

# Revista Aeronáutica

2012

Número 278



# AJUDAMOS A PROTEGER NOSSAS FRONTEIRAS E TUDO QUE HÁ DE MAIS VALIOSO DENTRO DELAS.



## SOLUÇÕES INTEGRADAS DE SEGURANÇA



A Embraer oferece soluções C4ISR completas e sob medida, capazes de integrar dados de múltiplos canais em um hub unificado de operações e inteligência para uso em operações militares, de segurança, gestão de crises e operações de socorro em desastres.

Embraer significa mais do que aeronaves. Também significa segurança. Chegou o momento de refletir essa realidade com um novo nome: Embraer Defesa e Segurança. Com mais de 40 anos de desenvolvimento tecnológico e 30 Forças Armadas utilizando nossos produtos, estamos preparados para proteger o Brasil da maneira como apenas os brasileiros podem fazer, envolvendo soluções que integram uma ampla variedade de plataformas, softwares e serviços. O resultado é alta segurança para nossa infraestrutura crítica, recursos naturais e eventos públicos. Isso sem falar da preservação do nosso estilo de vida e da proteção de uma nação que descansa tranquilamente à noite.

 **EMBRAER**  
Defesa e Segurança

## 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 Sarmiento Sperry

## 3º Vice-Presidente

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira



# Expediente

Jan./Fev./Mar.

2012



www.caer.org.br  
revista@caer.org.br

## DEPARTAMENTOS

### Cultural

Cel Av Araken Hipólito da Costa

### Social

Brig Ar Guilherme Sarmiento Sperry

### 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

## SUPERINTENDÊNCIAS

### Sede Social

Brig Ar Guilherme Sarmiento 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

### Secretaria Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

## CHICAER

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

### 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

Luciene Ribeiro Gementi

### 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.



# No Clube de Aeronáutica seu evento será inesquecível!

Salões com uma das mais belas vistas do Rio de Janeiro para a realização de festas de aniversário, quinze anos, casamentos, formaturas e eventos corporativos.

O CAER trabalha com equipe especializada em decoração, bufê e estacionamento.

## SEDE SOCIAL



### Sala de Convenções

Um ótimo espaço para eventos corporativos com capacidade para 60 pessoas munida de equipamentos multimídias.



### HOTEL

Com 38 apartamentos e suítes de cortesia para noivos.

Vista do clube e do **Restaurante** panorâmico com 200 lugares.

Agende uma visita no Departamento Social  
/171 7777 0222





# SEDE BARRA

## Ultraleve

Preços especiais para sócios e não sócios.

## Futebol

Forme seu time e venha jogar em um dos nossos campos de futebol.

## Churrasqueiras e Piscinas

Alugue uma churrasqueira e reúna amigos e familiares para um dia especial.

No intervalo entre uma conversa e outra, mergulhe na piscina.

## ESNAE / Escola de Aviação Civil

Aperfeiçoamento, treinamento e formação em voo por instrumentos em todos os tipos de aeronaves. Equipamentos de última geração em ambiente refrigerado.

## Hipismo

Terapêutico ou esportivo, em belos e dóceis equinos.

## Paintball

Diversão de jovens e adolescentes.

## Helimodelismo

Inscreva-se no curso de pilotagem em modelos sofisticados de helicópteros produzidos com tecnologia de ponta. Para sócios e não sócios.



Contato (21) 3325-2681



# SEDE LACUSTRE

Região dos Lagos - Figueira

É neste paraíso que o CAER possui uma sede para aqueles que desejam relaxar e esquecer as tribulações da vida nas grandes cidades.

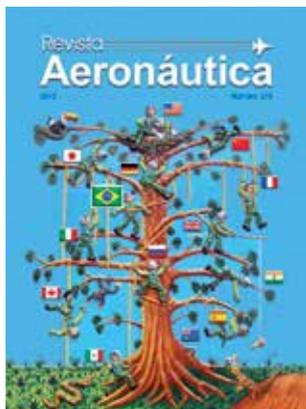
Dispomos de 8 bangalôs e restaurante com comida caseira.

Próxima às belas praias de Arraial do Cabo e Cabo Frio que ajudam a tornar inesquecíveis as suas horas de lazer.

Dá vontade de ficar!



Façam suas reservas!  
Contato (21) 2220-8362



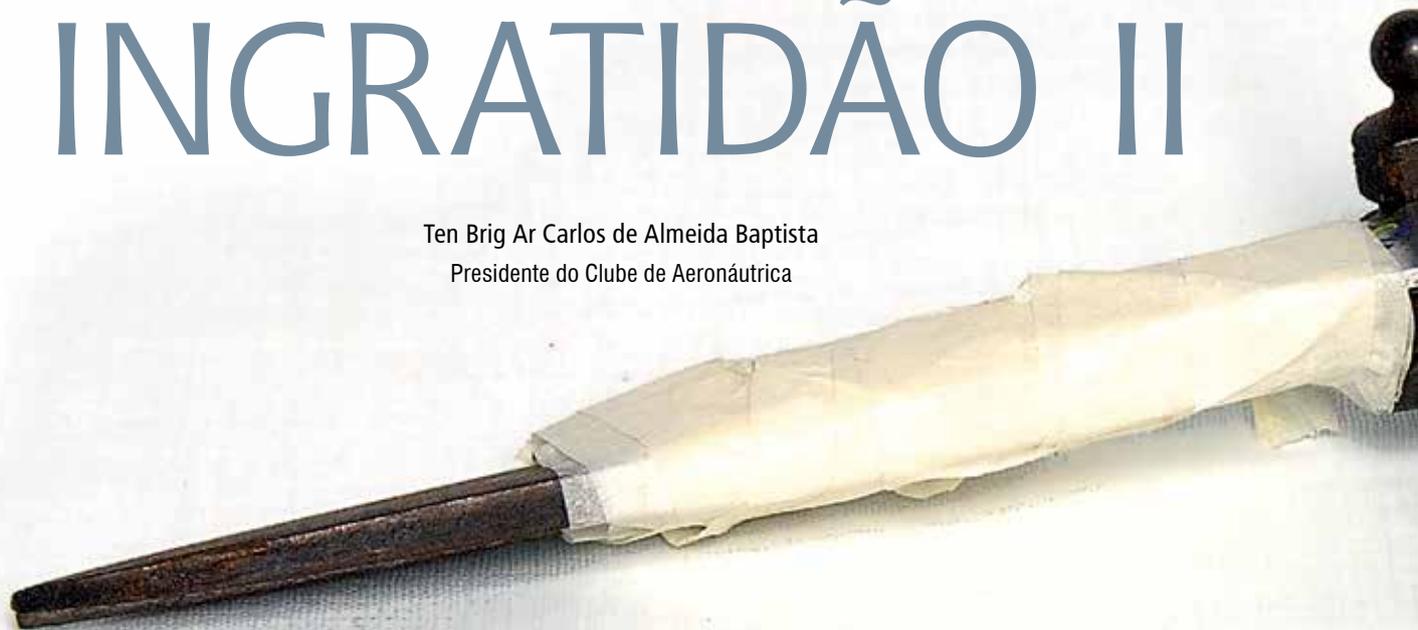
“Pau de Sebo”  
Ilustração  
DUNCAN  
Cel Av

# Índice

- 8** INGRATIDÃO II  
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista  
Presidente do Clube de Aeronáutica
- 10** ONDE O BRASIL É MAIS BRASIL  
João Victorino  
Jornalista
- 12** GLOBALIZAÇÃO E INGENUIDADE  
Manuel Cambeses Júnior  
Cel Av
- 14** JARDIM DAS VERDADES  
Araken Hipolito da Costa  
Cel Av e Editor
- 16** NOTAS SOBRE A CULTURA BRASILEIRA  
Nelson Mello e Souza  
Professor
- 18** IDEIAS PARA UMA REFORMA TRIBUTÁRIA  
Ives Gandra da Silva Martins  
Advogado e Professor
- 20** BRASIL: SEXTA ECONOMIA DO MUNDO  
Afonso Farias de S. Júnior  
Cel Int / Prof Dr
- 22** PREZADO COMPATRIOTA FRANCISCO VIANNA  
Alte Roberto Gama e Silva
- 24** VICE, A SOMBRA QUE PODE INCOMODAR  
João Victorino  
Jornalista
- 26** A INTENTONA COMUNISTA  
Olavo Nogueira Dell'Isola  
Cel Av
- 28** POR CAUSA DOS VENGEANCE  
Ten Brig Ar João Soares Nunes
- 30** REEQUIPAMENTO, MODERNIZAÇÕES: E O AVIÃO DE COMBATE FUTURO?  
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes
- 33** DAVI, GOLIAS E O REAPARELHAMENTO DAS FORÇAS ARMADAS  
Rogerio Braga Bandeira  
Sgt Esp
- 34** QUANDO É PRECISO FAZER ERRADO PARA DAR CERTO  
Raul Galbarro Vianna  
Cel Av
- 37** CONSIDERAÇÕES RELEVANTES SOBRE A REFORMA DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL BRASILEIRO  
Tiago Hora  
Advogado
- 38** HÁ 100 ANOS, PILOTO ITALIANO REALIZAVA O PRIMEIRO ATAQUE AÉREO. ALVO FOI A LÍBIA  
Flávio Henrique Lino  
Jornalista
- 40** ESTÓRIAS DE NOSSA HISTÓRIA  
Maj Brig Ar Carlos Sergio de Sant'Anna Cesar
- 42** UM CERTO TENENTE HERMES  
Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini
- 44** CRONOLOGIA AERONÁUTICA Quarta Parte  
Pesquisa de Fernando Hippolyto da Costa  
Cel Av
- 46** VINHOS DE GUARDA  
Maj Brig Ar Carlos Sergio de Sant'Anna Cesar
- 48** ATEROSCLEROSE O DESAFIO PERMANECE  
Maj Brig Méd Ricardo Luiz de G. Germano

# INGRATIDÃO II

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



Ao longo da minha vida na Força Aérea Brasileira estive conferindo, cada vez mais decepcionado, o “troco” que os governos concediam por tantos e tão relevantes serviços que os militares prestavam, muito além dos que lhes cabem na carreira.

Durante o meu tempo inicial como oficial e piloto, adestrando-me na aviação de caça para um dia agir, se necessário, da forma como os Jambocks agiram na 2ª Guerra Mundial, decepcionava-me ao vê-los misturados com os demais, laborando anonimamente pelos corredores da nossa instituição. Muitos anos se passaram até que os pilotos que afundaram um submarino alemão receberam o respeito e a admiração que mereciam.

Ainda bem que são poucas as ingratidões possíveis de serem apontadas cometidas “interna-corporis”. Os reconhecimentos pelos valores militares e profissionais de cada oficial vão sendo colocados nas pastas individuais de cada um, desde os tempos escolares, jogadas num computador para serem avaliadas

em momentos próximos de promoção ou designação para cursos/missões no exterior/comandos, direções ou chefias.

Certa vez recebi a visita de Ministros dos Tribunais Superiores que se dispuseram a assistir a uma reunião da Comissão de Promoções de Oficiais em andamento. Fiquei extremamente orgulhoso ao verificar a surpresa deles, estarrecidos, mesmo, com a seriedade com que tratamos do futuro dos integrantes da nossa Força, especialmente pelo rigoroso critério na designação dos líderes encaminhados aos postos de direção e comando.

Penso que estamos próximos da perfeição nessa área, apesar de sempre sofrermos com muitos valorosos companheiros que em não sendo escolhidos encerram, prematuramente, suas carreiras.

Ingratidão mesmo fui testemunhando ao longo da minha existência na ativa da Força, como já referido no artigo anterior. Constituída para tratar apenas da Força nascida pela junção da aviação naval e militar do Exército Brasileiro, logo

nos vimos responsáveis pelo desenvolvimento do Poder Aéreo Nacional. Lá foi a nossa gente criar e desenvolver a indústria aeronáutica, fazendo-a surgir a partir do complexo de pesquisa e desenvolvimento que instalaram, no Vale do Paraíba, cuja expressão máxima é conhecida no mundo inteiro por ter seus produtos operando com segurança em milhares de aeródromos existentes, a EMBRAER.

Como Diretor do Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento, primeira missão no posto máximo da carreira, exerci o cargo de Presidente do Conselho Deliberativo da EMBRAER e pude testemunhar, com muita tristeza, a falta de apoio governamental à empresa, que não teve outro caminho para sobreviver que não fosse pela privatização. Nunca houve uma palavra das autoridades, e tampouco dos civis que herdaram sua direção, de elogio aos militares que a edificaram a partir do nada!

Da mesma forma a INFRAERO. Quatro meses após minha posse no Comando da Aeronáutica, Medida Pro-



ARAKEN  
Objeto

visória retirou-a da minha vinculação passando-a para o Ministério da Defesa. Lembro-me bem da solenidade, realizada no saguão do Aeroporto Juscelino Kubistchek, para transmissão ao primeiro presidente da nova era, felizmente um dos melhores e mais capacitados civis com quem tive a honra de conviver, especialmente no trato da criação da agência que iria substituir o Departamento de Aviação Civil.

Terminada a solenidade comentei, entristecido, com o Ministro da Defesa, de quem desfrutava respeitosa intimidade: “Ministro, quanta ingratidão! Nenhuma palavra sequer de agradecimento pelo tanto que a nossa gente da FAB realizou em proveito dessa empresa, cujo faturamento extraordinário levanta a cobiça, agora, dos civis!

São muitas as ingratidões. Os leitores, velhas águias do passado e mesmo a juventude que ainda hoje socorre, nas asas da Força Aérea, tanta gente desassistida nesta imensidão territorial, haverão de ter outros relatos de ingratidões a revelar.

Não é que a gente precise de agradecimento para bem cumprir nossas tarefas, mas, não precisariam ser mal-agraçados como são, obscurecendo atos – às vezes heroicos – e mesmo desprezando os que os praticaram.

Lamentável!

Vou encerrar estas minhas reflexões sobre um encontro que tivemos, os três Comandantes Militares que terminavam seus períodos em dezembro de 2002, com o Presidente Lula, recém-eleito, mas ainda não empossado.

Muito gentilmente convidou-nos para um almoço, em São Paulo, apenas nós, mais ninguém. Muito falou sobre sua luta e sobre seu futuro, finalmente eleito condutor dos destinos desta fabulosa Pátria, numa conversa amena e, para mim, surpreendente, em função do preparo que havia adquirido como líder de uma classe de operários, ex-deputado inconformado com a convivência com os picaretas que infestavam o Congresso nacional, e vencedor, afinal, na corrida presidencial disputada ferrenhamente contra adversários poderosos. Ao final,

pediu para que expressássemos os problemas que afligiam nossas instituições. No momento final da minha explanação pedi licença para, do alto da minha senectude e em função da minha longa convivência na caserna, recomendar:

“Presidente, a partir de janeiro próximo o senhor vai viajar nos aviões da FAB, vai pernoitar na selva com o glorioso Exército e embarcar nos navios da nossa Marinha do Brasil. Não vai custar a perceber que existe uma raça de gente, neste Brasil, em quem o senhor poderá confiar cegamente. São movidos pelo amor à Pátria, a quem juraram defender com o sacrifício da própria vida. Disciplina, ética e valores morais, aliados a um sentimento de honestidade de caráter e firmeza de propósitos os acompanham desde os primeiros bancos escolares, nas escolas que os formaram. O senhor jamais encontrará gente tão confiável como essa. Não cochicham, não batem nos ombros, não tapam a boca na hora das confidências...”

Mais ou menos isso, o que disse. É assim que sempre seremos ■

João Victorino  
Jornalista  
fevijo@gmail.com

# ONDE O BRASIL É MAIS BRASIL



Militares, homens e mulheres do efetivo do 1º Pelotão Especial de Fronteira do Exército Brasileiro, com suas esposas, maridos e filhos, em Iauaretê, AM



**A**té bem pouco, pensava que o Brasil fosse apenas um imenso jardim, talvez daqueles projetados pelo Burtel Marx, com os mais diversos matizes de verde e imensos canteiros floridos.

Porém, através das asas da FAB descobri o verdadeiro Brasil. Aquele que Deus criou e passou a ser conhecido como o pulmão do mundo. No entanto, para nossa sorte, o coração foi entregue a cada um de nós, com a responsabilidade de nos empenharmos e preservarmos tudo aquilo que a natureza nos entrega, sem grandes cobranças.

Por mais que o façamos, jamais

conseguiríamos atingir o nosso objetivo se não fosse pelo pulsar constante, destemido, incontido, de um grupo de brasileiros que, no silêncio dos humildes, tem feito com que o tão desconhecido Brasil, para a maioria de meus colegas jornalistas, pulse vigorosamente rumo ao futuro, preservando tudo aquilo que a cobiça do ser humano quer destruir. É um Brasil que pensa grande, no amanhã, no desenvolvimento, em prol de seu povo, pelas mãos de homens abnegados, destemidos, incansáveis, que abrem mão dos prazeres da vida, pelo prazer de ser útil, de desbravar perigos e barreiras.

O sorriso do povo, seja ele fardado

ou civil, é contagiante e gratificante. Por maior que seja a dificuldade, não há nada que o impeça de estar ali. Muitas são as pessoas acostumadas a toda sorte de facilidades de seus estados de origem, que enfrentam as dificuldades com a mesma alegria, como se nada lhes fosse faltar.

Esse foi o grande impacto vivido na pequena cidade de Iauaretê, fronteira com a Colômbia. Homens e mulheres vindos dos mais diferentes rincões secavam as nossas lágrimas com um sorriso pleno e uma imensa satisfação de estarem ali, mesmo nas condições mais adversas.



Fotos Paulo Pereira

As dificuldades impostas pelos percalços geográficos são plenamente compensadas pelo amor à família e à missão. A internet e as transmissões, que chegam por satélite, encurtam distâncias. Esses mesmos meios têm permitido que exercitem a sua fé, nos mais diferentes credos.

Os pratos preferidos das cidades de origem são adaptados aos sabores locais. O pão de queijo, da família originária de Timóteo e São João del Rei, em Minas Gerais, não falta na mesa. A vontade de adaptar o homem ao seu meio fez com que descobrissem uma opção de substituição para o queijo do Serro.

Assim, não deixaram morrer a tradição e o desejo.

O soldado de Volta Redonda também conseguiu aliar o samba e os ritmos a que estava acostumado, com o forró trazido nas veias de sua mulher, originária de Barcelos.

