência, o sistema Júlio César. Ao final, o Dr. Paulo de Frontin apresentou uma moção, “manifestando-se pela exequibilidade teórica do sistema Júlio César e sugerindo que somente uma experiência poderá indicar as vantagens ou inconvenientes que este sistema de navegação aérea possa oferecer”.

Ainda em 1882 – Júlio César publicou uma nova obra: “Navegação Aérea – Estado desta importante questão”.

O Parlamento do Brasil aprovou um auxílio de 40 contos de réis para que Júlio César construísse um novo modelo “capaz de realizar experiências definitivas sobre a exaço da teoria do invento”. Júlio César, de posse desse novo auxílio, viajou a Paris e

encomendou na mesma Casa Lachambre um balão que recebeu o nome de “Santa Maria de Belém”.

Não tendo a Prefeitura de Paris concedida permissão para que o inventor fizesse a experiência em praça pública e encontrando-se novamente em dificuldades financeiras, Júlio César empacotou todo seu equipamento e viajou ao Brasil, desembarcando em Belém.

Em 1883 – A partir deste ano, Alberto Santos-Dumont passou a estudar no “Colégio Culto à Ciência”, em Campinas/SP, até o ano de 1885, quando já tinha 12 anos de idade.

Na capital de São Paulo, prosseguiu os estudos nos colégios “Kopke” e “Morton”, e chegou a matricular-se na Escola de Minas de Ouro Preto, em Minas Gerais, mas, desistiu do curso.

16/mai/1884 – A imprensa de Belém/PA noticiou que o segundo balão-dirigível de Júlio César, batizado de “Santa Maria de Belém”, encontrava-se pronto para experiência.

12/jul/1884 – Na capital paraense, Júlio César tentou realizar o primeiro ensaio com o “Santa Maria de Belém”, mas devido à deficiência no enchimento do mesmo, em decorrência de uma explosão numa bateria do equipamento de geração de hidrogênio, a citada experiência foi cancelada. Um auxiliar seu quase ficou envenenado pelo hidrogênio, pois estava junto ao equipamento que explodiu.

Não sendo mais possível efetuar as experiências no Pará, Júlio César decidiu viajar ao Rio de Janeiro, em busca de novos recursos.

24/out/1884 – Foi publicado na imprensa de Belém o longo ‘Protesto’ que fez Júlio César contra o plágio de seu sistema feito pelos Capitães Charles Renard e A.C. Krebs com o aeróstato “La France”, em ensaio realizado a 9 de agosto de 1884, em Meudon, Paris.

Essa invenção apresentava 50 metros de comprimento por 8,40 metros de diâmetro e veio a ser o primeiro dirigível militar francês.

Trecho do referido ‘Protesto’ de 17 itens: “É evidente que o sistema Renard – Krebs é inteiramente baseado sobre os princípios do meu sistema, do qual ele reúne todos os elementos essenciais”.

Exatamente há três anos decorridos (25 de outubro de 1881), a França concedia a Júlio César a patente de sua invenção. O ‘Protesto’, de sua autoria, foi dada à publicidade, em Paris, em 7 de dezembro de 1884.

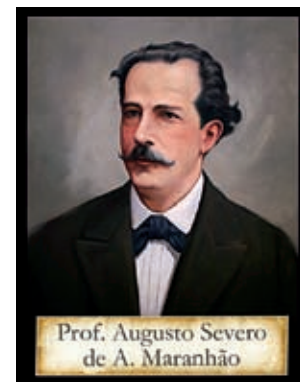
9/jul/1885 – Foi divulgado o parecer do Instituto Politécnico do Brasil acerca do requerimento encaminhado por Júlio César, reivindicando a prioridade do seu sistema sobre plágio cometido pelos franceses Charles Renard e A. C. Krebs.

De acordo com o historiador José Feliciano de Oliveira, “o balão Vitória, de Júlio César, serviu como modelo ao que os Srs. Renard e Krebs experimentaram com feliz êxito em 1884”.

E ainda: “Vendo o balão Vitória que tinha um comprimento cinco vezes maior que o diâmetro médio, os franceses fizeram um com alongamento de seis diâmetros. Eles não haviam então imaginado que a parte dianteira (proa) do dirigível era mais volumosa que a parte traseira (popa), como está na forma de Júlio César e na de Renard e Krebs”.

O parecer do Instituto Politécnico, subscrito por Paulo de Frontin, Luiz Schreiber e Francisco Calheiros da Graça, deu ganho de causa a Júlio César: “A forma adotada pelo Sr. Júlio César para os balões, não nos consta que antes deste senhor tivesse sido aplicada a nenhum aeróstato, parecendo-nos, assim, que a ele cabe a prioridade dessa ideia”.

E ainda: “A comissão é de parecer que essa ideia, não tendo sido até hoje apresentada, dá direito de prioridade ao Sr. Júlio César Ribeiro de Souza” ■



UM CAÇADOR A SER LEMBRADO

Ten Brig Ar João Soares Nunes



Gloster Meteor

Tenente Coronel Aviador Fernando Paes de Carvalho, “Asa Branca” cheio de méritos, carioca, nascido de família católica, “em berço esplêndido”, educado em colégio de padres, conscrito da classe de 1923. Quando o Brasil entrou na Guerra, em 1942, ele se candidatou à Aeronáutica, mas ninguém entendeu porque se alistou como soldado recruta, tendo curso ginásial. É possível que tenha se repetido o que já acontecera com outros candidatos a piloto militar, aos quais indicaram o guichê errado na hora da inscrição...

Mas, Paes de Carvalho não viria a completar os dois anos como soldado recruta, pois se inscreveu no CPOR Aer e logo seria mandado aos Estados Unidos, onde se formou piloto militar na turma de 31 de março de 44. Na condição de aspirante aviador da reserva convocado, fez o Curso de Caça em P47, que se destinava ao reacompanhamento de pilotos do nosso Grupo de Caça na Itália, mas, a Guerra na Europa acabou e ele regressou ao Brasil.

A partir daí se sucederam os anos de um pós-guerra eufórico, na Capital Rio de Janeiro, quando o entusiasmo de quem se livrava dos perigos da guerra somou-se à alegria dos inimigos do governo de 15 anos de Getúlio Vargas, que estava sendo derrubado. Até os bons costumes começaram a ser ostensivamente arranhados...

Por isso, a sociedade carioca tratou de se mobilizar na defesa de suas tradições. Foi fundada a Associação dos Pais de Família (APF) e convidado para presidi-la um renomado médico, conhecido pelos méritos profissionais e pela fidelidade aos mandamentos da Igreja Católica: o austero Sr. Pedro Paulo Paes de Carvalho.

Acontece, porém, que seu filho Fernando, agora livre do rigoroso preparo para o combate aéreo, já estava comprometido com o capitão aviador Eduardo de Oliveira, o Edu, com quem acabara de conviver em

Strother Field, base da US Army Air Force, ambos voando P47. Agora, no Rio, enquanto Edu liderava a badalada “Turma dos Cafajestes”, sempre armando confusão em festas e clubes, o aspirante Paes de Carvalho estava literalmente envolvido no cordão carnavalesco “Mamãe! Eles são de família”, nome escolhido justamente para contar com a complacência da APF. Lembro-me da sua figura num baile a fantasia, no Teatro Municipal, dentro de um extra-largo macacão de arlequim, o qual, segundo más línguas, caberia um casal... Entretanto, esse temperamento boêmio não interferia com a eficiência como instrutor do 2º GT, sediado no Aeroporto Santos Dumont, subordinado à Diretoria de Rotas Aéreas, pleno de aviões C47 excedentes de guerra.

Sobre Paes de Carvalho, o Major Brigadeiro Magalhães Motta escreve em seu livro FAB 1941-1961: “Homem tranquilo e de pouca fala, o que dá falsa impressão da sua personalidade. Mulherengo nato, arrumou as maiores confusões nesse “departamento”. Piloto atirado, com grandes qualidades, quando voando isolado era dado a tudo experimentar, a correr riscos na busca de uma satisfação que o voo normal não pode oferecer. Sua acrobacia era de primeira qualidade e quando lhe davam chance, as fazia muito baixo.”

Realmente, em 1954, Paes de Carvalho, chegando de um voo de Gloster F8 com os olhos muito vermelhos, contou-me que tentara vários looping invertidos! Voltando ao livro do Magalhães Motta, ele prossegue: “Paes de Carvalho era do tipo galã, alto e sempre bem uniformizado, se tornando, às vezes, tímido. Voei muito com ele, que ficou dois anos na esquadrilha que eu comandava. Nos demos muito bem, pois, se nada tínhamos de parecidos em terra, nossos voos se ajustavam às mil maravilhas”.

As citações de Magalhães Motta se referem ao período entre 1945 e 1947,



quando serviram juntos em Strother Field voando P47, no 2º GT voando C47 e em Santa Cruz voando P47 e T6, onde foram instrutores do ESPC. Cumpre lembrar, ainda, que em seu livro de 600 páginas o único piloto elogiado é o caçador Paes de Carvalho.

Na condição de oficial da reserva, convocado, a carreira militar não lhe oferecia boas perspectivas. Licenciou-se a FAB. Mas, ao contrário dos companheiros da reserva que também saíam e foram para a Aviação Comercial, Paes de Carvalho comprou um avião para trabalhar por conta própria. Mas, não era um teco-teco...

Era um Douglas A 24 Dauntless, bombardeiro de mergulho muito usado pela US Navy na Guerra do Pacífico! Parecia um T6, mas pesava o dobro, vazio. Com aquele avião Paes de Carvalho fez de tudo, inclusive correio aéreo. Conseguiu um contrato para transportar de Buenos Aires para o Rio, duas vezes por semana, as fotos de um campeonato de futebol que se realizava na Argentina. Terminado o jogo, entregavam-lhe um pacote com negativos e ele decolava de imediato para RJ, assegurando a publicação das fotos nos jornais do dia seguinte. Anos depois, quando lhe perguntei sobre más condições meteorológicas e regras de voo IFR naquela rota, ele respondeu apenas com um largo sorriso...