Este Brasil, que permanece longe do imaginário de boa parte de seus habitantes, por culpa de quem tem nas mãos o poder de informar, de divulgar, foi registrado e será preservado no meu arquivo de memórias imorredouras.

Isso me faz lembrar os versos do Vinícius de Moraes, em que diz: “Existiria a verdade, verdade que ninguém vê, se

*Guerreiros da Selva, defendendo esta brasileira Amazônia... Selva! Tropa em formação do 1º Pelotão Especial de Fronteira do Exército Brasileiro, em lauretê, AM*

todos fossem iguais a você”, que dedico a esses devotados guardiões da nossa soberania.

Ainda procurando qualificativos na canção popular, não posso deixar de me apropriar dos versos finais escritos por David Nasser para a melodia de “Canta Brasil”, de Alcyr Pires Vermelho, em que diz: “Oh! Este rio turbilhão, entre selvas e rojão, continente a caminhar, no céu, no mar, na terra, canta Brasil!” ■

# GLOBALIZAÇÃO

Manuel Cambeses Júnior

Cel Av

Conferencista especial da Escola Superior de Guerra, membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil e Conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

mcambeses@yahoo.com.br

O fenômeno da globalização é algo relativamente recente no acontecer mundial. Não existe dúvida de que a alta tecnologia, as comunicações instantâneas e a economia conduzem a fazer do planeta uma unidade mais entrelaçada, complexa e inter-relacionada. Também é um fato significativo que tal acontecimento tem efeitos em todas as áreas da vida social e, sensivelmente, na economia.

É fora de dúvida que a globalização em si mesma é um progresso da qual nenhum país poderá escapar e algo irreversível. Porém, ao aceitarmos simplesmente esta constatação, não podemos admitir, necessariamente, que todas as suas consequências devam projetar-se em uma só direção, a qual, até agora, parece beneficiar basicamente a alguns países e prejudicar a muitos outros.

Na globalização existem ganhadores e perdedores porque entre os países desenvolvidos se está criando uma mentalidade em muitos sentidos excludente, e que não interpreta todos os fatores que entram no tabuleiro deste intrincado jogo. Tais fatos podem produzir desequilíbrios internacionais capazes de conduzir o mundo a dificuldades maiores do que as que se conheceram durante o período da Guerra Fria.

É uma tremenda ingenuidade pensar que o final da Guerra Fria abriu as perspectivas de um paraíso para a humanidade. Pelo contrário, estão sendo geradas intensas contradições que poderão multiplicar

os conflitos no alvorecer deste século e tornar mais difícil a vida para grande parte do gênero humano.

Por esse motivo é necessário que os países em desenvolvimento tenham claras as noções de interesse nacional. Em muitos casos pode haver tendência a uma “globalização ingênua” e a um “internacionalismo-irmão”. Essa posição se alimenta na ideia de que existe uma espécie de progresso linear que automaticamente produzirá benefícios pelo simples fato de inscrever-se no “clube da globalização”. Esquece-se, dessa maneira, que nesse clube existem membros de primeira classe, vários de segunda, muitos da terceira e inúmeros outros na lista de espera.

A “globalização ingênua” pode conduzir-nos a erros fundamentais. O primeiro deles é o de prescindir do interesse nacional e do papel que os Estados e os governos nacionais têm que assumir para defender os interesses dos países que representam. É muito bom o diálogo, as negociações, as aberturas de mercado e todos os demais benefícios que produz o desenvolvimento tecnológico e comunicacional. Porém, dentro desse complexo jogo temos alguns interesses a defender, uma posição a assumir e uma atitude a vigiar constantemente.

Há alguns anos li um livro que me intrigou profundamente. Está escrito por um homem sobejamente conhecido no cenário internacional, Kenichi Ohmae, cujo título é “The End of the Nation State”. É um livro inteligente, porém seus delineamentos e conclusões poderiam nos levar a admitir postulados que conduziram ao prejuízo dos interesses dos povos e das nações menos desenvolvidas. Os argumentos são muito bons para defender a posição dos países poderosos, porém inconsistentes para assumir a tribuna dos menos aquinhoados.

Um dos argumentos que agora se costuma alardear é o de que os Estados são apenas referências cartográficas dentro da estrutura geopolítica do planeta. Isso, em termos técnicos e comunicacionais, pode ser considerado correto. Porém, a realidade humana é outra. Os Estados estão formados por seres humanos que deveriam estar representados e encarnados por eles, mas sabemos que, muitas vezes, não é assim que as coisas ocorrem. Entretanto, é importante enfatizar essa dimensão histórica do Estado nacional: um elo entre as pessoas e a ordem política.

Existe uma tecnocracia apátrida que voa sobre as fronteiras e possui fórmulas sintéticas para todas as realidades nacionais. Grande parte da crise financeira de hoje, que acomete os Estados Unidos e vários países da Europa, se deve às tecnocracias, particularmente aquelas que influem nas instituições econômicas e financeiras internacionais, que não possuem um pensamento histórico das realidades que manejam. Administram fórmulas, abstrações e jogam com os números e os deslocamentos financeiros sem ter em conta que a base de toda essa circulação financeira internacional está apoiada em complexas comunidades nacionais que têm seu direito a viver, suas expectativas ante o mundo, uma cultura, uma história a defender e a preservar, e uma lógica aspiração à dignidade e à reciprocidade.

Com a crise estadunidense ficou bem evidenciado que os mecanismos financeiros não se autorregulam, como ingenuamente alguns vinham pretendendo; que neles intervêm fatores psicológicos e políticos e que, ao final das contas, os árbitros não podem ser os interesses internacionais e sim os povos que elegem os seus governantes.

# E INGENUIDADE



YUE MINJUN  
Happiness  
1993

Outro efeito da globalização ingenuamente aceito é o que supõe que o fato de proclamar a “adesão ao clube” pressupõe, automaticamente, a conquista do bem-estar. Para globalizar-se é necessário desenvolver certas capacidades nacionais, a formação de recursos humanos, as infra-estruturas básicas, a instantaneidade nas comunicações e todo um sistema cultural que lhe apoie e proporcione sustentação aos efeitos da globalização.

Para criar competição e competência é imprescindível preparar as pessoas, administrar inteligentemente a formação do capital humano e dar-lhe mística, entusiasmo e estímulo para que entenda que a riqueza se alicerça, fundamentalmente, na capacidade das pessoas. Para ser com-

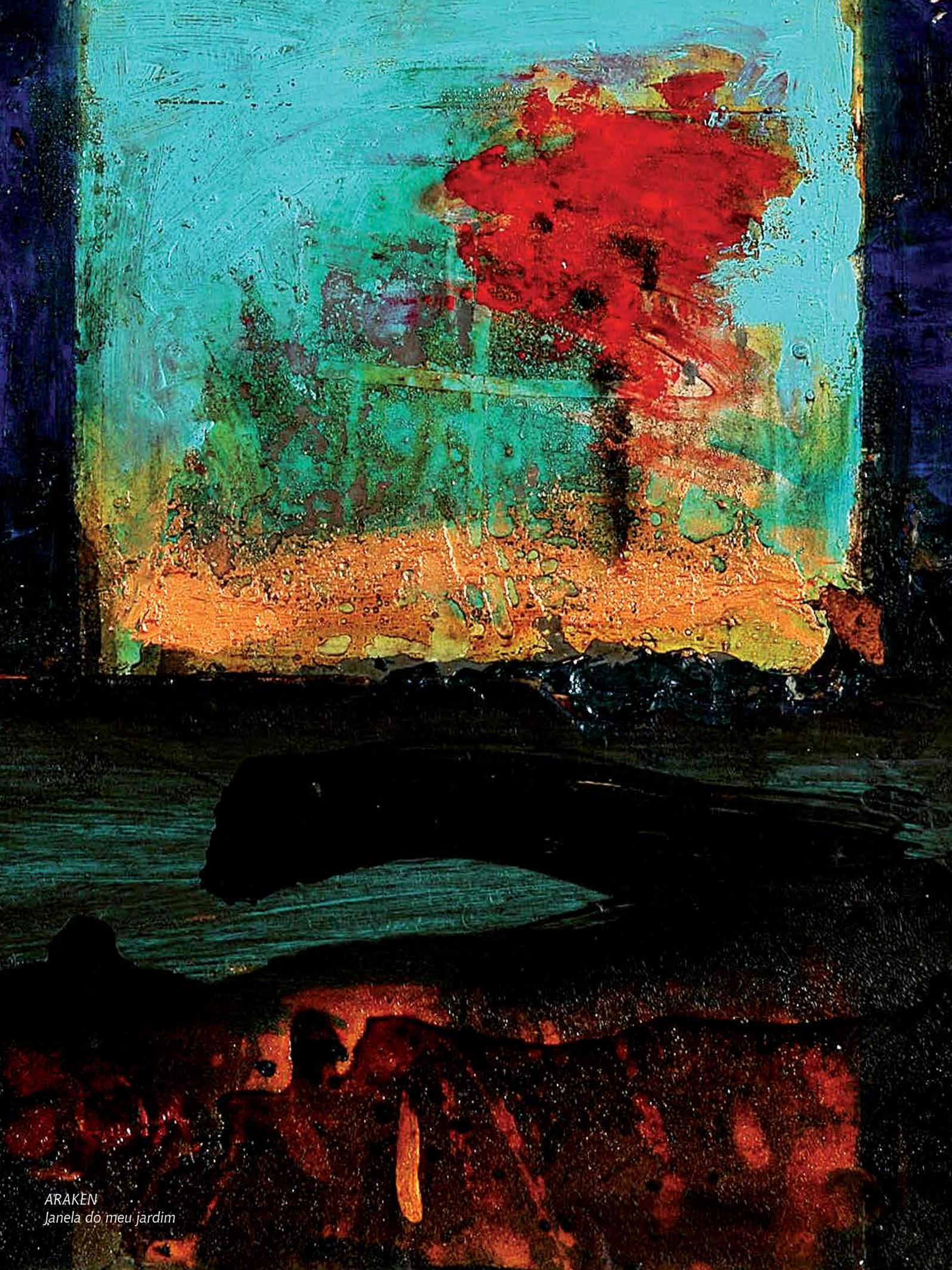
petitivo é preciso ser capaz e para atingir a capacidade é necessário preparar-se e assumir o objetivo fundamental da educação, em bases totalmente distintas das que prevalecem na atualidade.

Porém, também existem requisitos políticos para a globalização. O primeiro de todos é que os governos têm que ser representativos da vontade da sociedade. Isto supõe um controle efetivo, por parte da opinião pública e do eleitor, do que fazem os governos e um contrato social claramente definido para que aqueles que aspiram a falar em nome das unidades nacionais que entram no jogo global possam ser, realmente, legítimos representantes dos povos.

A globalização ingênua esquece a

maior parte desses componentes. É necessária a privatização de alguns segmentos parasitários do setor público, mas isto tem que estar orientado a que as iniciativas e os negócios que se empreendam em nome dos países e das nações beneficiem o interesse geral e não determinados setores excludentes.

A conclusão é que a globalização sem a democracia não funcionará com eficácia e para que haja bons governos tem que existir mecanismos de responsabilidade política ante o eleitorado e ante o povo que esses governos representam. Isso quer dizer que a liberdade e a amplitude dos mercados estão somente garantidas pela liberdade e dignidade democrática dos povos ■



ARAKEN  
*Janela do meu jardim*

# JARDIM DAS VERDADES

**D**epois da Última Ceia, Jesus seguido de Pedro, Thiago e João saíram para o Monte das Oliveiras. Foram a um lugar, cujo nome é Getsêmani, por causa da quinta com um lugar onde se espremiavam as azeitonas. Neste local, Jesus experimentou a solidão extrema, toda a tribulação de ser homem. O abismo do pecado e de todo o mal penetrou até o mais fundo da sua alma. Foi assaltado pela turvação da morte iminente. Beijou-O o traidor. Todos os discípulos O abandonaram.

Jesus rezava sozinho e deixava perto de si o grupo dos três. Estes, apesar de repetidamente dominados pelo sono, tornaram-se testemunhas de sua luta noturna. Jesus disse aos discípulos: “A minha alma está triste até a morte. Permanecei aqui e vigiai” (Mc 14,33-34).

Joseph Ratzinger, o Papa Bento XVI, no seu belo livro “Jesus de Nazaré”, diz: *“O apelo à vigilância constituiu um tema fundamental já no anúncio em Jerusalém, e agora com uma urgência muito imediata. Mas, apesar de se referir precisamente àquela hora, tal apelo remete de antemão para a história futura do cristianismo. A sonolência dos discípulos permanece, ao longo dos séculos, a ocasião favorável para o poder do mal. Essa sonolência é um entorpecimento da alma, que não se alarma com o poder do mal no mundo, com toda a injustiça e com todo o sofrimento que devastam a terra. É um embotamento que prefere não se dar conta de tudo isso; tranquiliza-se com o pensamento de que tudo, no fundo, não é assim tão grave, podendo desse modo continuar a se autocomprender na sua própria vida*

*saturada. Mas esse embotamento das almas, essa falta de vigilância, seja quanto à proximidade de Deus, seja quanto à força ameaçadora do mal, confere ao maligno um poder no mundo. Diante dos discípulos sonolentos e não propensos a alarmar-se, o Senhor diz de Si mesmo: “A minha alma está triste até a morte”.*

No transcurso da história, mais precisamente no século passado, o mal, em grandes proporções, mostrou sua face através da ação de estados totalitários, com ideologias distintas, mas com conteúdos teóricos altamente destrutivos, por exemplo, o nazismo, o comunismo e o fundamentalismo religioso. A característica destas ideologias é a total aversão à religião e a apropriação deturpada do texto sagrado.

Parece-me evidente que a sutileza da maldade não se apresenta sempre à luz do dia, mas travestida, em inúmeras ocasiões, de pequenos desvios de valores que, com o tempo, tornam-se abismos profundos na mentalidade coletiva de um povo.

O Brasil não ficaria imune ao mal. Recentemente, na vida política de nosso país, tentou-se implantar um regime político de natureza comunista, sob a capa de mero sindicalismo. No entanto, a vigilância daqueles que sabem nutrir suas ações nas reflexões sobre os valores nacionais foi decisiva para a afirmação de que estes valores devem prevalecer sobre o Estado e sobre governantes que tentam dividir ou esfacelar a nossa brasilidade. Assim agiram, com total apoio das Forças Armadas, e detiveram o monstro vermelho.

Obviamente, para fazer frente a atos hostis, há sempre uma resposta agressiva. Isto é inerente ao desatino da violência e, infelizmente, causa danos irreparáveis. Mas, o tempo passa, instaura-se um regime democrático, continuamos nossas vidas. Um longo transcurso de paz parece rasgar o tempo... Que nada! Com facilidade, podemos ver os mesmos comunistas fantasiados de novos arautos da bem-aventurança econômica. Querem retornar a Marx, ao materialismo e ao velho comunismo. Querem transformar o Jardim das Oliveiras, com mais sangue nos olhos, no “Jardim das Verdades”.

Entretanto, o Brasil foi descoberto e desenvolveu-se a partir de uma miscigenação maravilhosa (branco, índio e negro), nascendo dessa mistura uma cultura alegre, amistosa e forte, com a preservação de uma só língua que nos fez mais próximos, com um extremo sentimento de território indiviso, não permitindo nenhum movimento separatista, e com uma sólida formação cristã, trazendo, no seu bojo, a certeza de que a liberdade, o amor e a justiça nos conduzem ao bem comum.

O brasileiro se caracteriza pela sensatez e prudência dos seus atos na tentativa de harmonizar o contraditório, apesar de ‘meia dúzia’ de presunçosos que querem impor uma pretensa verdade. Mas, o povo continua vigilante.

Melhor seria despertar para a grandeza do Brasil, acima das disputas ideológicas e de brasileiros contra brasileiros, alicerçados em nossos valores para buscar a prevalência dos interesses nacionais ■

Nelson Mello e Souza

Professor de Cultura Brasileira na Fundação Getúlio Vargas (EBAP) e Universidade Estácio de Sá

Nossa história cultural não diverge, em seu trajeto formativo, de nenhuma outra. Todas se constituem em fenômeno histórico-social complexo. Difícil captá-lo.

No caso do Brasil, a complexidade aumenta porque, sendo muitas as formas que nossos intérpretes dão a seus estudos, cria-se uma babel de conceitos, um atropelo de visões diferenciadas. Por tudo isto, qualquer esforço de introdução racional a seu estudo, mesmo simples, mas que logre ordenar as categorias dentro das quais é possível dar alguma ordem ao tumulto das coisas, toma-se válido.

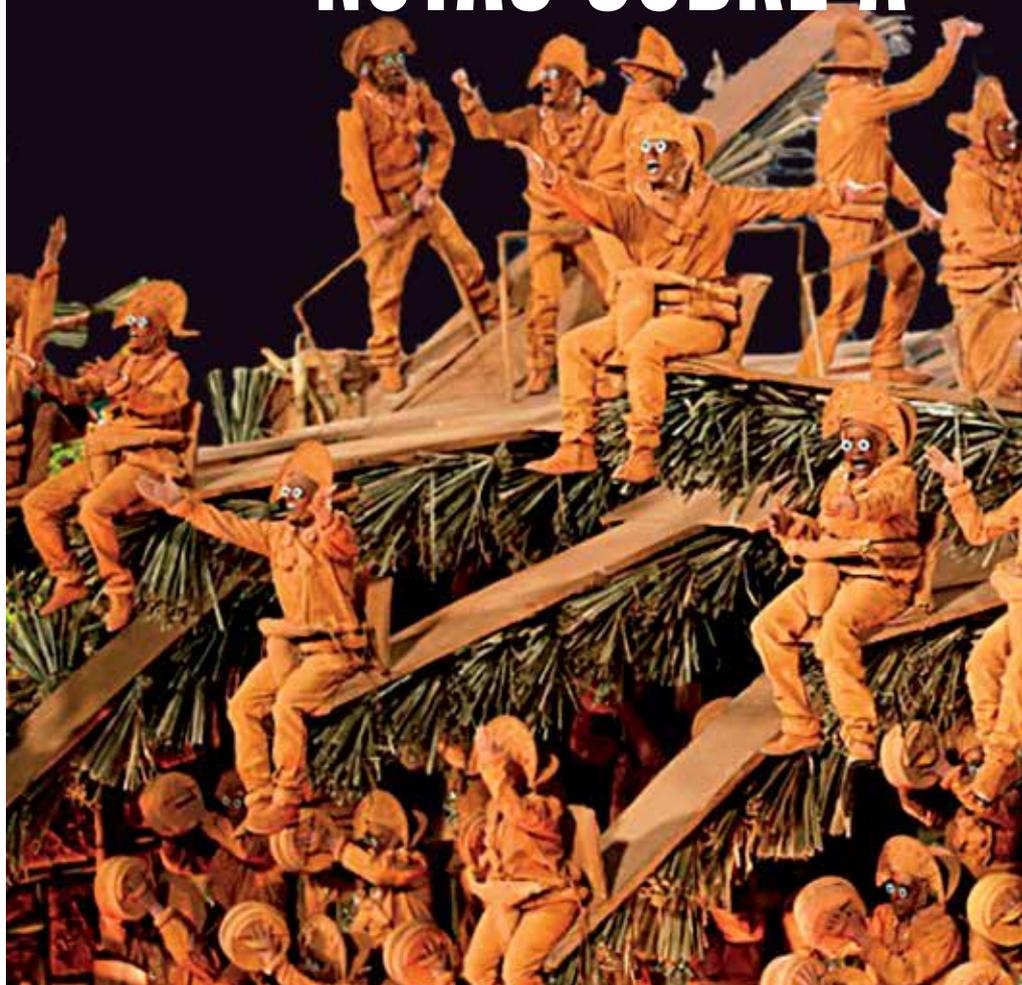
Tentemos este caminho. Esquematizemos conceitos válidos eliminando preconceitos inválidos.