No final da década de 40, quando a Aeronáutica decidiu aproveitar nos Quadros de Aviadores e de Especialistas da Ativa os Tenentes da Reserva formados nos CPOR Aer, convocados ou já licenciados, Paes de Carvalho decidiu voltar; foi incluído na 1ª

turma que fez o curso teórico criado para esse fim na escola de Aeronáutica, se classificando em 4º lugar numa turma de 64 tenentes, a 24 de janeiro de 51. Essa turma de tenentes oriundos da Reserva passou a contar antiguidade entre as turmas da Ativa de 50 e 51. Portanto, foi a primeira Turma da Reserva a passar de “Asa Branca” para “Asa Preta”.

Em agosto de 53, quando começamos a voar o Gloster, Paes de Carvalho, já com os cabelos prematuramente embranquecidos, lá estava modestamente na companhia dos tenentes novinhos, aguardando a sua vez de aprender a pilotar um jato, por ordem de antiguidade, porém, com o privilégio de continuar voando C47 no CAN. Essa condição foi boa para ele e, também, para o pessoal de Santa Cruz morando na cidade. O C47 que fazia o transporte SC/RJ no final do expediente da Base passou a contar com um 1P/IN sempre disponível, missão que Paes de Carvalho nunca refugou.

Quando foi inaugurado o Cassino de Oficiais de Santa Cruz, o coronel Oswaldo Pamplona Pinto, Comandante da Base, programou uma “festa de arromba”, com direito a um “show” do ator Grande Otelo e o travesti Rogéria, de uma “fauna” até então desconhecida dos caçadores... Só ficara faltando programar o transporte dos convidados. Vinda e regresso em ônibus da Aeronáutica? Trem especial? Nessa hora entra a estória o Paes de Carvalho, sugerindo:

– “Se o Comandante quiser, eu posso conseguir um C 47 e já me ofereço como piloto...”

Na noite da inauguração pousava em Santa Cruz, pontualmente o C47 previsto, com o Paes de Carvalho como 1P, lotado de... Sabem como é, não é? No regresso para RJ, lá pelas 4 da manhã, dizem que o único que não estava calibrado era ele...

Para as comemorações do IV Centenário da cidade de São Paulo, em janeiro

de 54, o Grupo de Caça se deslocou para Cumbica com 24 F8. No dia 25, houve sobrevoo da cidade com direito a passagem individual, rasante, do Ibirapuera ao Vale do Anhangabaú. Um sucesso!

À noitinha, na esquina da Avenida Ipiranga com Avenida São João, no meio de um festivo povaréu, o tenente Dias “3 de Paus” e eu, anônimos “pilotos de jato”, fazíamos hora para comer uma pizza e voltar para o pernoite em Cumbica, quando surge Paes de Carvalho:

– “Puxa! Que sorte encontrar vocês! Fui convidado para uma recepção na casa do Presidente da Comissão de Festejos do IV Centenário, que me pediu para levar outros pilotos que voaram sobre a cidade... Vocês topam?”

Nós dois sabíamos que os programas que ele arrumava davam muita mão de obra para quem não estava acostumado. Eu mesmo já havia recusado um convite dele para, nas férias, pulverizar cafezais no interior de São Paulo e ganhar uma “grana”. Dessa vez não foi preciso insistir com quem estava se preparando para comer uma pizza de balcão. Num táxi fomos longe, parando frente a uma casa de mansão. Lá dentro todos o conheciam. Era Fernando pra cá, Fernandinho pra lá, uísque correndo, quando Paes de Carvalho se aproxima e nos segreda com um ar misterioso:

– “Está sendo formado um grupo para esticar na boate Oásis, a melhor de São Paulo! Vocês já estão incluídos... Depois rachamos as despesas!”

Dias e eu saímos de “fininho” arremetendo para pegar o ônibus da Base que sairia do Largo de Santa Efigênia às 23 horas... As portas da alta sociedade paulista nos pareceram abertas só para ele!

Em 18 de junho de 54, em outra “aventura” em São Paulo, foram protagonistas os pilotos de uma esquadrilha de F8, na qual Paes de Carvalho era o 4 e eu o 3. Num dia azulão decolamos de Santa Cruz com a mis-



são de sobrevoar a cerimônia de encerramento de curso da Escola de Especialistas, prosseguindo para pouso em Cumbica. Tudo dentro do previsto, abandono de Guará na direção oeste, nivelamento a 10.000 pés, linha de frente. Os Gloster F8 ainda não possuíam rádio-compasso, mas, para uma ida a Cumbica bastava um “calunga”, nada de mapas e cartas. Com aquele panorama deslumbrante do Vale do Paraíba, a bem da verdade um pouco mais à Norte do que deveríamos estar, no minuto de início da descida explode nos fones dos alas uma voz visivelmente embargada: “Alguém identifica essa cidade às 12 horas baixo?”

Logo meu pensamento se voltou para o Paes de Carvalho e me perguntei: com toda a experiência que ele tem de se safar de situações difíceis, como se sairá dessa... se chegar a hora da ejeção?