Primeiro o termo “Cultura”. Tem sido usado de forma pouco precisa. Não pode ser restrito ao exame de nossa maior ou menor sofisticação artística e literária, de nosso folclore apenas ou de nosso nível educacional. “Cultura”, no sentido aceito pelas ciências sociais, refere-se ao estudo da formação típica dos valores, idiomas, éticas sociais, costumes, visões de mundo, tipos de identidade que separam o “EU” do “Outro” estrangeiro, modelos de comportamento aceitos consensualmente etc...

Segundo, afastemos qualquer tipo de análise pré-conceitual. São numerosos os estudos realizados dentro da lógica do preconceito, obedientes às perspectivas deterministas. Por exemplo, aceitamos passivamente sermos produto de raça miscigenada, por isto somaticamente inferior, ou ainda vitimados por clima difícil, paralisados por uma geologia ingrata que não nos brindou com o carvão quando este combustível fóssil era estratégico para mover a indústria nascente. Em seu conjunto, estas circunstâncias de raça, de clima e de geologia culminaram nas interpretações igualmente deterministas que, desde Manoel Bomfim, afirmam a fatalidade de uma organização colonial que nos impôs uma herança impossível de romper.

Visões comparativas vão mostrar que

# NOTAS SOBRE A



nenhuma destas variáveis pode ser entendida como causa de nossa especificidade. E de nosso atraso relativo. Basta um olhar bem rápido para a História. Nos séculos XIII a XVII pode-se ver como a pequena Veneza, formada por raças mescladas entre o Ocidente e o Oriente, iniciando sua vida sobre palafitas construídas em cima de um pântano, pressionada pelo poderio de Bizâncio de um lado e das sociedades germânicas de outro, logrou criar uma cultura própria e tornar-se a maior potência do mundo nestes séculos. Ou para a pequena Holanda que se fez império a partir de sua expansão no século XVII com sua consolidação no XVIII. Dispunha, para todo este esforço, da precariedade de uma região conquistada ao mar, totalmente carente em recursos naturais. São apenas dois exemplos. Qualquer estudioso da história comparativa pode multiplicá-los.

Mais dramático ainda é a resultante desta

distorção. Gerou a assertiva consensual, dominante por todo o século XIX e princípios do XX de ser impossível ao Brasil tornar-se diferente do que sempre fora, agrário, produtor de “commodities” para os mercados industriais. Seria a nossa vocação. Culpemos alguém, alguma coisa, a raça, o clima, a geologia, o português que nos colonizou, culpemos qualquer coisa ou qualquer um por este destino cruel, menos a total incapacidade decisória de nossas elites dirigentes, nossa obstinada sustentação conservadora do mesmo. Como não há espaço para maiores esclarecimentos fiquemos numa síntese conclusiva.

A cultura brasileira formou-se a partir da portuguesa quinhentista, com seu misticismo religioso e sua visão aristocrática do trabalho. Somos um braço da cultura ocidental cristã. Os primeiros portugueses migrantes foram se adaptando às circunstâncias da selva e dos trópicos, mesclando-se com os indígenas.

# CULTURA BRASILEIRA



C.R.E.S. UNIDOS DA TIJUCA  
Desfile carnaval 2012

se foi gerando, desde os primeiros tempos, foi posto a serviço das elites do poder e não do bem comum.

O fenômeno induziu a formação de nossa maneira de ver o mundo, a nós e aos outros. Nosso complexo de inferioridade, expresso no desejo de imitar os europeus em ostentação superficial de ilusões tornou-se um modelo de ser social.

Não éramos franceses. Nunca o fomos. Somos brasileiros e como brasileiros poderíamos ter aproveitado o processo industrial incipiente no século XIX, para acompanhar o progresso material do Ocidente. Se nossos valores fossem outros. Se nossas lideranças fossem capazes de romper a ossatura do processo secular de dominação.

Quando nos tornamos independentes era perfeitamente possível fazê-lo tão logo, com a Lei Euzébio de Queiroz os capitais aplicados no tráfico negreiro tomaram-se ociosos. Mas, não o fizemos. Nosso complexo de inferioridade nos impediu. Teríamos de ser clientes da indústria europeia, do saber europeu, dos modos e modas da Europa. Teríamos de seguir nossa vocação como, desde Cairu, estava sendo posto. Esta forma de pensar entrou pela República adentro com as propostas de Joaquim Murinho, nosso Ministro da Fazenda. Ir além da monocultura de exportação era tentar o impossível para um povo sem maiores qualidades.

Quando, finalmente, demos a grande arrancada industrial dos anos 1950 o fizemos carregando conosco o estigma da inferioridade assumida. Passamos a importar tecnologias. Nossa incapacidade admitida como fato real tornava impossível criar produtos novos, “assimilando” as tecnologias importadas. Por isto, adotamos o modelo mais fácil e mais subserviente da “substituição de importações”. O que ensinara o Japão do século XIX, país com muito menos recursos que o Brasil, recentemente à Coreia do Sul com recursos naturais ainda menores foi considerado “missão impossível”. Não acreditávamos em nós ■

Deste processo fomos construindo, desde a origem, uma cultura nova, embora ocidental cristã. Herdamos certos hábitos como o dormir em rede, o banho diário, os cabelos penteados, além de formas de alimentação típica com base na mandioca e no milho, nas frutas e peixes existentes na região, não mais na cevada, no trigo, no bacalhau e na sardinha.

A miscigenação foi inevitável. Dela surgiu o tipo mestiço do mameluco, como mais adiante com o regime escravo e a importação de negros africanos, os cafuzos e os mulatos. O regime escravo tornou imensa as influências das múltiplas culturas africanas em nossa religião popular, em nosso vocabulário, música, dança, gostos, preferências. O próprio idioma que se falava foi enriquecido com vocábulos novos, inexistentes em Portugal, sem deixar de ser o português. Um rico folclore foi surgindo da alma do povo.

Particularmente importante foi a resultante da estruturação econômica. Monocultura e escravocrata, induziu formas de hierarquização social rígida, com grande “distância” entre as classes, além de reduzida aceitação do valor do trabalho. Mais importante que tudo isto, foi o processo de articulação do Todo com as partes componentes através da atitude de submissão e aceitação passiva do destino, formas de “Ser” exigidas pela dependência do desempregado, do colono pobre e sem terra, do artifice sem clientela, do tropeiro que padeceu pelos matos para levar suas mercadorias onde havia consumo para elas, dos capangas, dos protegidos, dos agregados, moleques e mucamas, dos libertos que não tinham como viver. Foram sendo criados, no bojo do sistema, valores dominados pela psicologia da inferioridade e da servidão passiva. Além de aceitarmos como legítimo o uso patrimonial do Estado por parte dos poderosos. O Estado que

A primeira revolução tributária no Brasil deu-se com a edição da E.C. n. 18/65, do Código Tributário Nacional em 1966 e da Constituição de 1967. Sistematizou-se o novo ramo do direito, com normas hierarquizadas. Assim é que à maior explicitação do sistema pela Constituição (E.C. 18/65, CF 67 e EC n. 1/69) correspondeu a criação de uma lei – com eficácia de lei complementar – destinada a ordenar a legislação dos diversos entes federativos.

Em 1988, a Constituição Federal, promulgada em 5 de outubro, conformou de vez uma ordem tributária – dividida em seis partes, cinco no sistema tributário propriamente dito (arts. 145 a 156) e uma na ordem social (art. 195) – com princípios gerais (145 a 149), limitações constitucionais ao poder de tributar (arts. 150/152), impostos federais (153 e 154), estaduais (155), municipais (156) e contribuições sociais (195).

Tão logo promulgada a lei suprema, já começaram as críticas, não à parte principiológica, mas à dos tributos em espécie, diversos projetos tendo sido apresentados pelos governos Collor, Itamar, FHC e Lula, mas nenhum deles logrou êxito.

Atribuo esses fracassos ao fato de tais projetos trazerem conformações globais do sistema, gerando uma “cadeia de anticorpos”, no Parlamento, contrária à sua aprovação, visto que os grupos de parlamentares opositores se autoapoiavam e se revezavam no torpedeamento destas reformas.

Os principais problemas, então, detectados, disseram respeito ao princípio da não cumulatividade, complexidade fiscal, guerra fiscal entre Estados e Municípios (ICMS e ISS), a superposição de incidências (IPI, ICMS, ISS, Cofins, Pis e CIDE), além de outros de menor magnitude.

O fracasso de todos os presidentes em reformar em profundidade a ordem tributária

está levando a presidente Dilma Rousseff a pretender promover uma reforma segmentada, no que faz bem, pois evitará a formação de blocos contrários, que se autoestimulam e autoapoiam para não deixar nenhuma delas avançar.

Tenho para mim que o maior problema reside na guerra fiscal entre os Estados. Um imposto de vocação nacional, como é o caso do ICMS, não poderia ter sido regionalizado, como foi, desde o antigo IVC, eis que, pelo princípio da não cumulatividade, incentivos dados em um Estado terminam refletindo, nas operações interestaduais, em outros.

Como consequência, o Estado que os concede, oferta melhores condições de competitividade às empresas estabelecidas em seu território, em detrimento das que se encontram sediadas em outros Estados. Imagine-se uma empresa que não pague ICMS em sua unidade federativa, mas gere direito a crédito no outro. O ICMS incidente sobre o produto será apenas aquele do acréscimo cobrado pelo outro Estado, com o que seus produtos ficarão mais baratos do que os produzidos na unidade não incentivada.

Propus, em audiência pública no Congresso Nacional, para terminar de vez com a guerra fiscal de ICMS, a introdução de apenas dois dispositivos: uma alíquota única para todo o Brasil, com o que se evitaria o “turismo de notas fiscais”; e a proibição absoluta de incentivos fiscais no âmbito do ICMS, o que eliminaria a descompetitividade empresarial, por força da concessão de incentivos em um Estado, sem correspondência em outro. Como os Estados NÃO DESEJAVAM ACABAR COM A GUERRA FISCAL, a proposta foi rejeitada.

Outro problema é a acumulação de incidências. A União Europeia adota um único tributo circulatório sobre bens e serviços para todos os Estados que a compõem, ou seja, o IVA (imposto sobre o valor agregado). No Brasil, temos, sobre a circu-

lação de bens e serviços, a incidência de variados tributos (IPI, ICMS, ISS, COFINS, PIS, CIDE) além dos impostos regulatórios de importação e exportação.

Uma simplificação neste sentido seria interessante. Talvez a criação de um IVA nacional pertencente à Federação, com a incorporação do IPI, ICMS e ISS – como propus ao tempo da revisão constitucional de 1993 – e partilhado entre União, Estados e Municípios pudesse ser a solução.

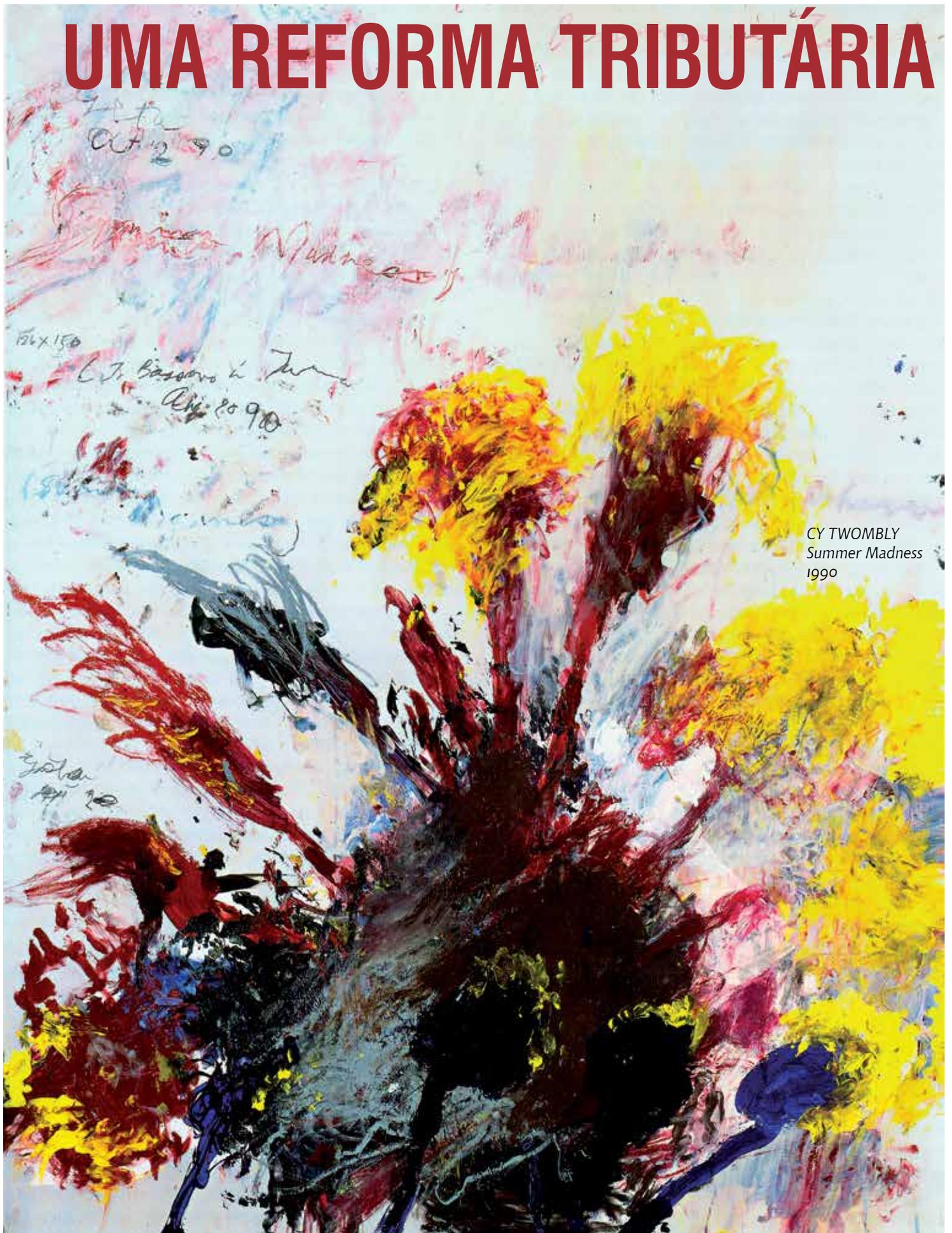
Alemanha e Portugal têm no IVA, no Imposto de Renda e no tributo das corporações, mais de 90% de sua receita. Nada justifica no Brasil tal complexidade, com 12 impostos, no sistema, com esferas de tributação autônomas (União, Estados e Municípios) e, muitas vezes, superposição de incidências, como no IPI, ICMS, COFINS, PIS, estes últimos tributos incidentes também sobre operações sujeitas ao ISS.

Desoneração da folha de pagamentos é, além disso, outro caminho relevante, visto que o Brasil, em encargos sociais, bate todos os emergentes e a maior parte dos países desenvolvidos.

Não é possível concorrer com a China, Rússia ou Índia, onde os encargos sociais e a carga tributária são quase a metade do Brasil, se considerarmos a média dos três países em conjunto (visto que é maior na Rússia e menor na China e na Índia).

Por fim, descomplicar a legislação e simplificar o sistema é fundamental, para que não se perca tanto tempo para cumprir obrigações tributárias. Basta dizer que a média do tempo perdido pelo empresário brasileiro por ano para cumprilas é de 2.600 horas, sendo pouco mais de 100 horas na Alemanha, 300 horas nos Estados Unidos e, no mundo, em torno de 400 horas. Enfim, são estes alguns dos pontos que, a meu ver, devem merecer reflexão, para uma futura reforma ■

# UMA REFORMA TRIBUTÁRIA



CY TWOMBLY  
Summer Madness  
1990

# BRASIL: sexta

**A**ssustador, pois se evidencia a ignorância dos ufanistas. O que significa ser a sexta economia do mundo em termos de PIB? A Inglaterra foi sobrepujada?

Sabedores do extremo desconhecimento que ainda existe em mentes nacionais, políticos e autoridades tentam mostrar essa ultrapassagem como um fato descomunal. Diante de tudo isso, parei e ouvi várias pessoas com diferentes níveis de escolaridade e constatei (em relativa verdade) definitivamente, que vivemos e estamos aquém de uma educação sociopolítica e cívica distante daquele país deixado em sétimo lugar e os outros próximos a ele.

Divulgam que esse feito é algo incomensurável, ímpar e espetacular. Porém, o fato de ser incomensurável reside na desmedida força de propagação da meia-verdade. O Brasil está nessa posição em virtude de variações cambiais e da crise que assola a Europa. Ímpar é a tolerância da população para com esses aproveitadores e espetacular é, ainda, os divulgadores pensarem que podem enganar a todos, por todo o tempo... Que vergonha!

O PIB absoluto diz pouco, frente ao PIB *per capita*, pois nestes termos, o Brasil se apresenta como a 47ª economia do mundo, bem distante do prolapado sexto lugar. Adicionalmente, vale lembrar o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), em que o País aparece em vergonhosa posição no ranking mundial (84º lugar entre 187 países), bem atrás de Chile, Argentina e Uruguai – em termos de América do Sul.