O líder comandou um “break” de 180° e o corte de uma turbina, o Ten Hugo Marques, número 2, que estava na porta direita da linha de frente, avisou estar avistando, às 3 horas, bem longe, uma faixa de teraplenagem que parecia ser Cumbica. Era! Break de 90° à direita e... a esquadrilha

passou a voar uma formatura esdrúxula: uma cobrinha com o nº2 à frente, com 4 Gloster voando monomotor, no rumo Sul, proa de Cumbica. Infelizmente, o peso da experiência de voo do Paes de Carvalho, naquele dia de susto, de nada valeu. Afinal, fomos todos responsáveis.

Mas, a rapidez de raciocínio e a iniciativa que Paes de Carvalho possuía se confirmaram, em dezembro de 54, numa esquadrilha de F8 que fazia tiro aéreo tendo uma biruta cônica como alvo. Não me lembro quem era o rebocador nem o nome do nº 4; eu era o líder, Bins (T51) o 2 e Paes de Carvalho o 3. Já engrenado o circuito de tiro, quando eu recuperei um passe pela biruta e nivelava meu avião 3000 pés acima do reboque, olhei para baixo e ainda tive tempo de ver a biruta se desfazendo em pedaços. “Foi pena pra todo lado!”

Manobrei para observar o que acontecera e localizei um F8 enrolado num pedaço de biruta largando trapos, com outro F8 na sua ala. Quando me aproximei dos dois, já avisado pelo Paes de Carvalho que o nº2 havia batido na biruta e estava sendo escoltado por ele, pude ver de perto o Bins com o canopy destruído e o nariz do seu F8 com o pesado aro de metal da biruta “entalado” até o parabrisas!

Depois, na Sala dos Pilotos, sob comemorações, Bins tirou o capacete de couro inglês que usava, quando caiu de dentro dele algo que parecia uma pequena aranha peluda: era um fragmento do seu couro cabeludo ferido por um estilhaço de canopy... Na FAB ainda não conhecíamos o “crash helmet”!

Paes de Carvalho veio a cursar o Instituto Militar de Engenharia, se formou engenheiro e passou para a reserva. Na nova profissão, o bem sucedido Doutor foi trabalhar nas salinas de Macau, no Rio Grande do Norte, isto é, longe de qualquer badalação... Acho que foi sua última aventura. Faleceu em 21 de dezembro de 2005 ■



Presidente Dilma recebe os medalhistas da delegação brasileira

Fotos do site oficial dos Jogos Mundiais Militares

BRASIL O GRANDE CAMPEÃO DOS JOGOS MUNDIAIS MILITARES

Paula Araújo
Redação

O evento, realizado na cidade do Rio de Janeiro, entre 16 e 24 de julho de 2011, foi marcado pela organização, quebra de recordes e pela estrutura apresentada aos esportistas, conforme citado pelo Presidente do CISM, o Coronel Hamad Kalkaba Malbourn:

Esses, sem sombra de dúvida, foram os melhores Jogos Mundiais Militares da história da competição. Desde que eles começaram a ser disputados, nunca houve tamanha organização e competitividade. A Coreia do Sul vai ter que correr muito atrás para se igualar ao Brasil, e tomara que consiga resultados tão satisfatórios quanto os dos atletas brasileiros.

Superando todas as expectativas, o Brasil terminou em primeiro lugar no quadro de medalhas, com 45 medalhas de ouro, 33 de prata e 36 de bronze, totalizando 114 medalhas e ficando a frente de países de tradição em esportes militares, como a China, em segundo lugar, com 37 medalhas de ouro, 29 de prata e 34 de bronze, totalizando 100 medalhas e a Itália, com 14 de ouro, 13 de prata e 24 de bronze, totalizando 51 medalhas. Em seguida, vieram, respectivamente, Polônia, França e Coreia do Sul, em um total de 57 participantes dos Jogos Mundiais Militares.

O Brasil também possui o maior medalhista dos Jogos Militares: o nadador



Cerimônia de encerramento no Estádio João Havelange

Gabriel Mangabeira, que subiu ao pódio seis vezes, sendo cinco ouros, nos 50m e 100m borboleta, revezamento 4x100m medley, 50m e 100m costas e prata no revezamento 4x100m livre. Gabriel deixou para trás as chinesas Liuyang Jiao, com quatro medalhas de ouro e uma de prata, e Hongtao Zhang, com quatro medalhas de ouro.

O Capitão da Aeronáutica Eduardo Utzig sagrou-se medalhista de ouro na prova de pentatlo aeronáutico (individual e por equipes), seguido pelos também brasileiros André Kuroswiski, medalha de prata, e Rafael Xavier, com o bronze.

As brasileiras Ana Silva e Geisa Coutinho tornaram-se as novas recordistas mundiais no atletismo. Ana Silva baixou a marca dos 100m feminino de 11s41, resultado obtido em 1999, para 11s28, na semifinal e, também, bateu a marca nos 200m feminino, de 23s24, alcançada em 1999, para 23s01, na final. Já Geisa Coutinho quebrou o recorde da prova de 400m feminino duas vezes: na

semifinal bateu o tempo de Irina Rosikhina, da Rússia, de 52s46 para 52s03 e na final baixou ainda mais o recorde, para 51s08. Além de estabelecerem novos recordes, ainda compuseram a equipe brasileira, campeã e nova detentora do recorde mundial, de revezamento 4x100 feminino, com o tempo de 43s73, ao lado das atletas Vanda Gomes e Franciela Krasucki.