Para deixar mais clara a posição de desdém com a população, faz-se conveniente observar o Índice de Gini. Segundo o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, de 2010, o Brasil (com o resultado de 0,56) é o terceiro país mais desigual do mundo.

Somando ao já expressado, vale repetir

o que o ex-vice-presidente José Alencar sempre alegava: “*o Brasil tem que ter juros mais baixos*”. A inflação de 2011 finalizou no teto da meta, 6,50%, bem além do centro desta, que era 4,50%. Isso aconteceu pela manipulação governamental da retirada de impostos aqui e ali, para, justamente, tentar não deixar a inflação escapular do teto previsto. O mesmo centro de meta está previsto para 2012...

Relativo aos imóveis residenciais, no geral, houve alta de dois dígitos em 2011, avançaram – em média – 26,3% (índice FipeZap), bem acima da inflação.

Sobre a produção industrial, a queda foi colossal. No acumulado em 12 meses, o aumento que estava em 11,8% até novembro de 2010, baixou para 0,6%. A indústria perdeu-se, não sabe (ou sabe?) que rumo tomar.

É relevante atentar, também, para o crescimento do endividamento público, devido às altas taxas de juros, e também à emissão de mais títulos da dívida para a obtenção de recursos – aos maiores

juros do mundo – para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) emprestar a empresas privadas, cobrando taxas bem menores.

O Brasil obteve o segundo melhor resultado da história, no tocante ao fluxo de dólares em 2011, o qual representou US\$ 65,27 bilhões.

Em 2011, em relação a 2010, houve um incremento de quase US\$ 100 bilhões no total do comércio de importação e exportação, relevante indicador. Uma boa sensação, bom alento...

Não foi um ano tão bom assim, mas o País ainda está nos trilhos, porém deve atentar para os gastos públicos, para a responsabilidade fiscal. Despesas públicas desenfreadas, com resultados pouco efetivos para a população, gastos com grandes eventos (olimpíada, copa do mundo etc.). Prudência nas decisões orçamentárias e parcimônia com os gastos públicos são compulsórios.

Para os países na Zona do Euro, 2011



# economia do mundo

não foi um ano fácil para as contas públicas, com certeza, entrará para a história da economia mundial como um momento de crise sem precedentes, em termos das dívidas soberanas dos países europeus.

Para 2012, o primeiro orçamento (LOA 2012) elaborado pela presidente em exercício priorizou o pagamento de juros da dívida, o salário mínimo e o investimento em três segmentos da área social (saúde, educação e combate à miséria). Mostrou, ao mesmo tempo, ser pouco importante o gasto com pessoal, pois não há previsão de incrementos nos salários dos servidores públicos. Para investimentos, foram fixados R\$ 79,7 bilhões, R\$ 15,71 bilhões a mais que em 2011. Houve um incremento de R\$ 21,8 bilhões em relação ao projeto original enviado pelo Executivo.

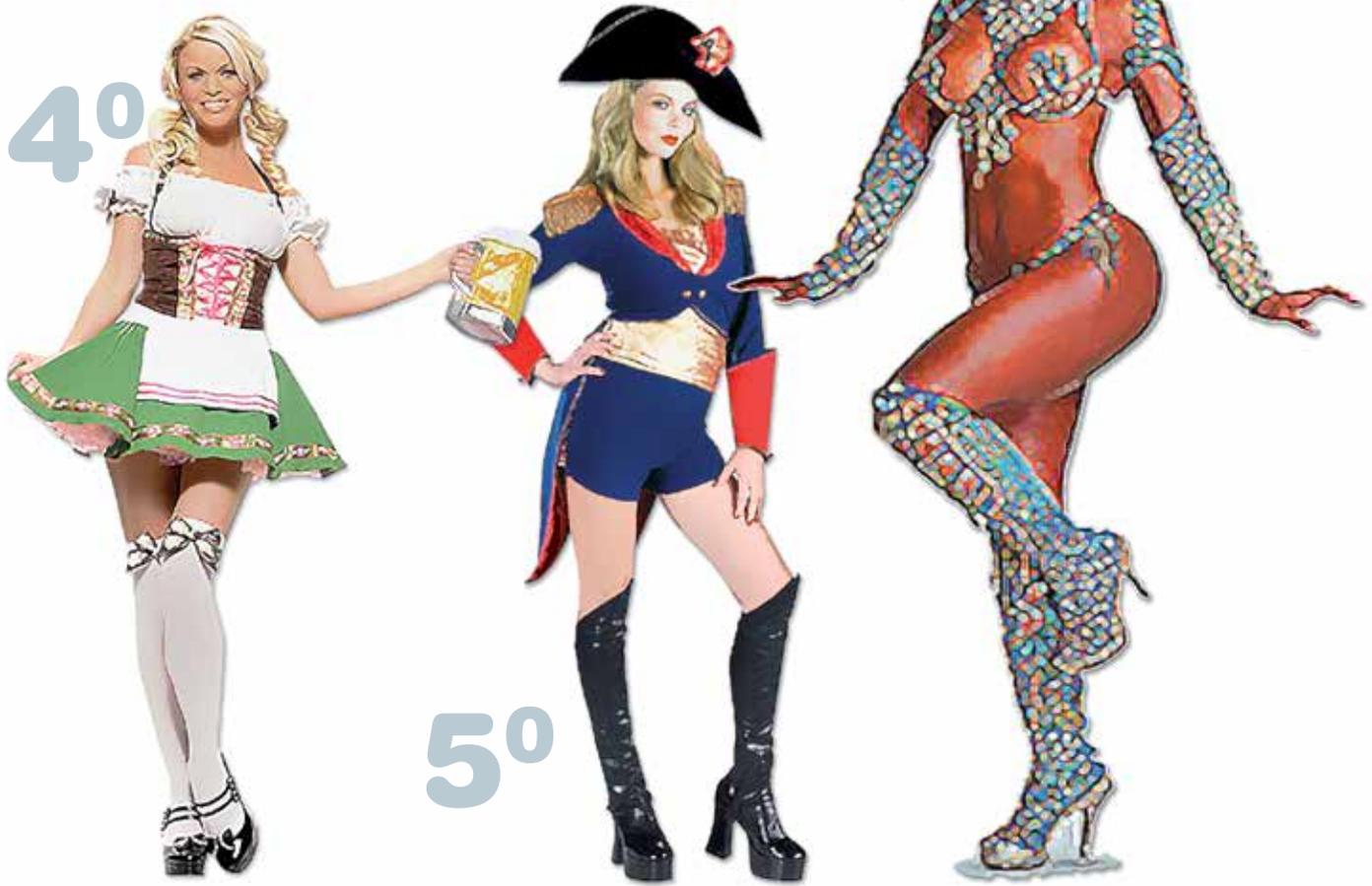
A crise que reina na Europa e nos EUA pode repercutir com maior ou menor intensidade por aqui. A cada dia que passa as notícias pioram... O país de Obama e a UE sofrem, ao mesmo tempo, com os

problemas financeiros e com os problemas morais (menos comentados pela mídia). O continente europeu integrou-se, mas, os valores (no intuito de gerar confiança e justificar as ações realizadas) fragilizaram-se. Para que servem os valores? Os valores de uma liderança real vão mais longe do que o lucro de curto prazo para os acionistas e/ou preocupam-se menos com as próximas eleições. É por meio da consolidação dos valores que as lideranças podem mobilizar o povo e produzir a verdadeira liga para interação indissolúvel entre a população e seus líderes. Falsas lideranças e arranjos corporativos não subsistem... O resultado sempre será crise.

O prof. doutor Klaus Schwab, fundador e presidente executivo do Fórum Econômico Mundial, alega que a liderança, com **base na visão e nos valores**, pode ir além da tarefa de reconquistar a confiança e superar o esgotamento, mas, isso só acontecerá se os próprios líderes puderem provar, **por meio de atos concretos**, que

**responsabilidade social e obrigações morais não são meras palavras vazias.**

Há um Brasil melhor para os cidadãos? Reflita e acompanhe as autoridades em suas decisões. Diferencie aquelas que produzem um País melhor daquelas que afundam a pátria e trabalham em benefício próprio e/ou corporativista dentro de suas organizações, dando a elas maior importância do que o espaço local, regional ou nacional onde estão inseridas. Observar e acompanhar as ações de nossas autoridades (Executivo, Legislativo e Judiciário) e verificar os resultados conseguidos, é salutar e compulsório em regimes democráticos. Ainda há tempo. Mudar é possível, sempre foi ■



# Prezado compatriota Francisco Vianna

Há dias chegou-me às mãos o seu Comentário sobre o “Decálogo Nacionalista”, peça básica do ideário do PND.

Inicialmente, devo esclarecer que o Decálogo foi elaborado como “Estratégia” (o que fazer) do partido, e não como um documento “Tático”, isto é, definidor das manobras necessárias para alcançar os propósitos.

O Programa do PND, este sim, detalha tais movimentos.

Tenho, entretanto, alguns comentários a apresentar sobre pontos em que discordo frontalmente das suas observações, ditas “construtivas”...

Logo no primeiro mandamento, devo discordar da sua afirmativa de que não existe independência política total num mundo globalizado (sic).

Inicialmente gostaria que conhecesse a opinião do famoso publicista norte-americano John Kenneth Galbraith sobre a chamada globalização: “a globalização não é um conceito sério e nós, norte-americanos, a inventamos para dissimular a nossa política de intervenção econômica nos outros Estados e para tornar respeitáveis os movimentos especulativos de capital, que sempre causam graves problemas”.

O que aconteceu, de fato, nos tempos modernos foi o encurtamento dos tempos de viagem entre dois pontos quaisquer e a instantaneidade das comunicações entre todos os pontos habitados do planeta.

Há 72 anos, com sete anos de idade e estudando no Rio de Janeiro, gastava metade das minhas férias embarcado num navio do Loide Brasileiro, para visitar os meus avós na minha terra natal, Manaus. Pouco depois, com o início das operações com os aviões de passageiros, o tempo de viagem foi reduzido de 20 dias para três dias por pernada, pois os aviões não dispunham de instrumentos para navegação noturna, nem tampouco alimentos para servir aos passageiros. Almoçava-se em terra e pernoitava-se em terra.

No tocante às comunicações, por ocasião da minha inscrição para o exame da Escola Naval, no final de 1948, faltou-me um documento (o atestado de óbito do meu pai), que só foi possível obter após intensa troca de telegramas pela “Western Union”, entre o Rio e Manaus, e a generosidade de um piloto que se prontificou a entregá-lo no Rio de Janeiro.

Isso tudo é globalização, no sentido de aproximar os povos que habitam o planeta.

No tocante à integração dos sistemas produtivos, que o primeiro mundo costuma batizar de “globalização”, o canibalismo interestatal continua prevalecendo.

Pelo fato do nosso Brasil ser o “campeão mundial dos recursos naturais”, fato incontestável, nós brasileiros precisamos deixar de lado a ingenuidade e lutar para transformar o país num Estado Autárquico, como recomendava Aristóteles.

O seu segundo comentário também merece uma observação rápida: não existem amizades entre Estados, mas unicamente “interesses”. Mais uma vez discordo da sua afirmativa de que não existem desigualdades regionais.

Em nenhum momento, ao definir a estratégia do PND, pensei em tapar o sol com a peneira e distribuir esmolas, por demagogia. Mas, imaginei, sim, diminuir a distância que separa algumas regiões do país de outras, que foram privilegiadas no passado. Uma boa dose de criatividade, decorrente da competência dos governantes, pode perfeitamente alcançar esse objetivo vital.

Em paralelo, é possível reduzir a concentração de renda, desde que o Estado atue com mais vigor contra a concessão de privilégios e facilidades aos protegidos dos governantes. O principal instrumento para atingir tal objetivo é a taxação da renda, único imposto socialmente justo.

Daí, passo para a sua crítica à estratégia definida como “proteger, com empenho, as empresas brasileiras de capital nacional”. Capital, segundo a sua reflexão, “não tem pátria!”. Todavia, rebato eu: “mas tem dono”.

O dono, com justiça, quer auferir o lucro do capital investido e se a fonte do lucro se dá em outro país exige a remessa desse lucro para o local de seu domicílio. Por esse motivo, a Constituição em vigor, denominada “Cidadã”, fez a distinção entre “empresas brasileiras de capital nacional” e “empresas brasileiras de capital estrangeiro”.

Essa distinção, reconhecida em vários países prósperos, inclusive nos Estados Unidos da América, foi desfeita pelo entreguista-mor do Brasil, o sociólogo Fernando Henrique Cardoso.

Antes de discutir o próximo mandamento, manifestando a minha discordância, gostaria que me conhecessem um pouco mais.

Meu avô materno, nascido na Alsácia, de pai alemão e mãe francesa, manifestou a sua aprovação à minha preferência pela Marinha citando uma frase de Goethe: “a quem Deus ajuda, Deus faz viajar”. Pois bem, Deus me ajudou bastante, pois me fez conhecer toda a Europa, com especial ênfase para a França, o Oriente Médio, o norte da África e todos os países das duas Américas. Como bônus adicional ainda me proporcionou a oportunidade de morar por cinco anos nos Estados Unidos da América. Na primeira oportunidade, como Primeiro-Tenente, fui para a Califórnia, onde passei dois anos cursando Eletrônica.

Bem mais adiante, depois de um breve período de quatro meses em San Diego, recebendo adestramento para controlar aeronaves, retornei aos Estados Unidos da América para servir na “Comissão Naval Brasileira em Washington”. Permaneci por três anos no posto.

Julguei necessário informá-los das minhas andanças pelo mundo para que não me julguem um amazonense bitolado e sem conhecimento do que se passa por esse mundo afora. Feito isso, começaria por dizer que, sobrepondo-se ao acendrado sentimento de nacionalidade, próprio dos que nascem nas regiões lindeiras, tornei-me um nacionalista de carteirinha pelo contato que tive com o nacionalismo norte-americano.

No mundo-cão em que vivemos (não um mundo globalizado) cada país se protege como pode, quaisquer que sejam as formas de governo.

Décadas antes dos chineses invadirem os mercados mundiais com produtos extremamente competitivos (devido aos baixos salários prevalentes no país), os norte-americanos já haviam promulgado um Ato determinando que os seus órgãos governamentais só fizessem compras em empresas norte-americanas de capital norte-americano. Além disso, subvencionaram todas as atividades em que surgissem competidores externos, de modo a barrar a entrada destes no mercado interno.

Lá, não há espaço para que um programa de variedades (de péssimo gosto, por sinal) da TV, seja patrocinado por uma empresa de sigla P&G, que não se traduz por Pedro&Geraldo, mas significa PROCTER&GAMBLE, cujos produtos acom-

panham os pobres “Brasilinos” desde que acordam até que adormeçam.

Bem acertadas, pois, as palavras do geopolítico alemão Otto Maull (1887-1957) ao afirmar que “o domínio da economia de um país equivale à conquista, pela força, do seu território”.

Por esses motivos, não concordo com a sua tese de que o mercado interno tenha que se equiparar ao mercado externo.

Exportar bens não é um direito, mas uma concessão! Então, se o preço de um produto subir no exterior, não se deve aceitar o aumento correspondente do seu preço interno, mormente quando estão em confronto regiões com padrões de vida diferentes e salários díspares. Nesse momento é que deve entrar em ação o Estado Necessário que pregamos.

Se assim não procedermos, estaremos condenados a permanecer como simples “Estado Extrator”, com a única missão de fornecer matérias-primas para os “Estados Transformadores”, que serão os nossos “Suseranos”.

Saltando para o décimo mandamento, para encurtar a discussão, devo esclarecer ao ilustre comentarista que as tarefas das Forças Armadas não se devem restringir ao patrulhamento das fronteiras. Embora a Constituição delineie, com timidez (ou prudência excessiva, sinônimo de covardia), um papel secundário para as Forças Armadas, sua verdadeira destinação é o exercício da “dissuasão estratégica”, o que se pode traduzir pelo aviso: “não me ataque, senão sofrerá retaliações inaceitáveis”.

As demais tarefas passíveis de execução com meios mais modestos só dependem da vontade política de governantes probos, competentes e patriotas, tal como propõe o “Partido Nacionalista Democrático”.

Termino lamentando profundamente que a nossa proposta seja confundida com xenofobia, qualificação essa que já me foi atribuída por brasileiros xenófilos quando tive a honra de presidir o GEBAM, no Governo Figueiredo, e promover a expulsão de invasores de terras e empresas de mineração ilegais na Amazônia, inclusive o malfadado Projeto Jarí.

Saudações nacionalistas,

*Data da execução, no Rio de Janeiro, de JOAQUIM JOSÉ DA SILVA XAVIER, o TIRADENTES (1792)* ■

# VICE, a sombra que pode incomodar

João Victorino  
Jornalista  
fevijo@gmail.com

As próximas eleições municipais ainda distam um pouco do atual cenário político, mas na mesa dos possíveis candidatos, somam-se nomes e mais nomes que pretendem a chance de concorrer, formando a chapa majoritária. Já foi tempo em que vice era um fiel companheiro, totalmente afinado com as propostas estabelecidas pela campanha principal. Os acordos partidários passaram a comandar a escolha. E nem sempre os ideais políticos são comungados na parceria.

Num passado não muito remoto, o candidato a vice também era escolhido pelo voto popular. Isso ocorreu até a eleição de Janio Quadros para a Presidência da República, em 1960. O candidato apresentado pelo seu partido foi o mineiro Milton Campos, porém os eleitores escolheram João Goulart, do PTB.

Nove meses após tomar posse, Jânio renunciou ao cargo e aí começou um grande impasse, se o vice deveria ou não assumir. João Goulart estava em viagem à China e a presidência foi interinamente ocupada pelo deputado Ranieri Mazzilli, que presidia a Câmara. Em agosto de 2011, comemoraram-se os 50 anos desse acontecimento.

Para garantir a posse de Jango, o seu cunhado, Leonel Brizola, que era o governador do Rio Grande do Sul, comandou uma rede denominada de Legalidade, através de emissoras de rádio locais, para incentivar a população a firmar posição ao lado deles. Após muita negociação, João Goulart teve o aval para ocupar a presidência, desde que o sistema político passasse a ser parlamentarista, no qual o governo seria desempenhado

pelo primeiro-ministro, figura até então inexistente na história política republicana brasileira.

O tempo de governo foi conturbado, com o sindicalismo prosperando, as greves predominando e uma clara sinalização de mudança nos princípios democráticos, que norteavam a conduta do país até então. Com isso a insatisfação passou a ser uma dominante. Quase três anos após, ele acabou apeado do poder. E a partir daí, ficou estabelecido que os candidatos a vice, em qualquer estágio, seriam eleitos em chapa única, numa dobradinha com o majoritário.