O Brasil se destacou também em outros esportes: no vôlei e no judô, em que as duas equipes brasileiras subiram ao lugar mais alto do pódio; no basquete e no futebol, em que as equipes masculina e feminina, respectivamente, levaram a medalha de ouro; na natação, com dez medalhas de ouro; no atletismo, com oito medalhas de ouro; no boxe, com quatro medalhistas de ouro; no hipismo e no taekwondo, com três medalhas de ouro; no pentatlo aeronáutico, na vela e no vôlei de praia, com duas medalhas de ouro e no pentatlo moderno e no tiro, com uma medalha de ouro cada ■



Fotoilustração de Ed Keffel,
da matéria publicada na
revista O Cruzeiro, nº 19
em 23/02/1952

Cadete do Ar Sergio Pedro Bambini
Esquadrilha 1963

DOMEI O BICHO

“Eu vi, foi lá pelas bandas da fronteira...”

Dizia o velho capataz de estância, enquanto enchia sua cuia de chimarrão e olhava para os que o escutavam com atenção, peões e o filho do estancieiro. Terminou de tomar seu mate e enquanto seguia a roda do chimarrão, começou enrolar seu palheiro e então contou sua história. A luz da fogueira, ao redor da qual estavam sentados, brilhava em seus olhos parados pela recordação.

Um dia, alguns anos atrás, como peão, ajudava a tropear uma manada de bovinos de uma para outra cidade da fronteira do Rio Grande com o Uruguai. Era primavera. A grama verdinha estimulava o gado, seguindo a viagem sem tropeço. Uma manhã, porém, todos ficaram sobressaltados com o ruído estranho perturbando o gado e os intrigando. Parecia o zumbir de um inseto gigante. Pouco depois passava por eles, baixinho, uma cousa com asas, fazendo um barulho enorme. O gado quase estourou. O capataz, rapaz guapo, enfureceu-se e preparando o laço disse “— Se passar de novo vou dar um pialo neste bicho.” O bicho passou novamente. O gaúcho não era de conversa e, girando o laço por sobre a sua cabeça lançou o tiro certo que alcançou uma das pernas do tal bicho alado. Cavalos e cavaleiros retesaram-se para dar o pialo. Mas nada aconteceu. Ouviu-se um forte estalo e o laço partiu-se em três pedaços; o bicho foi-se, mas o tropeiro ficou orgulhoso. Pois se não havia derrubado, ao menos o afugentara.

Quando chegaram à cidade com a boiada, explicando o fato, ouviram que o tal bicho deveria ser um avião.

“Era um avião”. Terminou o velho capataz ainda com os olhos fitos na fogueira.

O silêncio, que se seguiu, foi interrompido pela vozinha do filho estancieiro que dizia:

“Eu vou ser aviador”. Todos riram da disposição do piá e da firmeza de seu tom de voz.

Passaram-se os anos. O guri, estudando, só voltava para estância nas férias. Frequentava, ainda, a roda do chimarrão, ouvia as histórias do capataz e dos peões e quando lhe perguntavam que seria no futuro, dizia com a mesma firmeza de antes:

“Eu vou ser aviador”.

Numas certas férias todos estranharam, pois o filho do patrão não tinha vindo. Ao perguntar souberam que havia ido para Minas Gerais, estudar, e que ingressara na força aérea. Mais tarde iria para o Rio completar seus estudos, então como aviador ■

OBSERVAÇÃO

Escrevi este artigo em 1963, para a Revista Esquadrilha de minha turma, e baseou-se em uma reportagem que vi, ainda menino, na revista O Cruzeiro, no início da década de 1950, sobre um fato real ocorrido no interior da cidade de Santa Maria, envolvendo uma aeronave do Aeroclube e um Peão de Estância.

Mais dois ou três anos passaram, quando o capataz, já bem velho, recebeu uma carta do menino, agora homem, na qual falava como haviam sido seus primeiros contatos com o bicho avião e sua vibração ao voar solo pela primeira vez. O velho emocionado releu a última parte da carta:

“Pois é, meu velho, domei o bicho! Sou aviador! Sou um Cadete do Ar!”.

Ao transcrevê-lo mantive a forma, a grafia e a acentuação gráfica vigente à época.

Ten Brig Ar
Sergio Pedro Bambini

Raul Galbarro Vianna
Cel Av
raulgvianna@gmail.com

A Noite de Cão dos Amigos da Onça

Campo Grande. Outubro de 1961. Recebera a incumbência de ir a Corumbá a fim de uma tarefa específica na cidade e, se possível, retornar em seguida.