Passado um tempo em que o cenário político contou apenas com dois partidos, uma multiplicidade de siglas passou a surgir. Com elas também vieram os mais diversos interesses de seus comandantes e comandados. E isso é o que vem norteando a escolha das chapas majoritárias e os vices que a comporão. Por esse motivo, as surpresas têm sido muitas. Siglas supostamente rivais acabam se 'casando com comunhão de bens', desde que os interesses superem as divergências.

As eleições municipais estão na pauta política e passaram a ser assunto corrente em qualquer âmbito. Embora alguns ocorram na surdina dos gabinetes, os embates, na maioria dos estados, para a formação de chapas, alianças ou o que o valha, tem feito com que antigos rivais passem a flertar como se nada houvesse acontecido. Os partidos que vêm sustentando politicamente o governo federal, ou o estadual, também querem continuar essa união.

Os critérios utilizados para a formação de uma chapa majoritária não têm respeitado os ditames e os preceitos que fundamentaram a formação de um partido político. O vale tudo é que tem determinado as indicações. E, nessas horas, os mandachuvas podem fazer uso dos mais diversos

argumentos para impedir que nomes supostamente credenciados atropelem interesses não muito claros.

No Rio de Janeiro, por exemplo, o atual vice-prefeito, Carlos Alberto Muniz não voltará a fazer dobradinha com o prefeito Eduardo Paes, porque lideranças partidárias afeitas ao governador Sérgio Cabral acenaram com o nome de Adilson Pires, que é vereador pelo PT e líder do governo municipal na Câmara.

Em Belo Horizonte, o atual prefeito Márcio Lacerda foi fruto de uma união do PSDB, de Aécio Neves, com o PSB, com o aval do PT de Fernando Pimentel, mas preterindo a ala do Patrus Ananias. Em São Paulo, o novo PSD de Gilberto Kassab patinou e flertou em diversas direções, ora apontando para o PSDB de José Serra, e não o de Geraldo Alckmin, e por outras vezes o PT de Fernando Haddad.

Nessa difícil escolha, nem sempre o candidato ao cargo majoritário tem direito a veto. Acaba tendo que 'engolir' o pacote fechado pelos líderes partidários, em detrimento de suas ambições e caprichos pessoais.

E aí, vale lembrar um comentário feito pelo prefeito de Armação dos Búzios, no litoral do Estado do Rio de Janeiro, em que disse ver como, candidato ideal a vice, todo aquele em que pudesse confiar plenamente, como poder descer uma escada tranquilamente, à sua frente, sem qualquer temor, por exemplo.

Para que possamos manter a confiança e a esperança no nosso futuro político, é fundamental que os nomes impingidos procurem se espelhar no comportamento de vices que procuraram ficar à sombra do poder, como foi o caso de Itamar Franco (Fernando Collor), Marco Maciel (Fernando Henrique Cardoso) e José Alencar (Luís Inácio Lula da Silva), para lembrar os mais recentes ■



GUY VAN BOSSCHE  
A Reconstrução  
2000

# A INTENTONA



WANG GUANGTIS ????  
Best-known work great  
criticism coca-cola  
1990-92

# COMUNISTA

Olavo Nogueira Dell'Isola  
Cel Av

O intento louco de tomada do poder pela força ou a “Intentona Comunista”, como ficou conhecido o traíçoeiro, sangrento e fracassado motim, deflagrado por militares comunistas contra estabelecimentos militares de Natal, de Recife e do Rio de Janeiro, entre os dias 23 e 27 de novembro de 1935, constitui uma das mais negras páginas da História do Brasil.

Maus militares, corrompidos por intensa doutrinação marxista, desprezam a hierarquia e a disciplina, descumprem seu sagrado juramento para com a Pátria, traem seus próprios companheiros e até os assassinam, quando já presos e desarmados. Naturalmente, Oficiais e Graduados fiéis, ainda que surpreendidos pelo vulto do motim e, principalmente, pela traição de colegas que, até então, pareciam leais, cumprem seu juramento, reagem com bravura, defendem as instituições com risco de vida e, alguns, com o sacrifício da própria vida. Findo o dia 27 de novembro, derrotados e desmoralizados, os amotinados fogem ou se rendem. Do lado dos militares fiéis perde-se a vida no cumprimento do dever: bravos brasileiros.

A deflagração da “Intentona Comunista”, em 23 de novembro de 1935, foi o desfecho de uma trama que, de fato, vinha sendo articulada dentro e fora do País. Segundo revela o General José Campos de Aragão, em seu livro intitulado “A Intentona Comunista de 1935”, em 30 de março de 1935 Luís Carlos Prestes fora aclamado presidente de honra da recém-criada Aliança Nacional Libertadora. No VII Congresso da Internacional Comunista, o delegado holandês Van Mine, membro

do Conselho Executivo do Comintern e relator dos assuntos referentes à América Latina, afirmara: *A Aliança Nacional Libertadora foi criada sob orientação secreta, mas direta, do Partido Comunista Brasileiro (PCB), segundo as instruções confidenciais recebidas da Legação Soviética em Montevideu. Ela cumpre cegamente as ordens de nosso bravo camarada Prestes...*, e Dimitrov, em 1935, no VII Congresso da Terceira Internacional de Moscou, discorrendo sobre o papel da Frente Única Anti-Imperialista, declarou: *...no Brasil, o Partido Comunista, que deu uma base ao desenvolvimento de uma frente contra o imperialismo ao criar uma Aliança de emancipação nacional, deve empenhar-se com todas as suas forças para impulsionar essa frente, conquistando, para a mesma, sobretudo, os milhões de camponeses, e orientando o movimento no sentido da formação de destacamentos de um Exército Popular Revolucionário extremamente devotado, até que seja alcançado o objetivo final, e no sentido da organização do poder dessa Aliança Libertadora Nacional...*

Torna-se fácil perceber, portanto, a importância do papel dos militares brasileiros em Natal, em Recife e no Rio, os quais, honrando seu sagrado juramento, cumpriram com bravura seu dever e impediram que o Brasil passasse a ser controlado por um Exército Popular Revolucionário.

Lutando pela legalidade contra a intentona comunista, perderam a vida os seguintes militares: Ten Cel Misael Mendonça, Maj Armando de Souza Mello, Maj João Ribeiro Pinheiro, Cap Danilo Paladini, Cap Geraldo de Oliveira, Cap Benedicto

Lopes Bragança, Ten José Sampaio Xavier, Sgt José Bernardo Rosa, Sgt Jaime Pantaleão de Moraes, Sgt Coriolano Ferreira Santiago, Sgt Abdiel Ribeiro dos Santos, Cabo Luiz Augusto Pereira, Cabo Alberto Bernardino de Aragão; Cabo Pedro Maria Netto, Cabo Fidélis Batista de Aguiar, Cabo José Hermito de Sá, Cabo Clodoaldo Ursulano, Cabo Manoel Biré de Agrella, Cabo Francisco Alves da Rocha, Soldado Luiz Gonzaga, Soldado Lino Vitor dos Santos e Soldado João de Deus Araújo.

O Presidente Getúlio Vargas, em seu pronunciamento feito nas primeiras horas do ano de 1936, afirmou: *...Alicerçado no conceito materialista da vida, o comunismo constitui-se o inimigo mais perigoso da civilização cristã. À luz de nossa formação espiritual, só podemos concebê-lo como o aniquilamento absoluto de todas as conquistas da cultura ocidental...; ...Padrão eloquente e infofismável do que seria o comunismo no Brasil, tivemos-lo nos episódios da baixa rapina e negro vandalismo de que foram teatro as ruas de Natal e de Recife, durante o surto vergonhoso dos implantadores do credo russo, assim como na rebelião de 27 de novembro, nesta Capital, com o registro de cenas de revoltantes traições, e, até, de assassinio, frio e calculado, de companheiros confiantes e adormecidos...*

Hoje, setenta e seis anos depois, esses bravos militares, mortos em serviço, cujos familiares nunca pediram e nunca receberam quaisquer indenizações do Governo, certamente, merecem o respeito de todo o povo brasileiro. Eles tiveram a honra e o privilégio de sacrificarem a própria vida, defendendo a Pátria ■



**POR CAUSA DOS  
VENGEANCE**



Na edição 277 da RA aparece em destaque a sugestiva foto de uma bela obra de arte da natureza. Um motor de avião resgatado pelo Museu Aeroespacial, submerso na Baía de Sepetiba, no Rio de Janeiro, durante 44 anos.

Neste relato, pretendo tratar da “vida e sobrevivência” dessa máquina que pesava 890 quilos, projetada em 1935, e que hoje, aparentemente, não se presta para nada, nem como ferro velho. É um motor *Wright Cyclone 19*, com 1700hp de potência, e 14 cilindros distribuídos em duas estrelas de sete. Acoplada ao mesmo, uma hélice *Hamilton Standard* de 3 pás, de passo variável por pressão hidráulica (hidromática).

Eles constituíam o grupo propulsor de um bombardeiro de mergulho *Vultee Vengeance* da FAB. De longa data, ambos são meus conhecidos... de vista.

Em 1984 a edição 145 da RA já havia publicado alguns dados que enviei sobre os *Vengeances*. Em 1942, a FAB recebera 33 unidades, logo após a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Então, escrevi: “numa época em que todo avião militar era prateado, aqueles 5 ou 6 *Vengeances* eram camuflados; o barulho dos motores, diferente; as asas ostentavam uma silhueta geométrica de aparência agressiva! De repente, num mergulho vertical nunca visto, parecendo gaivotas gigantes, eles despencaram sobre a minha cabeça”. Os novos aviões, frequentemente, evoluíram sobre as praias do Rio.

A história começa ao entardecer de 1º de dezembro de 1944, na Base Aérea de Santa Cruz, quando o aspirante-aviador Armando Tróia, diplomando pela Escola de Aeronáutica dos Afonsos passados apenas três meses, decolou no A-35 6057 para uma missão de treinamento de patrulha marítima e não regressou para pouso. Anoteceu, foi dado como desaparecido. Para socorrê-lo, nada poderia ser feito antes do raiar do dia. Seus chefes e companheiros, consternados, foram levados a permanecer na base,

de sobreaviso, na expectativa de notícias. Reunidos no cassino de oficiais, cada um formulava uma hipótese diferente sobre o ocorrido. Um deles chegou a lembrar a condição que o aspirante Tróia ostentava, sendo um excelente nadador do Fluminense, campeão de nado livre. A observação pareceu inoportuna em face de as mínimas possibilidades de sucesso, numa tentativa de sobrevivência a nado, após um pouso no oceano já escurecido. Mas, o telefone no recinto tocou... Era o oficial-de-dia. No silêncio que se fez, quem atendeu repetia em voz alta o que ouvia: “o Tróia está no jipe do oficial-de-dia e vem para o alojamento! Pode-se imaginar a cena que se seguiu, entre abraços, risos e lágrimas. Ele desceu do jipe sorridente, coberto de lodo, com o “uniforme de canícula” que usava em voo (bermuda e camisa de mangas curtas), relógio de pulso, portando o coldre com a pistola 45 de uso obrigatório com o país em guerra. Nas mãos, o colete salva-vidas (*Mae West*). E ainda debaixo do chuveiro, no banheiro coletivo dos pilotos, Tróia foi contando a sua saga: decolou na direção da Baía de Sepetiba ganhando altura, quando já sobre a água, o motor apagou. Iniciou uma leve curva à direita, buscando atingir os manguezais e terra firme, mas só teve tempo de nivelar as asas, reduzir a velocidade e pousar. Ficou em pé na asa até o A-35 submergir. Já escurecia. Visualizou a embocadura do canal do Itá, que corre paralelo à pista da Base. De olho no farol rotativo do hangar do Zeppelin, enfrentou o desafio da prova mais dura da sua carreira de campeão, mas, agora com a ajuda do seu colete salva-vidas. Ele deve ter nadado uns 4 km, na baía e canal acima, até o través do hangar, onde atravessou o lodaçal da margem e caminhou até a sentinela do hangar avistá-lo.

Em, 1987, no Depens, recebi a visita do coronel aviador Antonio Claret Jordão, diretor do Musal. Veio à baila a recuperação de aviões antigos, quando foi comentada a

possibilidade do resgate do avião do Tróia. Seria, talvez, o único A-35 a ser preservado no mundo aeronáutico. Ele se propôs a estudar o assunto e eu me comprometi a contatar o Brig Tróia já na reserva remunerada.

O Cel Jordão, com o dinamismo que lhe era peculiar, conseguiu um helicóptero na V FATA, guincho marítimo e pessoal do Grupamento de Salvamento dos Bombeiros, além de equipes do Musal. Tróia reproduziria o trajeto percorrido em voo, de bordo do helicóptero, até o ponto do pouso n’água. No dia previsto, orientando o piloto do helicóptero que sobrevoava a baía, Tróia falou alto: “foi por aqui!” Uma boia marcadora foi lançada no local, exatamente no ponto onde o A-35 veio a ser encontrado! No resgate, como já suspeitavam o coronel Jordão e sua equipe, a fuselagem ficou presa no lodo, soltou-se das asas em pedaços e só veio o motor. Mas valeu...

O resgate do velho motor, que agora se revela como obra de arte da natureza, é um exemplo de histórias de competência, coragem, tenacidade, solidariedade e, por que não, espiritualidade.

Alguém terá reparado que as pontas das hélices estão intactas, revelando habilidade na pilotagem? Que a chamada parede de fogo, que separa o motor da fuselagem resistiu à corrosão? Que as cabeças dos cilindros desapareceram, deixando a mostra as entranhas dos órgãos? Pode ser descaído, mas a mim parece que, nos 44 anos submersas, as engrenagens e cablagens, intactas ou corroídas, continuam produzindo energia, gerando alguma coisa abstrata, espiritual, que nos toca como se partisse de uma alma, daquelas em que nunca acreditei, mesmo nos seres humanos. O resgate do A-35 – ou parte dele – me fez lembrar a exumação dos restos mortais de entes queridos, que, nos momentos difíceis, nos prestam algum tipo de ajuda. O motor do A-35 é uma relíquia dos valores da nossa Aeronáutica cuja simples existência já está nos prestando um serviço ■

**A** América Latina conta, atualmente, com cerca de 1200 aviões militares, dos quais 600 aviões de combate de vários tipos. Menos da metade são aeronaves a jato, na grande maioria, de concepção antiga (anos 1950/1960) e que, em grande parte, já foi submetida a um programa de modernização de diversos níveis. O custo e a complexidade da renovação/revitalização desses antigos sistemas-de-armas tornam essas opções de “renovação” cada vez mais onerosas e discutíveis, já que são executadas sobre células cujas vidas úteis já se encontram limitadas ou em finalização (mortalidade).

A despeito dos problemas orçamentários/financeiros com que se defrontam todos os países, as perspectivas econômicas do continente sul-americano começam a se tornar, em médio prazo, mais otimistas e atraentes. Dessa forma, tornando o horizonte do ano 2015, o mercado potencial de “novos aviões” (entender aeronaves

**novas e usadas de tipos inexistentes** no acervo atual) pode chegar a 500, aos quais devem ser acrescentados o apoio técnico, o armamento, os sistemas-de-armas e o treinamento. Esse potencial pode totalizar 2/3 bilhões de dólares, pelos quais estarão “lutando” os industriais (e Governos) franceses, americanos, russos, britânicos, suecos, sul-americanos e israelenses.

Nos tempos atuais, as modernizações/revitalizações constituem um fundo de comércio apreciável. Porém, durante quanto tempo? As células das aeronaves envelhecem a despeito de toda a “maquiagem” que lhes possa ser aplicada. Por essa razão, alguns países (entre eles o Brasil), elegeram, não apenas a **modernização** de sua frota de combate para o momento presente, como uma **aeronave de nova geração**, a partir do primeiro decênio do novo século (?). Até lá, ainda é possível imaginar um mercado intermediário para introduzir aeronaves usadas capazes de serem modernizadas e acrescentadas às frotas já em serviço, a

título de reposição de perdas e/ou aumento das frotas (força em ser).

Assim posto, é possível prever três linhas de ação para o continente:

1 - Prolongar a vida dos aviões atualmente em serviço até o ano de 2015 através das modernizações/revitalizações.

2 - Incorporar complementarmente um número de aeronaves usadas, compatíveis com a frota em serviço, para recompletar perdas ou manutenção do potencial bélico.

3 - **Ao mesmo tempo**, negociar a substituição da frota atual por aeronaves de nova geração, a partir de 2020.

## REEQUIPAMENTO DAS FORÇAS ARMADAS E CÔERÊNCIA

Recentemente, a mídia tornou público os Planos de Reequipamento das Forças Armadas. Matéria anteriormente mantida como de “prioridade e domínio interno”, passou a figurar (natural nas democracias maduras) como um assunto que requer,



# Reequipamento, E o AVIÃO de

Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes  
consultaero@globo.com

compulsoriamente, conhecimento e a participação da Sociedade. Que, afinal, “pagará a conta”.

Um dos atuais dilemas das Nações Modernas, ao ter que dimensionar suas Forças Armadas, é a decisão a tomar quanto à **quantidade e qualidade** da estrutura/meios a manter em serviço. “Tamanho, sofisticação” (e custos), **além** do necessário, dificilmente, encontram sociedades dispostas a pagar.

Desde os últimos conflitos, os governos do mundo vêm tentando compensar o *gap quantitativo*, porventura existente, impondo a **maior qualidade técnica** possível aos seus sistemas-de-armas e equipamentos. Evidentemente, a tecnologia de ponta também tem valor elevado, sendo possível imaginar que o custo final das Forças Armadas “de qualidade” seja bem maior do que o custo daquelas “de quantidade”. De qualquer forma, parece ser muito mais fácil às Forças Armadas (Primeiro Mundo) a obtenção de verbas para a primeira linha de ação do que

para a segunda! E é, a partir desse ponto, que parecem se originar os parâmetros que intervêm no processo de renovação mundial do material militar. Entre eles, o Brasil, que obtém recursos fabulosos para revitalizações e **nada** para as novas armas...

Em que pese essa situação conjuntural, é óbvio que as indústrias bélicas do Primeiro Mundo não produzem seus sistemas-de-armas e equipamentos tendo como destinatário, **exclusivamente**, o seu mercado interno. E não o fazem, somente por razões de ordem econômico-financeira, mas, também, por razões estratégicas, já que tudo é produzido visando, também, a exportação (“manutenção de área de influência”?...).