Recentemente chegara para servir em Campo Grande o Aspirante Intendente Raymundo Nonato Marinho, contemporâneo da Escola de Aeronáutica, e que acabaria por se tornar um grande companheiro e amigo. Nesta missão a que estou me referindo, ele “peruou” e foi autorizado a acompanhar-me – o que, aliás, viria a ocorrer em tantas outras “empreitadas”.

O tempo não estava firme e menos ainda confiável. Camadas de nuvens já “manjadas” apresentavam-se no horizonte até os confins do imenso pantanal, lá pras bandas da faixa fronteira Bolívia-Paraguai-Brasil – justamente para onde rumávamos – e prenunciavam a chegada de uma poderosa frente fria.

Guarnecemos o T-6 e decolamos “rumo aos céus”. Há que se registrar que o pantanal, à época, não era o badalado paraíso turístico-ecológico de hoje, com a logística e a infraestrutura de que ora dispõe. Na verdade, sua imensidão e a sensação de isolamento eram assustadoras, mormente para os aviadores que, como eu, em seus momentos de reflexão

imaginavam a situação de um pouso de emergência ou, pior ainda, ter que saltar de paraquedas.

À proporção que evoluíamos no voo, as nuvens iam paulatina e traiçoeiramente se avolumando, e nós desviando e baixando. Falo com Corumbá, que informa estar operando visual e “precariamente nos limites”. Habitado, decodifiquei a mensagem: já estava operando por instrumentos. A bem da verdade, mesmo que as condições locais estivessem favoráveis, em nada ajudaria, pois, àquela altura, já não seria possível ultrapassar a barreira formada à nossa frente. Resolvi retornar. Doce ilusão! Estávamos literalmente cercados, totalmente envolvidos em uma enorme “panela”, que escurecia, cada vez mais, rapidamente.

À medida que íamos descendo, mais premente se tornava uma definição, pois a visibilidade frontal ia se reduzindo e o alcance da visão lateral também – o que diminuía, cada vez mais, as opções quanto ao melhor campo de fazenda para pousar. Começa a chuva. Já muito baixo, não consegui mais contato no rádio com ninguém. A chuva aumentava. Decidi aterrissar na fazenda mais perto avistada, embora achasse que a pista era um tanto curta e tivesse plena consciência de que

na vasta região havia pistas melhores, porém a situação já não permitia o “luxo” de escolher. Então pensei: “É ali!”.

Pousamos. Havíamos voado 2h05min para uma etapa prevista de 1h25min até Corumbá. Uma “comissão de recepção”, com o capataz à frente, nos atende no meio da chuva e nos informa tratar-se da fazenda “Saican” que, apesar de nos aliviar do sufoco, não dispunha de condições de apoio semelhantes a algumas estâncias conhecidas no pantanal – com recursos de comunicação e confortáveis instalações de hospedagem. Ali, não era o caso. Pelo contrário, proporcionava condições bem modestas, compensadas, contudo, pela lhanza de trato dispensada a nós “intrusos” – o que acabou por nos conduzir a um amistoso e descontraído papo com os anfitriões.

Numa dependência da casa avistei, sobre alguns móveis e beiradas de janelas, a estranha decoração à base de cabeças empalhadas e ossadas de crânios. Curioso, indago a respeito e, de pronto, vem a resposta: “São ‘reliquias’ de onças pintadas mortas na própria fazenda, que é conhecida aqui na região como ‘viveiro’ de onças.” E complementaram nos perguntando se conhecíamos um certo senhor de nome complicado – creio que Fritz

Dalgas, ou coisa parecida – um “gringo” conhecidíssimo na área, exímio caçador de onças (e que só o fazia de zagaia), que uma vez por ano vinha caçar ali. Começava naquele instante uma interminável sessão de terrorismo explícito. Eu e Marinho nos olhamos, cada vez mais assustados. E os anfitriões prosseguiram com aquela conhecida pureza interiorana: “Esta é a zagaia dele” e nos apresentaram a arma, com várias raias no longo cabo de madeira, simbolizando as diversas “vítimas” abatidas, ao estilo dos bandoleiros do velho oeste americano. Antes que pudéssemos disfarçar e respirar fundo, nos são mostradas fotos aterradoras de onças em atitudes absolutamente inamistosas, ou melhor, agressivas mesmo! Não sei se nossas expressões eram de preocupação ou temor. Mas, disfarçamos e mantivemos uma atitude digna. Porém, ainda não era tudo...

A informação seguinte nos levaria à fronteira tênue entre o pânico e o pavor: “Tem algumas onças tão atrevidas que buscam os bezerros ali no cercado, e até já fizeram estrago num peão”, sentenciaram apontando para o curral, equidistante uns oitenta metros da casa onde estávamos e de um galpão.

Anoteceu. Gerador ligado. Mais con-

versa e... o golpe final: iríamos pernoitar no tal galpão, que não tinha portas, mas sim um pequeno portão de madeira – sem fechadura! Desligam o gerador.

Começa, então, a grande noite de agonia.

A chuva, que já havia desabado, deu lugar a um vento suave, de pequenas rajadas (quase uma brisa), que durante a noite inteira fez ranger e bater o portãozinho, quebrando o silêncio sepulcral na imensa escuridão do pantanal, como que a dizer seguidamente: “Olha a onça chegando...” Não sei qual dos dois tinha mais medo.

Foi uma terrível noite insone e tensa, no meu caso agravada pela preocupação de estarmos “desaparecidos” – pois não houvera mensagem de pouso – e, ainda, a expectativa da decolagem em pista curta e encharcada. Resumindo: foi uma “noite de cão”!

Amanheceu. Dei uma caminhada examinando o terreno e achei que dava para decolar (embora sem muita convicção).

Após o café, agradecimentos e despedidas, equipamos o avião, taxiamos até os primeiros centímetros da pista e, então, o de sempre para essas situações: “escora nos freios, 30 de compressão, 20° de flaps, solta os freios, 36 de compressão e...” lá fomos nós.

Chegamos a Corumbá após 1h05min de voo.

Algum tempo depois, chegou em outro T-6 o Capitão Ernani, que efetuava a nossa busca, e nos informa: “A rota melhorou um pouco, mas, a tendência é piorar mais tarde. Faz o que você tem que fazer e, se der, retorna”, após o que, reabasteceu e decolou de volta.

Mais tarde, no mesmo dia, cumprida a missão na cidade, finalmente decolamos. Após 55 minutos de voo, retornamos a Corumbá, pois a coisa engrossara outra vez. Somente no dia seguinte, pela manhã, conseguimos, enfim, pousar em Campo Grande.

Levando em conta os contratemplos meteorológicos, o estresse das condições de pouso e decolagem, o “desaparecimento”, as abortivas etc., alguns companheiros não entendiam a razão de ostentarmos a expressão serena e o porte altivo dignos de um centurião no regresso de vitoriosa jornada. É que eles não podiam imaginar que, sufoco “de verdade”, pra valer, fora em terra e não no ar. Só nós sabíamos que, apesar de todos os momentos de angústia e sofrimento vividos, o melhor de tudo mesmo é que a onça não chegou! Afinal, bicho por bicho, mais vale uma noite de cão do que de onça... ■

VIVÊNCIA OU

Temos convivido com momentos de insegurança, surpreendidos por fenômenos da natureza, que antes não aconteciam em nosso país. Catástrofes naturais ou provocadas pelo homem? A dúvida paira porque sabemos o quanto temos negligenciado na conservação da qualidade da vida em nosso planeta. E por ganância, em nome do progresso, as pessoas que mandam ou podem proibir, fazem ouvidos moucos quanto à responsabilidade de se cuidar melhor de nossos mananciais e do futuro de nossas crianças.

SOBREVIVÊNCIA?

É impressionante o descaso com a preservação da humanidade! Já estamos vendo as consequências, cada vez mais dramáticas e devastadoras. Vidas despedaçadas nas perdas materiais do que se juntou com sacrifício e numa chuva de poucas horas se esvaem casa, móveis, pertences e a ilusão da segurança. Corta o coração ver os semblantes daquelas pessoas, perdidas na sua dor e sem o referencial que as fez serem o que eram. O fato de estarem vivas é um alento mas, significa ter de recomeçar do zero e trabalhar pesado para reconstruir o que se foi com as águas.

E o coração? Como fica a dor, a tristeza, o vazio de começar de novo, sem mais nada de antes, que existia como fatos a contarem as suas histórias? O que era mais precioso jamais será retomado. Uma foto, um bilhete de amor, um brinquedo de bebê, uma roupinha guardada com carinho do filho que hoje é adulto. Estas coisinhas nos fazem flutuar no tempo e nos conduzem às emoções da primeira vez de nossas lembranças. Perder isso é pior do que perder o que pode ser substituído. Como trazer de volta o sorriso do nosso bebê, a alegria de sua vida inocente, se não temos mais as fotos, os pertences dele que foram guardados como tesouros?

A pressa da vida moderna faz as pessoas se distanciarem de suas raízes e do que elas são interiormente. A busca de poder aquisitivo e vida material comanda as ações daqueles que vêm nisso o ponto mais alto de realização pessoal e o único caminho a trilhar. Ora, somos seres emocionais e, portanto, se nos deixamos levar pelas aparências superficiais, sem nos darmos conta de que parecer feliz, não significa ser feliz, o que vai sendo negado por causa destes comportamentos, seguramente, eclodirá num dia qualquer, no futuro, em situações tão devastadoras quanto o que vem acontecendo no nosso país, com os temporais e até tornados. Assim, acontece com o ser humano. Da

mesma forma que a mãe terra se devasta por causa do desprezo que sofre com os maus tratos do homem, o emocional desse mesmo homem se rebela e o leva a entrar num caminho difícil, desesperador, incontrolável.