Dessa forma, no momento em que estes sistemas bélicos são oferecidos ao mercado mundial, automaticamente, passam a servir de referência como padrão de qualidade tecnológica. E é sob a égide dessa *rationale* que os fornecedores são conduzidos e induzidos a desenvolver sistemas-de-armas com padrão de qua-

lidade cada vez mais elevado. Em assim agindo, a Indústria de Defesa Mundial termina por **condicionar e orientar** as opções dos compradores internacionais (caso do Brasil). Mesmo que os tradicionais compradores entendam que os sistemas-de-armas modernos estão **muito além** de suas necessidades e requisitos, são estimulados a participar dessa corrida ao **encantamento tecnológico**. Por óbvio...

O Brasil aparece embutido nesse processo, de duas formas: é um país emergente (?), que vive e sobrevive sob os percalços de membro dessa comunidade, mas, ao mesmo tempo, é detentor de uma indústria militar de alguma competência e capacidade produtiva. Em que pese essa posição, o Brasil ainda é um **grande comprador** de equipamentos de combate de primeira linha. E, além disso, participa, associadamente, de programas multinationais destinados a prover sistemas-de-armas para suas Forças Armadas e, também, para a (possível) exportação. ⇨

# modernizações: COMBATE FUTURO? (Cenário 2015-2030)



Isso significa “ser capaz de especificar tecnicamente esses produtos e produzi-los”. Entretanto, e adotando a citada prática mundial, estabelece requisitos **além** da sua necessidade, de forma a procurar acompanhar a “corrida” de vendas de produtos militares. Sendo, entretanto, detentor de um mercado interno **incapaz** de absorver o *break-even* dos programas da linha industrial militar, é natural que seja compelido a elaborar especificações técnicas que devam atender às demandas das Forças Armadas do Brasil e, **além disso**, disputar uma posição de exportador e fornecedor internacional: tese e antítese.

Por decorrência, as aquisições brasileiras para material de primeira linha e colocadas no mercado mundial ficam sujeitas às posturas adotadas pelos grandes fornecedores de armas, que vivem sob efeitos da disputa pelo poder mundial. Assim, é muito comum que as decisões quanto ao desempenho técnico-operacional de nossas armas de primeira linha estejam altamente dependentes da “onda tecnológica” esposada pelos grandes fabricantes. Somos, portanto, levados ao alinhamento quase automático à tese da **qualidade**: *more money buys more mission performance...* por óbvio. Mas, pergunta-se: até que ponto a **nova** tecnologia “paga” seu preço em **nosso** combate? Ou, até que ponto os nossos gastos “compram” **melhor** desempenho no cumprimento de **nossas** missões?

“Encurralado” no contexto em que a meta é “quanto mais sofisticado melhor”, o Brasil termina por não poder se liberar desse círculo vicioso, mergulha no território das soluções extrarrefinadas para seu material de primeira linha, em que, até as modernizações/revitalização praticadas (supostamente baratas) **custam fortunas!** Veja a modernização dos A1 brasileiros.

Com recursos financeiros limitados, quase nenhuma nova aquisição foi, recentemente, realizada pelo Brasil, tendo a Alta Administração Militar optado pela modernização/revitalização das frotas aéreas, navais e terrestres. Mas, mesmo sob essa tônica, as modernizações/revitalizações vêm sofrendo dos efeitos da mencionada circunstancialidade, já que a tendência tem sido incorporar tecnologia **além** do necessário.

Por outro lado, naqueles programas industriais militares para consumo *in house*, o “frenesi” tecnológico também vem à tona e, apoiado em uma bem fundamentada *rationale* e dialética, faz com que o produto tenda para a **incoerência tecnológica com o nosso cenário** (político, operacional e financeiro) e que, no final, também fica mais caro!

Além disso tudo, em todo o momento em que é aventada a hipótese de reequipamento das Forças Armadas, vem à tona a famosa (e falaciosa) tese da “**transferência de tecnologia**” vinculada à mencionada compra. Pergunta-se: transferência de **qual** tecnologia? É possível crer que um projeto

de desenvolvimento de tecnologia de ponta para qualquer sistema-de-armas, que já consumiu bilhões de dólares e, às vezes, dezenas de anos de desenvolvimento, venha a ser entregue “na bandeja” para um pobre comprador que só vai adquirir 12 a 18 aviões de uma cadeia produtiva, cujo *break even* exige um mínimo de 250 aviões para ser economicamente viável? Só na cabeça dos sonhadores... ou teóricos. Que aí estão, à vista... O sempre citado programa binacional Itália-Brasil (AMX) não resultou em transferência de tecnologia, e sim na transferência de “conhecimento de métodos e processos” de produção e industrialização. Foi extremamente caro e mais serviu à EMBRAER. O resultado aí está. Que a FAB responda...

Portanto, para manter os programas de reequipamento militar atualizados é imprescindível prever o **quê** serão as nossas Forças Armadas nos próximos 30 anos. Aí cabe, então, optar por soluções que sejam compatíveis com os **nossos problemas**, com o **nosso cenário**, sem nos ofuscarmos pelo brilho do **avanço tecnológico excessivo**, pois poderemos estar à procura dos populares “elefantes brancos”, sem dúvida, incompatíveis com o **nosso** bolso e, mais do que isso, com o **nosso** cenário e a **nossa** política de Defesa!

O FX2 aqui se enquadrará?... ■



# Davi, Golias e o reaparelhamento das Forças Armadas

Rogério Braga Bandeira

Sgt Esp

Professor de Línguas Portuguesa e Latina  
e professor de Literaturas Brasileira, Portuguesa,  
Latina e Clássica

prof.rogerio@oi.com.br

O ano era 1063 a.C. Os filisteus estavam decididos a dominar o povo hebreu; e no campo de batalha, encontrava-se todo o exército daqueles homens que desafiava o povo de Deus para um mortal duelo entre um hebreu e o guerreiro filisteu, Golias, gigante e armado, que amedrontou os mais bravos soldados de Saul, o rei de Israel.

Mesmo oferecendo riquezas e sua própria filha como recompensa, o rei Saul não conseguira convencer um só soldado a enfrentar o gigante filisteu. Mas, havia um jovem, Davi, um apascentador de ovelhas, encorajado pelo Espírito de Deus, que tomou para si as dores de seu povo e apresentou-se ao rei pronto para lutar com o incircunciso filisteu, que insultara o povo do único Deus. Saul não conseguiu dissuadir o jovem pastor e o preparou para a batalha com armadura, espada e capacete, tão fortes aparatos que Davi não conseguia se mover. Retirou, então, toda a armadura e partiu para o combate com apenas uma funda e algumas pedras. O final da história já todos conhecemos: que, apenas com um artefato rudimentar e uma pedra, mas cheio do Espírito de Deus, Davi derrotou o gigante Golias.

Alguns milênios depois, o Estado brasileiro se encontra prestes a fechar um acordo de compra de aeronaves militares, de cifras exorbitantes, e outras compras para reaparelhamento das forças armadas estão previstas, tudo muito criticado pela oposição, é claro, e por alguns setores da sociedade, que clamam por investimentos em saúde, geração de empregos, entre outros, problemas distintos em rótulos, mas não em dimensões, daqueles por que passavam os hebreus, que tinham uma guerra à porta. E o fato de termos problemas emergenciais é uma das ban-



deiras levantadas pelos opositores; e mais argumentam: o Brasil, ao contrário do reino de Saul, é um país pacífico, amigo de seus vizinhos e com bom relacionamento na alta sociedade mundial.

Pois bem: o tráfico fronteiriço de drogas é uma realidade, assim como as bases estadunidenses na Colômbia e, também, o nocivo relacionamento entre o rei da Venezuela e seus vizinhos de Bogotá. Ressalta-se que a boa vizinhança e o relacionamento amigável com o velho mundo diminuirão com a velocidade de um Rafale, ou de um F18, ou quem sabe de um Gripen, na medida em que a fome e a sede aumentarem. O planeta agoniza na sala de emergência e o diagnóstico não é nada satisfatório: temperaturas extremas, escassez de combustível fóssil, e a estimativa é que água potável e alimentos não demorarão a escassear.

O Brasil, como todos sabem, possui uma imensa bacia hidrográfica, ainda um vasto e fértil território para pastagens e

agricultura, e os neofilisteus estarão à porta para dominar e usufruir da terra em que, longe de abundar leite e mel, sobejam água e pão; mas também teremos bravos jovens para combater os gigantes e os não tão gigantes. Mas, como o Brasil é um Estado laico, não poderão esses jovens lutar com rotas fundas ou outros artefatos tão rudimentares quanto, já que não somos uma nação guiada pelas leis de Deus, por homens cheios do seu Espírito; a maravilha operada pelo Espírito divino em 1063 a.C. não se repetirá aqui.

Então, como defenderíamos nossa nação sem o devido aparato tecnológico ou bélico? Será que o não reaparelhamento é a solução para todos os demais problemas por que passamos hoje? O Brasil não precisa se preocupar com a defesa de suas riquezas? O que possuímos é suficiente para isso?

Sem a armadura, e sem a espada, e sem o capacete, somos o pequeno Davi, sem o Espírito divino, desafiando Golias ■



Raul Galbarro Vianna  
Cel Av  
raulgianna@gmail.com

# Quando é preciso

**C**ampo Grande. Mato Grosso, na época. 30 de abril de 1961. Domingo. O céu, azul de fazer inveja ao azul.

Após o almoço, o jovem encontrava-se em plena tora, ‘jiboando’ em uma cadeira de braços na pequena varanda de entrada do cassino dos oficiais, restabelecendo as energias, pois passara grande parte da manhã encarando uma maratona de ‘peladas’ de futebol de salão. Tranquilo, sentia-se em casa, pois ali era, realmente, a residência do único oficial aviador solteiro, um 2º tenente – ele próprio.

Como já ocorrera várias vezes anteriormente – e viria a ocorrer, ao longo do tempo, outras tantas – fiel à máxima de que ‘militar em quartel domingo e/ou feriado quer cadeia ou serviço’, chega o taifeiro da portaria e interrompe sua sesta: “Tenente, telefone pro senhor”. De pronto dirige-se ao balcão, atende, e do outro lado da linha, o oficial-de-dia anuncia: “Recebi ordem para que você pegue um T-6 e vá a Porto Murtinho urgente. É uma MMI <sup>(1)</sup>. Houve, na área, uma perseguição da polícia do Stro-

essner a vários fugitivos paraguaios, dos quais uns poucos conseguiram atravessar para o lado brasileiro. Porém, alguns foram baleados. É necessário remover um deles para Porto Murtinho. Os detalhes você vai saber no local. O mecânico-de-dia já está lhe esperando no hangar.”

O oficial veste o macacão, passa pela sala de tráfego (hoje sala AIS), faz o plano de voo sem mensagem ARR, segue para o pátio do hangar e, de imediato, decola.

Após uma hora e meia de voo chega a Porto Murtinho, pequenina cidade à margem esquerda do Rio Paraguai, onde o comandante da 2ª Cia. de Fronteira – capitão do Exército Sarahyba – já o aguardava, repassando-lhe algumas pequenas informações complementares. “O ferido a ser removido encontra-se em um lugar chamado Baraunal que, segundo informações, fica a uns 25 ou 30 minutos de voo rio abaixo.” O jovem, meio cético, pensa: “Se o local é praticamente desconhecido, como foi calculado ou estimado o tempo de voo? Qual velocidade ou tipo de avião serviu de parâmetro para tais cálculos?” Enfim, eram meros detalhes.

O tenente decola. Algum tempo depois, vasculhando o solo pantaneiro, observa

um curral, algumas casas pequenas no entorno e, um pouco afastada, uma maior, de onde se erguia uma chaminé (alta para os padrões da região) e, bem próximo, uma faixa pequena de terreno, parecendo uma rudimentar pista de pouso. Faz uma aproximação e pousa. É recebido com acenos e, com o motor totalmente reduzido, pergunta gritando: “Aqui é Baraunal?” Alguém responde acenando negativamente, também gritando: “!No! Aqui es Puerto Quebracho; Baraunal es más allá”, informa, distendendo o lábio inferior, empinando simultaneamente o queixo e estendendo o braço em determinada direção. Certamente era um paraguaio. O piloto acena agradecendo, efetua o táxi, decola e segue na direção do ‘precioso bizu’.

Aqui e acolá um rancho isolado. Verifica a soma dos tempos de voo até Porto Quebracho e o novo trecho voado até aquele momento e constata qualquer coisa em torno de 28, 29 minutos. Já próximo à margem direita do rio APA, observa umas pequenas casas afastadas de um pasto verde, não delimitado por cerca ou algo semelhante, sem nenhuma característica de campo de pouso, mas que qualquer piloto instintivamente pensa: “Se for preciso,



# fazer errado para dar certo

ali dá pra pousar.” Intuitivamente então, decide checar. Faz uma passagem ‘rasante espanta gado’, escolhe um sentido e pousa. Bingo!! Era Baraunal.

Um as quatro ou cinco pessoas o recebem e, nas conversas, a constatação de algumas informações desencontradas. Resumindo: o ferido ainda não tivera qualquer atendimento médico – o que urgia ser feito, pois não dispunha da mínima condição de se locomover até o avião, uma vez que a distância até o galpão onde se encontrava era bastante acentuada e não havia qualquer viatura. Não há outra opção. O tenente decola de volta a Porto Murinho: afinal de contas, era uma MMI. Ali chegando, após breve tempo, o comandante da Cia de Fronteira designa um tenente médico para acompanhá-lo e efetuar a assistência necessária.

Em pouco tempo decola de retorno a Baraunal. Na reta final para o pouso, observa algumas reses na lateral que, contudo, não interferem na operação. Por precaução, já esquentado, estaciona o avião já alinhado no rumo mais adequado para uma decolagem.

O médico e alguns poucos moradores atendentes se afastam a pé, por um cami-

nho em que não se avistava nada adiante, tamanha a distância para onde iam.

Dali pra frente foi só espera. Horas de espera. O tempo passando e... nada. O calor sufocante do pantanal não dava trégua. Debaixo da asa do T-6, o “refúgio” parecia pior. E o nosso personagem pensava: “Pô, que demora! Só para um atendimento e um curativo?!”

...O sol se esconde. Quem conhece o dia a dia no esquema de vida do pantanal sabe bem: a mosquitada, em nuvem, começa o ataque implacável. Só há um jeito: entrar no avião e fechar a nacele. Então, o calor sufoca pra valer. Abre a nacele: os mosquitos que aguardavam do lado de fora atacam.

Assim, num irritante abre e fecha, o tempo corria e o médico não aparecia. Já é bem mais noite do que dia. De repente, duas pequenas luzes surgem no tal caminho: uma lanterna e um candeeiro. Chega o médico e relata o quadro real: “O paciente não tem a mínima condição de entrar neste avião. Ele está deitado imóvel numa tábua, com uma bala alojada na coluna vertebral; só pode ser removido num avião maior, em uma maca. Eu fiz o que era possível como primeiros socorros.

É preciso urgentemente o atendimento adequado.” E completa espantado: “E aqui não há qualquer condição para se dormir.” “Ok, companheiro. Já que é assim, vamos embora”, retruca o jovem aviador com o rosto já apresentando algumas pequenas avarias do ‘ataque aéreo’ sofrido.

Intimamente consciente das transgressões às regras de voo que iria cometer, da mesma forma ‘justificava’ para si que, antes de ser uma operação ‘marruda’ ou destemida, de arrojo inconsequente ou irresponsável, tratava-se de uma questão humanitária, pois era uma MMI, envolvendo uma vida, e já se perdera muito tempo. Portanto, a causa era nobre. Era assim que ele entendia. Afinal, não seria esta nem a primeira nem a última vez que transgressões teriam que ser cometidas para se atingir o objetivo da missão. O universo das ações aéreas na vasta região de enormes espaços preenchidos pelo vazio (carente de todo tipo de infraestrutura em quase todas as áreas), nem sempre permitia atender ao preconizado nas regras. Em várias situações extremas, aliás, elas se convertiam em meras ‘firulas burocráticas’: se cumpridas ‘ao pé da letra’, conduziriam irremediavelmente ao fracasso inúmeras missões inadiáveis. ➡



As peculiaridades da área e a realidade de cada local desafiavam as teorias e as doutrinas. E as coisas tinham que ser assim. Do contrário, não funcionavam.

Na verdade, o que o incomodava era a possibilidade de que tudo o que fosse feito a partir daquele momento viesse a ser interpretado ou enquadrado como 'indisciplina de voo'. E com isso ele não concordava em hipótese alguma. Afinal, não havia a intenção deliberada de cometer qualquer tipo de desobediência. O cunho pejorativo da expressão caberia, isto sim, em manobras como rasantes perigosos ou acrobacias a baixa altura sobre área populosa – ações típicas de motivação exibicionista ou narcisista, aliadas a uma espécie de rebeldia sem causa. Ali, positivamente, não era o caso.

Imbuído dessa convicção, sua única torcida na corrida da decolagem noturna era para que não houvesse gado no pasto. Com o trem de pouso recolhido, os faróis já apagados e as luzes de navegação e posição acesas, toma o rumo de regresso.

Aí começa o outro desafio: pousar noturno em Porto Murtinho. Avista pequenos pontos de luz e segue em sua direção. Ao sobrevoar o quartel – situado ao lado do campo de pouso –, não chega a completar duas curvas de 360° e constata o alto grau de iniciativa do capitão Sarahyba. Dois tímidos focos dos faróis de um velho caminhão 'iluminavam' precariamente a cabeceira contrária ao sentido de pouso

usual consagrado. Embora possa parecer inexpressiva foi, sem dúvida, uma valiosa ajuda, pois a luz débil dos faróis permitiu ao piloto perceber o sombreado da pequenina instalação do 'casebre do aeroporto' e, principalmente, o contorno do final da pista (após o que, situavam-se algumas casas da cidade). Mais tranquilo, embora ainda preocupado, observa o vulto escuro da pista de terra contrastando de forma quase imperceptível com o breu da escuridão da noite. Efetua os procedimentos para pouso e entra na reta final. Já próximo ao chão, em pleno palier, prestes a tocar o que pensava ser o início da pista, é surpreendido ao 'sentir' estalos estranhos de galhos secos quebrando sem, contudo, avistar nada diferente à frente, à luz dos faróis do avião. Como ato reflexo, dá uma 'escorada' de motor, restabelece a situação normal e efetua o pouso. Eram 19h50.