E, junto a isso, existem outros problemas sérios que crescem assustadoramente, como a violência e suas vertentes. Lamentavelmente, os meios de comunicação estão a serviço da divulgação de todas as ações da violência desenfreada e estas são as manchetes dos noticiários, sejam nas rádios, nos canais de televisão, nos jornais e até na Internet, todo santo dia. Sem precedência na sua história, nosso Brasil virou um covil de bandidos. E quanto mais se divulga o crime, mais aumentam os casos de assaltos, mortes, sequestros ou tiroteios nas ruas, o que põem a vida da população num constante estado de ansiedade. Se estou a salvo dentro de minha casa, neste exato momento, alguém das minhas relações pode ser a próxima vítima da loucura desenfreada da violência. Impossível viver bem, pois as crises de síndrome de pânico e mais uma gama de problemas da mente, que em época remota nem existiam, começam a governar as pessoas mais suscetíveis, devido às trajetórias de vidas direcionadas para o mundo concreto do poder e do prazer sem emoção ou sentimentalismos.

As pessoas mais sensíveis deixam de aproveitar os seus dias, por medo. Medo que está sendo criado a partir da insegurança desmedida. Se vai chover, a pessoa não sai porque pode ficar no meio de uma enchente, o que pode levá-la à morte. Se há congestionamento no trânsito, pode ocorrer assaltos, tiroteios, enfim, tudo isso significa crises de ansiedade, provocando a onda de medo e infelicidade nas pessoas. Como se pode sentir liberdade para ser, para ir e vir, para usufruir desta dádiva maravilhosa chamada vida, se o medo está comandando as nossas ações, até mesmo para levantar da cama todas as manhãs?

Verônica Maria Beviláqua Mendes
Autora de "Viver sem Pânico"
veronica.miraflores94@gmail.com

A síndrome do pânico, por exemplo, nem sempre pode ser o resultado desses problemas que afligem o dia a dia das pessoas, seja por se sentirem sugestionadas com o bombardeio das más notícias, pelos fenômenos naturais, ou simplesmente, por fobias adquiridas na infância ou em outra fase qualquer da vida. Ela acontece; adentra o organismo e, a partir de então, a vítima nunca mais será a mesma. Pode estar passando por momentos difíceis como perdas, separações, doenças graves na família, algo que a justifique, ou não...

As pessoas desenvolvem esses transtornos devido ao acúmulo do que vivenciaram ou ainda vivenciam, e dentro de si desabrocha o que ficou preso emocionalmente pois, durante a fase da educação doméstica, aprende-se a fechar os canais que levam ao extravasamento das emoções. Crianças têm que "engolir" o choro, os gritos de alegria, serem bem educadas e não incomodarem com os seus excessos. Adolescentes seguem prendendo mais as suas emoções, e quando adultos serem fortes, cabeças frias e racionais porque este é o padrão daí para a frente.

O fato é que vive-se uma fase difícil, surpreendente, quando não sabemos qual será a catástrofe da vez. Cada dia é uma incógnita e a adrenalina está fervilhando nos organismos humanos. Nada de momentos de paz, de reflexão, de sintonia com o mundo concreto e abstrato a que pertecemos. Nos dissociamos da nossa fonte, perdemos os nossos referenciais e, por isso, temos que colher os frutos amargos das escolhas que nem sempre fizemos. Nossa integridade está ruindo sem nos darmos conta de quanto vale uma vida. O sistema está nos engolindo e por defesa própria, inconscientemente, em estado de fuga, nos resguardamos nas nossas crises emocionais para nos salvarmos dos medos a que somos postos à prova a cada instante, se tentarmos encarar o mundo lá fora. Pelo menos, no nosso casulo, o perigo passa longe e não nos arrebatava e nem nos destrói ■

Ivan Zanoni Hausen
Cel Av

Colega de Turma

Ser Colega de Turma é ter nas veias
O plasma de um só sangue em muitas raças!
É tecer fio a fio sublimes teias;
É sorver mel e fel em mesmas taças!

É trilhar solidário, errantes passos,
Fundir angústias e sonhos vivenciais.
Repartir quer sucessos quer fracassos,
Conviver mil momentos especiais!

Ser Colega de Turma é ser parceiro,
Ser irmão, ser amigo e companheiro,
Ungido de um amor que nada nega!

É chegar até o céu ou dar no inferno
E escutar lá de dentro em tom fraterno,
“Hei Turma, deixa entrar... esse é Colega!”



TURMA: Palavra romana (moderna, de Constantinopla) que designava uma fração de Tropa (montada ou não) comandada por um Turmarca.

Financiamento Imobiliário **POUPEX**



Sua casa própria em 1º lugar

As melhores condições para aquisição de imóvel residencial ou comercial, novo ou usado, construção de imóvel residencial e para aquisição de terreno e de material de construção.

Mais informações: 0800 61 3040 • casapropriapoupex.com.br

ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Ottoni - 3º Andar - Centro - 20221-260
Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 e 2253.0102 - Fax (21) 2253.0860

POUPEX Associação
de Poupança
e Empréstimo
poupex.com.br

Para Amil,
não existe nada mais emocionante
do que cuidar de você.

Amil RESGATE
SAÚDE

EROMIL

Amil Resgate Saúde: completo sistema de transporte inter-hospitalar.*

UCP: modernos centros de prevenção e tratamento das patologias posturais.

Total Care: avançada estrutura para clientes que precisam de cuidados especiais.**

*Aditivo opcional. **Confira a cobertura do seu plano no orientador e verifique as especialidades disponíveis nas unidades da sua cidade.



amil.com.br

Amil