O táxi é executado até a 'sede' do aeroporto, com a recepção do capitão Sarahyba, ao qual foi feito o relato da realidade reencontrada em Baraunal. Num dado instante – enquanto o capitão conversava com o médico –, o piloto retorna ao avião para uma inspeção externa, pois ficara intrigado com o ocorrido. Só então foi possível ver e retirar pequenos gravetos e galhos secos enganchados no trem de pouso e na bequilha.

Mais tarde, já hospedado na residência do capitão e sua família (atendendo a gentil convite), veio a explicação. Fora

desmatado, há algum tempo, algo em torno de 100 metros de vegetação baixa no prolongamento da pista e, por alguma razão, ainda não havia sido retirada a galharia seca – detalhe que não fora considerado ou memorizado por ele em momento algum. Jamais lhe passara pela cabeça ter que operar noturno ali e, para operação diurna, era totalmente irrelevante.

Na mesma noite, foi estabelecido contato com Campo Grande. Na manhã seguinte, chegava um Beech C-45, conduzindo um oficial médico e um enfermeiro, além de uma maca, medicamentos e equipamentos apropriados. Tudo indicava que a remoção seria feita para Campo Grande.

Nosso protagonista fornece então as 'coordenadas' aos recém-chegados e, antes de partir de regresso, 'rouba-lhes' ainda alguns galões de gasolina através de exaustivo vai e vem com um garrafão de vidro, uma vez que as várias etapas a baixa altura e as seguidas manobras de pousos e decolagens deixaram na soma dos níveis nos tanques um placar bem favorável ao 'empty'. Era preciso, pelo menos, empatar com o 'full'.

Isto feito, decola 'para casa'. Durante o deslocamento, uma única certeza na cabeça: aquela fora apenas mais uma das missões tipicamente inerentes à área que deveriam ser encaradas – algo que o tempo mais tarde viria a comprovar tantas vezes. E pensava: "Um dia ainda vou escrever essa estória." ■

*I - MMI: missão de misericórdia*



# Considerações relevantes sobre a reforma do CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL BRASILEIRO

Thiago Hora

Advogado sócio do escritório Ferreira Pinto, Cordeiro e Santos Advogados

Muito tem se discutido e comentado sobre a recente Comissão de juristas designada pelo Senado, liderada pelo recém-nomeado ministro do Supremo Tribunal Federal, Luiz Fux, para elaborar o anteprojeto de lei do novo Código de Processo Civil, norma que regulamenta todo o procedimento judicial, em nosso ordenamento jurídico.

*Ab initio*, todos nós estamos de acordo que não se cumpre, em qualquer estado democrático de direito, a determinação constitucional da duração razoável dos processos, sendo que todas as declarações fundamentais dos direitos do homem afirmam que um país que não se desvincula de seus processos, em um prazo razoável, terá uma justiça inacessível e inoperante.

Dentro desse raciocínio, extrai-se obviamente que o processo é um instrumento de realização de justiça que precisa ser implementado dentro de um prazo satisfatório, embora, atualmente, os magistrados tenham que enfrentar, ao julgar, uma luta incansável contra o tempo, em virtude de diversos fatores distintos.

Todavia, questiona-se: quais serão, realmente, os reflexos e resultados práticos dessas alterações processuais em nosso ordenamento, assim como em nosso meio social? Este artigo visa esclarecer, de forma bem simples e didática, tais indagações, proporcionando ao leitor uma visão ampla e crítica acerca do tema.

Pois bem. Entre as alterações mais relevantes pretendidas na minuta do CPC, sublinhe-se o advento de instrumentos processuais que levarão ao fortalecimento da jurisprudência dos tribunais superiores, bem como à unificação dos prazos recursais, a eliminação de alguns recursos,

como os embargos infringentes e à criação do incidente de coletivização das ações de massa, com o intuito de evitar que milhares de ações individuais, com o mesmo objeto, cheguem ao Poder Judiciário.

Com efeito, deve-se ventilar, também, as modificações que deverão ser inseridas na fase de conhecimento processual, possibilitando, por consequente, uma ampliação dos poderes e prerrogativas dos juízes, em todas as instâncias, e a extinção definitiva dos chamados incidentes processuais.

Nesse sentido, consoante, assevera o presidente da Comissão; *“Alguns direitos possuem vicissitudes que permitem aos juízes adaptar um procedimento ao caso concreto. Há casos em que basta o depoimento do autor e do réu para o juiz decidir. Por isso, estamos querendo fazer com que, em situações como essas, sejam afastadas as liturgias. Estamos imaginando uma forma de permitir ao juiz, à luz da jurisprudência dominante, buscar soluções que permitam o julgamento dos processos com maior celeridade”*.

Feitos estes esclarecimentos, percebe-se um grande avanço, por parte do poder público, em solucionar a notória morosidade de nosso Judiciário, proveniente da faixa etária de nosso código de processo civil, alternância de ideologias e

da grande demanda de feitos judiciais, em virtude da desburocratização do acesso à justiça. Isto é claro e deve ser visto com bons olhos pela sociedade.

Porém, será que as alterações sugeridas pela Comissão serão suficientes para suprir anos e anos de omissão por parte das autoridades, bem como sanar erros clássicos, cometidos por antigos legisladores? Ora, cumpre destacar que uma efetiva prestação da tutela jurisdicional se faz, basicamente, com a conjugação de dois fatores primordiais, quais sejam, a disciplina do processo em si e a correta gestão e organização do Poder Judiciário.

Portanto, a tão sonhada celeridade jurisdicional não será resultado, apenas, da alteração e atualização das normas processuais, notadamente a duração de certos prazos, entretanto, dependeria de um efetivo investimento em estrutura, tecnologia e, principalmente, na valorização dos servidores públicos, dos magistrados e da mentalidade destes.

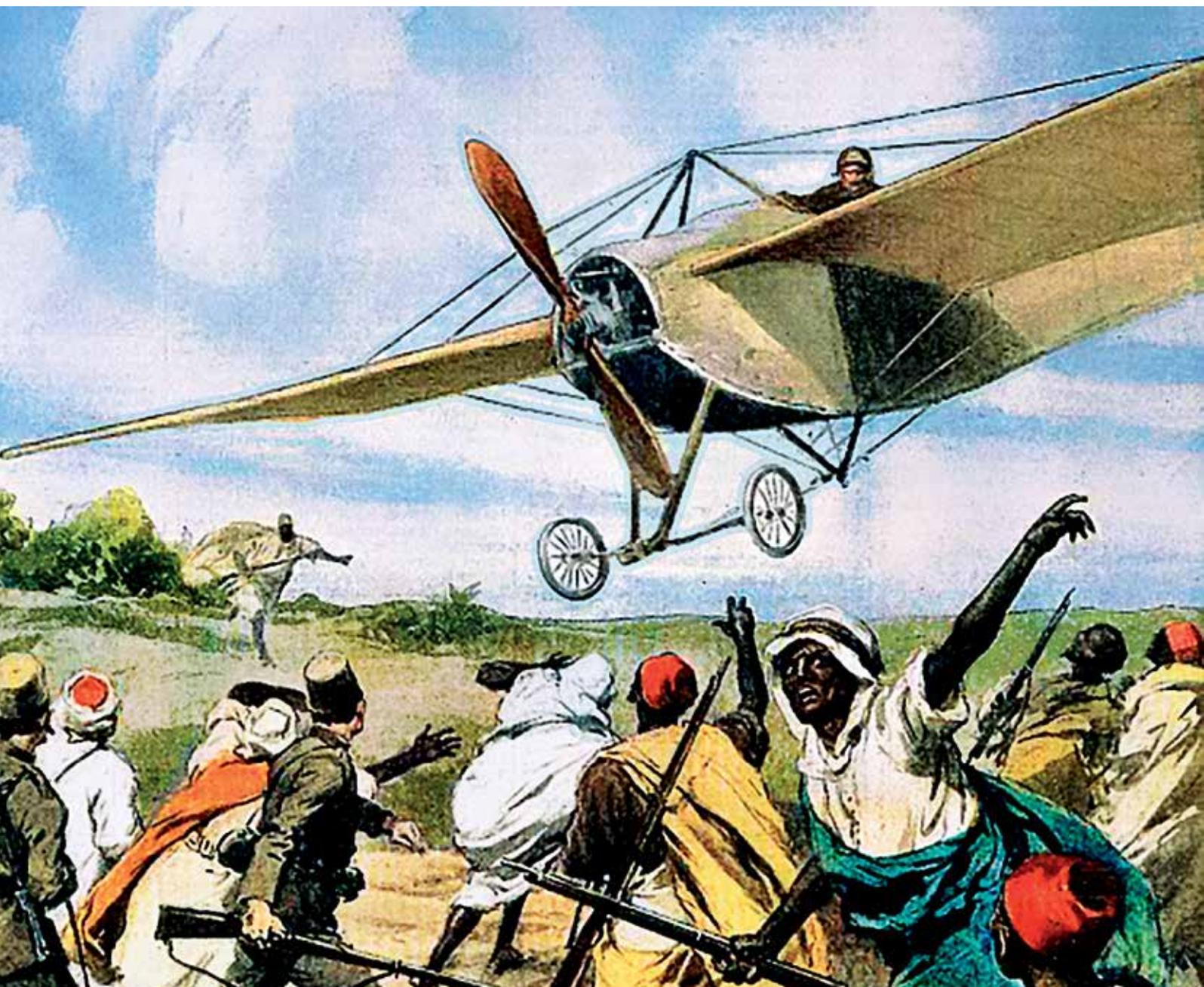
Por fim, observa-se, claramente, que a Comissão investe em instrumentos coesos e reais, de modo a se alcançar uma celeridade processual razoável (na medida do possível). Todavia, os debates estão apenas iniciando e merecem uma efetiva participação da sociedade, dos advogados, dos magistrados e de todos os operadores do Direito ■



ARAKEN  
Objeto

# Há 100 anos, piloto italiano realizava o primeiro ataque aéreo. Alvo foi a Líbia

Flávio Henrique Lino  
Jornalista



Aquela estranha máquina voadora deve ter deixado incrédulos os soldados do Exército turco acantonados no pequeno oásis de Ain Zara, a leste de Trípoli, na manhã de 1 de novembro de 1911. Zumbindo a uma velocidade de cerca de 100 km/h, ela sobrevoou duas vezes o campo militar antes de iniciar sua verdadeira missão. Na cabine da primitiva geringonça de madeira e lona, lá em cima, a 180 metros de altitude, o jovem tenente italiano Giulio Gavotti, de 29 anos, preparava-se para escrever seu nome na posteridade. Na terceira passagem, pegou uma granada de 1,5 quilo, tirou o pino com os dentes e deixou cair sobre os inimigos, dando início ao primeiro ataque aéreo da História.

Por uma dessas estranhas coincidências do destino, exato um século depois, pilotos italianos, sob o comando da Otan, novamente bombardearam do céu a Líbia. E, como em 1911, quando o ataque significou o encerramento de séculos de domínio otomano no então território da Tripolitânia, a intervenção internacional da qual a Itália fez parte em 2011 marcou o fim de décadas da ditadura de Muamar Kadafi. E se, no primeiro, o poder aéreo ainda engatinhava, no segundo foi a principal arma de guerra da Aliança Atlântica.

– Meu avô tinha consciência da importância histórica do que estava fazendo – contou ao GLOBO, de Roma, Paolo de Vecchi, de 73 anos, neto de Gavotti. No próprio dia 1º de novembro de 1911, ele escreveu a seu pai dizendo que ia tentar lançar bombas



do avião, na primeira tentativa de se fazer algo do gênero, e que, se tivesse sucesso, ficaria feliz de ser o pioneiro.

Nascido em 1882 em Gênova, Gavotti estudou engenharia e tirou seu brevê em 1910. Quando estourou a guerra turco-italiana no ano seguinte, foi enviado ao Norte da África como um dos 11 pilotos do Batalhão de Aviadores. No comando de uma das aeronaves que compunham o poderio aéreo da expedição militar italiana, Gavotti ficaria surpreso se soubesse que, 100 anos depois, mais de 250 aviões seriam enviados contra as forças do sultão de plantão em Trípoli. E mais ainda se pudesse imaginar que as quatro granadas lançadas em seu ataque aéreo inaugural – uma delas tirada do bolso de sua jaqueta – pareceriam inofensivos estalinhos se comparadas aos 110 mísseis Tomahawk que caíram sobre alvos líbios apenas no primeiro dia da ofensiva contra Kadafi.

– Na época, três anos antes da Primeira Guerra Mundial, a aviação era vista com muita suspeita em relação à sua possível eficácia como arma de guerra – explica Alexandre Galante, especialista militar e editor da revista “Forças de Defesa” e do site “Poder Aéreo” – o avião ainda era muito rudimentar e mais perigoso para os aviadores do que para os inimigos. Muitos pilotos morriam em acidentes.

Tal desconfiança era de se esperar. De fato, mais do que arma de combate, pensava-se no avião naqueles primeiros dias da aviação como instrumento de

reconhecimento das linhas inimigas, um substituto para os balões. E coube a outro membro do Batalhão de Aviadores, o capitão Carlo Piazza, a primazia de fazer o voo inédito para bisbilhotar as posições adversárias, apenas nove dias antes da estreia do Taube de Gavotti como arma de guerra. E de novo ao jovem genovês, em 4 de março de 1912, a ousadia de fazer a primeira missão noturna.

– A Itália foi precursora no desenvolvimento das estratégias de poder aéreo – diz Galante.

Uso militar ou não, para a família de Gavotti é o pioneirismo daqueles primeiros e corajosos homens que arriscavam suas vidas para dominar os ares que deve ser ressaltado.

– O fato de que os bombardeios depois tenham sido causa de matança de civis não pode ser debitado ao meu avô. Mais cedo ou mais tarde isso aconteceria – pondera de Vecchi ■



Os episódios políticos ocorridos na década de 1950 ainda não haviam se transformado em fatos históricos para serem conhecidos por aqueles jovens que, ao alvorecer dos anos 1960, eram alunos da Escola Preparatória de Cadetes de Barbacena.

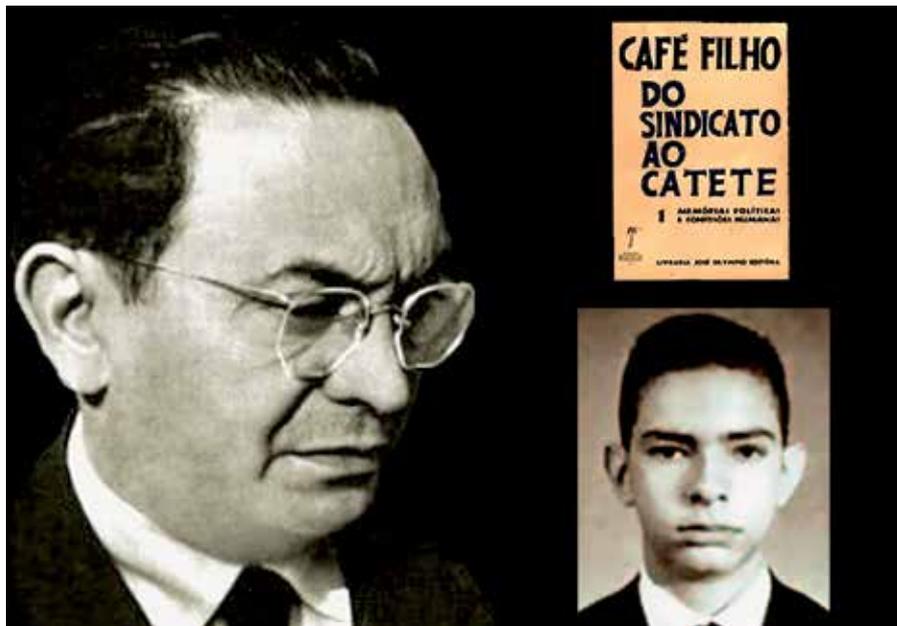
Talvez por isto ou por sua própria descrição, o Aluno 60-125 Café, Eduardo Antônio de Oliveira Café, não se diferenciava em nada de seus companheiros, embora fosse filho de um recente “ex” Presidente da República, Café Filho. Dentre muitos outros, ali conviviam com ele os, hoje, Comandante da Força Aérea Ten Brig Juniti Saito, ex-aluno e famoso cantor Ronnie Von, seu dileto amigo Cel Av Ref Alexandre Bukowitz, os Brig. Ref Grossi e Sarmento.

A Força Aérea que já abrigara um herdeiro do trono brasileiro tinha agora em suas fileiras um filho de um primeiro mandatário da República.

Eu vim a conhecer o Cap Av Café, aos idos de 1973, quando se apresentou na Escola de Especialistas da Aeronáutica (EE-Aer), para ser Ajudante de Ordens do Brig Ar Roberto Augusto Carrão de Andrade, então comandante daquela organização.

Ficamos logo amigos e ele se tornou meu “filho operacional”, pois na informalidade da instrução que se ministra fora das Unidades Aéreas, coube-me formá-lo como piloto do nosso heroico C-47.

De nossos voos me recordo de uma pane inusitada quando perdemos totalmente a tela do leme vertical de nosso C-47, e pousamos na Base Aérea de Santa Cruz, em emergência, no meio da festa da Caça – 23 de abril de 1973 – com um esqueleto de cauda, tornando-nos o centro das atenções e roubando, momentaneamente, a festa dos recém-adquiridos Mirage.



De nosso convívio guardo a grata lembrança de um companheiro jovem, entusiasmado por sua profissão, amante do voo, que praticava com maestria, bem como de um *gentleman*, agradável no trato profissional e social, que me deixou uma saudade doce, aquela que só traz lembranças boas.

O Cap Café veio a falecer em um acidente com o C45-2891, na final para pouso no aeródromo de Salvador, em 20 de Agosto de 1974, não sem antes ter me presenteado com a autobiografia de seu pai, intitulada “Do Sindicato ao Catete”, em que é descrita toda sua vida política, tornando-a um relicário de nossa história dos meados do século XX.

Ali encontrei o episódio que transcrevo adiante, e do qual não me lembro de ter conhecido registro ou ouvido falar ou narrar nos 41 anos que vivi na nossa Força Aérea, nem nos 14 que já lá se seguiram.

Para que a narrativa não perca a

autenticidade emprestada pelo autor, transcrevo-a, adiante, como está no livro, tendo me permitido preambular este artigo com uma homenagem ao Cap Café que herdou *in totum* a dignidade e honradez demonstradas por seu pai, no episódio em foco.

*DO SINDICATO AO CATETE – Memórias Políticas e Confissões Humanas.*

*Café Filho – Editora Livraria José Olympio, 1966.*

*1º Volume – Capítulo 10 – Missão Oficial no Chile – Desastre iminente sobre os Andes.*

*“Eleito em 1952 Presidente do Chile pela segunda vez, pois que já o fora antes, 1927 a 1931 – o General Carlos Ibañez del Campo enviou ao Brasil o Dr. Guilherme del Pedregal, que seria em breve o principal ministro do novo Governo.*

*A incumbência do emissário de Ibañez era solicitar o comparecimento de Getúlio às cerimônias de sua posse, aproveitando*

Maj Brig Ar Carlos Sergio de Sant’Anna Cesar  
carlos.sergioc@gmail.com

# ESTÓRIAS DE

a oportunidade para promover em Santiago um encontro de Presidentes.

Vargas declinou do convite. Fez-lhe, então, del Pedregal um apêlo para que a delegação brasileira fosse chefiada pelo Vice-Presidente da República [...].

Getúlio concordou e transmitiu-me o convite, a que aquiesci, organizando uma pequena delegação, composta do Coronel Sérgio Marinho, do Dr. Raimundo de Brito, da escritora Rosalina Coelho Lisboa, do meu secretário particular Oséias Martins e dos três oficiais – Coronel Átila Ribeiro, Coronel Paulo Sobral e Major Deoclécio Siqueira – da tripulação do aparelho da F.A.B., que preferi a um avião comercial [...] (o grifo é nosso).

A caminho de Santiago, tive no aeroporto de Buenos Aires uma recepção com honras inerentes ao cargo, presentes autoridades civis e militares [...].

Saindo de Buenos Aires, fomos pernoitar em Córdoba [...].

No dia seguinte, partindo de Córdoba, empreendemos a viagem para o Chile. Havíamos deixado, já, o território argentino e sobrevoamos a Cordilheira dos Andes, próximos ao vulcão Aconcágua, a mais de sete mil metros do solo, quando parou um dos motores do avião.

Em situação extremamente perigosa, o aparelho não tinha mais força suficiente para suportar a altitude e completar a travessia da Cordilheira. O motor restante começava a falhar. Obrigado a um rendimento acima de sua capacidade. Fazia um ruído incomum, aumentado pela proximidade das montanhas.

Estávamos num círculo de rochedos gelados, sem qualquer vegetação em redor, o que tornava mais estranho o quadro e mais angustiosos os momentos de incerteza.

Houve um começo de intranquilidade por parte de alguns auxiliares dos pilotos. Mas estes demonstravam uma calma

extraordinária e exemplar, sem dúvida decisiva para evitar o desastre que parecia certo e iminente.

Também as senhoras Inês e Rute, esposas, respectivamente, de Raimundo de Brito e Sérgio Marinho, revelaram uma serenidade admirável.

Quando tudo se revelava perdido e já voltávamos buscando uma clareira para uma aterrissagem forçada, tida, aliás, como impossível, pelas condições excessivamente acidentadas do local, os aviadores descobriram, por mera casualidade, um pequeno campo, onde lograram, com rara perícia, fazer pousar o aparelho em plena Cordilheira e em meio a tremenda ventania.

Planávamos, então, cada vez mais baixo sobre o abismo, procurando os pilotos defender-se das arestas andinas que, praticamente quase roçavam o bojo da nave com motores em pane.

Tínhamos todos a sensação de estar sob os efeitos – que a ventania acentuava – de uma gigantesca bomba de sucção, que nos atraía para o fundo da Cordilheira.

O pequeno campo de pouso, ainda que avistado, não nos poderia dar, de imediato, a segurança de poder alcançá-lo. Baixamos, dir-se-ia, no último instante de nossas possibilidades de ser salvos, numa manobra extrema.

Tinha sua sede nas imediações um batalhão de esquiadores do Exército argentino, cuja oficialidade foi ao nosso encontro em jipes, prestando-nos assistência e nos transportando para um hotel de turismo da região.

Soubemos, já no hotel, que estávamos na localidade de Uspallata, Província de Mendoza.

O Governador da Província e seus secretários, lá designados Ministros, viajaram em automóveis e nos improvisaram carinhosa homenagem, com banquete e discursos, manifestando regozijo por termos escapado ilesos de acidente e por sermos, na ocasião, seus hóspedes.

Perón colocou à minha disposição qualquer meio de transporte que eu desejasse para encerrar a viagem, inclusive um quadrimotor.

O Governo chileno, por sua vez, também mandou oferecer-me um avião.

O Governador de Mendoza sugeriu que seguissemos para a capital da Província.

Agradei os oferecimentos dos dois governos amigos e a solidariedade que nos prestavam na emergência.

Preferi, a qualquer outra alternativa, conversar com os pilotos da F.A.B. Se eles considerassem que o nosso avião poderia ser reparado e se encontraria, de novo, em condições de vôo, confiaria na palavra e na habilidade deles. Continuará a viagem no aparelho da F.A.B. Tive nesta decisão o apoio de todos os companheiros que haviam corrido os mesmos riscos, inclusive as senhoras.

Os pilotos brasileiros deram-me a palavra e a cumpriram. Removido o defeito, seguimos para Santiago, no dia seguinte. Atravessamos a Cordilheira olhando-a de cima, em sua majestade.

Mais tarde, no Rio, recebi a condecoração da Ordem do Mérito Aeronáutico, em cuja citação se encontra uma referência àquele acidente:

**[Em território estrangeiro, num momento difícil, quando uma decisão sua, perfeitamente justificável, poderia ter comprometido o prestígio da FAB, soube colocar, acima do perigo, razões mais elevadas, que mantiveram intactos o respeito e admiração de outros países pela nossa Força Aérea.]”.**

O episódio, em especial o comportamento dos que o viveram, assim como a citação da Ordem do Mérito Aeronáutico, por si só, suscitam todo e qualquer tipo de elucubração, no que tange ao que ocorre hoje, quanto ao comportamento de políticos e à atribuição daquela condecoração. Deixo, a cada leitor, sua interpretação ■

# NOSSA HISTÓRIA

# UM CERTO TENENTE HERMES



Um dia o Ten. Hermes chegou ao Esquadrão. Terminara com louvor o estágio de instrução no 5º Grupo de Aviação, na Base Aérea de Natal, fora promovido a 2º Tenente, piloto de bimotor – excelente piloto –, boa pinta, dono do mundo.

Nascido e criado em Porto Alegre, alto, os olhos azuis denunciavam sua ascendência europeia. Cultivador e cultuador das tradições gaúchas, mais parecia o gaúcho Capitão Rodrigo Cambará, saindo diretamente das páginas de Érico Veríssimo para o nosso Esquadrão.

Solteiro, simpático, disponível para o voo e para o amor, constituía uma figura de presença marcante em todos os ambientes e rodas de convívio em nossa Unidade Aérea.

À tarde, após o expediente, tomava chimarrão no amplo salão do Cassino dos Oficiais, enquanto muitos colegas tomavam uma cerveja no barzinho.

Destacara-se, no estágio em Natal, por seus conhecimentos de aviação adquiridos, antes mesmo de seu ingresso na Escola de Aeronáutica, como piloto brevetado pelo Aeroclubes do Rio Grande do Sul.

Também teve importante desempenho nos dias que se seguiram ao 31 de março de 1964, quando todos os Aspirantes foram envolvidos nas atividades de defesa da BANT e nos inquéritos e investigações que se sucederam ao magnífico evento da história recente de nosso país.

Exímio atirador, certa noite, indo da Base Aérea para Natal, fora surpreendido por uma jiboia quando dirigia sua Vespa M4. Não teve dúvidas, fulminou-a com sua Walter PP recém-adquirida.

Conhecedor das lides campeiras e da história do Rio Grande, impressionava contando fatos, contos, e “causos” gauchescos.

Quando lhe provocavam, dizendo que o estado gaúcho era separatista, ofendia-se e logo contava a passagem da Revolução Farroupilha, quando o Gen Rosas, ditador argentino, ao oferecer tropas, armas, mantimentos e suprimentos para o Gen. Davi Canabarro, comandante das Forças Farroupilhas já quase derrotadas, recebeu do guerreiro gaúcho a histórica resposta: “Senhor, a paz com os imperiais será assinada com o sangue do primeiro argentino que ousar cruzar o rio Uruguai”.

O Ten. Hermes conhecia tudo sobre a pecuária e a agricultura riograndenses. Discorria horas sobre a pujança da economia de nosso estado, sobre rebanhos, raças equinas e bovinas; sobre o trigo, milho, soja e outras culturas. Sabia tudo!

No entanto, seu saber era teórico, pois o bom Ten. Hermes jamais pisara fora do asfalto. Sua grande aventura campeira juvenil fora uma viagem de trem a Santa Maria, ida e volta no mesmo dia.

Bueno! Certa feita, o Ten. Hermes e eu fomos escalados para cumprir uma missão EVAM em Tubarão, Santa Catarina. Decolamos cedo com o possante RT-11, ele, eu e o 3S Álvaro, mecânico da aeronave. A viagem ocorreu sem qualquer incidente e pousamos em Tubarão em horário confortável para regressarmos a Cumbica.

Enquanto aguardávamos, próximos ao avião, conversávamos. O campo de pouso de Tubarão era totalmente rodeado por uma belíssima plantação de milho. As espigas pendiam bonitas, diversas em cada planta com cerca de dois metros de altura.

Próximo à cabeceira oeste da pista, havia um galpão grande, com certeza um armazém de recolhimento de produtos agrícolas. No telhado, em letras garrafais, estava escrito: “Cia. de Cigarros Souza Cruz”.

Em determinado momento de nosso bate-papo, o Ten. Hermes olhou para mim, de cima para baixo, com aquele olhar de enciclopédia rural, e disse:

– Bambini, tu que és do interior, isto aí é que é fumo?

E apontou para o milharal.

Respondi, então:

– Bah Tchê, claro que é. Tu não estás vendo que cada pé possui diversos charutos dependurados. Quando maduros é só colher, descascar, e pronto, aí temos um charuto pronto para fumar.

E não me contive. Comecei a gargalhar. Também o Sgt Álvaro.

Então falei.

– Tchê Hermes, está bem que não conheças um pé de fumo. Não é comum realmente. Mas, não conheces um pé de milho? ■

# CRONOLOGIA AERONÁUTICA

Pesquisa de Fernando Hippólito da Costa  
Cel Av

**Abr/1891** – Santos-Dumont viajou à Europa, com os demais familiares no navio “Elbe”, pois o seu pai foi submeter-se a tratamento de saúde na França.

**Nov/1891** – Santos-Dumont, em companhia de seu pai, na véspera de partir de regresso ao Brasil viu, pela primeira vez, no Palácio da Indústria, em Paris, um “motor a petróleo” funcionando com apenas 1 HP de potência, compacto e muito mais leve do que todos os outros que conhecia de perto. A presença dessa máquina deixou o filho estático e entusiasmado, chegando a pedir ao pai permissão para estudar em Paris.

**Ainda em 1891** – Santos-Dumont adquiriu, na fábrica de Valentigney, em Paris, o seu primeiro automóvel, da marca Peugeot, com pneus maciços, motor de um só cilindro e potência de 3,5 HP, da marca Daimler-Benz (importado da Alemanha), e velocidade máxima de 16 quilômetros por hora.

O carro foi transportado para o Brasil no navio “Portugal”, desembarcando no porto de Santos em 25 de novembro de 1891, causando grande sucesso em São Paulo. A família passou a residir à Rua Helvétia, na capital paulistana

O transcurso do centenário do “desembarque do primeiro automóvel no Brasil” foi comemorado em 1991 pela Câmara Municipal de Santos, que criou uma comissão especial para organizar os festejos com apoio imediato da Prefeitura Municipal.

A Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT, em sessão solene, fez o lançamento do carimbo comemorativo do centenário do automóvel exatamente no dia 25 de novembro de 1991. Foi aberta uma exposição sobre a história do automóvel no Brasil e promulgada uma lei criando o Conselho Municipal de Trânsito.

Os festejos foram encerrados no dia 30 de novembro com um desfile de carros antigos na Avenida da Praia.

**Jan/1892** – Gastão Galhardo Madeira publicou uma série de artigos no “Correio Paulistano”, sob os títulos: *Estudos sobre a aviação. Lei do vôo e das aves. Teoria e aplicação dos aeróstatos. O problema do mais pesado* (vide 1890).

**Mai/1892** – Santos-Dumont partiu, pela segunda vez, com destino à França, acompanhando os seus pais, Henrique e Francisca. Como Henrique não tinha condições de saúde para prosseguir a viagem, interrompeu-a em Leixões, Portugal, retornando ao Brasil.

A partir daí, Santos-Dumont continuou sozinho. Aquela foi a última ocasião em que viu o pai ainda vivo, pois chegando ao Brasil, poucos dias após, Henrique faleceu no Rio de Janeiro (30 de agosto).

Em Paris, Santos-Dumont passou a residir em companhia de outros parentes. Iniciou os estudos com um francês de origem espanhola, o professor Garcia, que lhe ensinou as primeiras noções de Física, Química, Eletricidade e, como não podia faltar, Mecânica. Esses estudos prolongaram-se até 1896.

**11/ago/1892** – O norte-rio-grandense Augusto Severo registrou a sua descoberta no Ministério da Indústria, Comércio e Obras Públicas, no Rio de Janeiro, tendo-lhe sido concedida uma patente acerca de *uma invenção industrial para direção dos balões ou aeróstatos*. Também fez registro de sua invenção no Consulado Geral da França, no Rio de Janeiro.

**17/ago/1892** – Augusto Severo recebeu a carta-patente que lhe dava direitos exclusivos para construção e utilização do balão que ele denominou de “navio de alto ar”, pois o mesmo destinava-se às viagens de longa distância e grande altitude.

**30/ago/1892** – Faleceu no Rio de Janeiro, aos 60 anos de idade, o pai de Santos-Dumont, o Engenheiro Henrique Dumont.

**Set/1892** – Santos-Dumont mudou-se para um apartamento mobiliado, localizado

à Rua d’Edimbourg nº 26, em Paris, conforme carta que encaminhou ao seu sobrinho Alberto (filho de sua irmã Gabriela, casada com o Dr. Carlos de Andrade Villares, residentes à Rua Formosa nº 353, na cidade do Porto, Portugal).

**Ainda em 1892** – Augusto Severo abandonou a sua ligação com o comércio, passando a dedicar-se à política (como Deputado Estadual pelo Rio Grande do Norte) e à aerostação.

# Antes de viajar à Europa, para novo tratamento de saúde, Henrique Dumont (pai de Santos-Dumont), levou o seu filho ao 3º Tabelião de Notas, na cidade de São Paulo, e mandou lavrar a escritura de sua emancipação, entregando-lhe ainda vários títulos no valor de muitas centenas de contos de réis.

Henrique presentiu que Paris, a então “Capital do Mundo”, seria o local ideal para que o filho levasse adiante seus estudos.

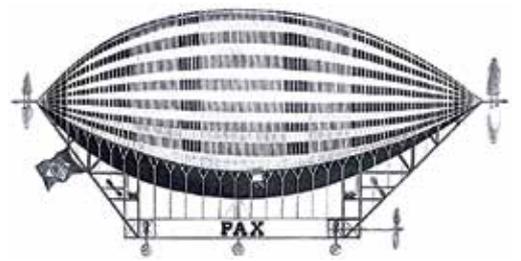
**Ainda em 1893** – Augusto Severo deslocou-se com sua família para o Rio de Janeiro, a fim de assumir a cadeira de Deputado Federal pelo Estado do Rio Grande do Norte, na vaga aberta pelo seu irmão Pedro Velho, por ter este tomado posse no cargo de Governador do Estado. Na Câmara Federal, Severo passou a integrar a Comissão de Orçamento.

# No final desse ano, Augusto Severo iniciou a construção no Realengo, Rio de Janeiro, do seu primeiro balão-dirigível “Bartolomeu de Gusmão”, que tinha 60 metros de comprimento e duas hélices e que foi encomendado pelo Presidente da República, Marechal Floriano Vieira Peixoto, o qual pretendia sufocar a *Revolta da Armada* com o emprego do referido balão-dirigível.

O Governo Brasileiro custeou todas as despesas da construção, mas o “Bartolomeu de Gusmão” nunca chegou a voar. As experiências tiveram como observador-técnico o Capitão-Tenente Jorge Moller.

Segundo o historiador Lavenère-

# BRASILEIRA Quarta Parte



Wanderley, “o balão de Augusto Severo, construído em 1893, foi o primeiro balão a adotar a forma de semi-rígido; a rigidez da estrutura era obtida por uma armação de bambu, em forma de trapézio; a base superior atravessava o invólucro, segundo seu eixo maior e a base inferior ficava por fora do invólucro constituindo a barquinha”.

# Na construção do “Bartolomeu de Gusmão”, colaborou com eficiência, Domingos de Barros nas funções de químico e perito-físico. Era um grande apaixonado pela causa da navegação aérea; nessa época, dedicou-se à fabricação de gás, tendo chegado a montar uma fábrica.

Domingos de Barros procurou criar a nossa mentalidade aeronáutica, propugnando pela implantação do “Instituto Nacional de Aeronáutica”, que *se dedicaria a nacionalizar e oficializar as criações aeronáuticas brasileiras e pela criação do Museu de História da Aeronáutica Brasileira*.

Domingos de Barros classificava-se, por seus estudos e meditações sobre as criações aeronáuticas brasileiras, como um dos raros remanescentes da época heroica que precedeu e preparou a solução do problema aéreo (“Aerovisão”, 1977).

**14/fev/1894** – Transcorreu a primeira experiência com o balão-dirigível “Bartolomeu de Gusmão”, idealizado por Augusto Severo, no campo de tiro do Realengo, no Rio de Janeiro. Os resultados não foram satisfatórios, em face da fragilidade e a precariedade do material empregado e, ainda, da falta de técnicos especializados. Além disso, o término da *Revolta da Armada*, ocasionou o desinteresse oficial pelo desenvolvimento do balão.

**Ainda em 1894** – Santos-Dumont frequentou, por pouco tempo, a Universidade de Bristol, na Inglaterra.

# No período compreendido entre 1894 e 1900, Augusto Severo prosseguiu com as suas atividades políticas no Congresso Nacional, mas, também, passou a

elaborar o projeto de um novo balão-dirigível, o “Pax”, dentro da mesma concepção do “Bartolomeu de Gusmão”.

**1º/jan/1895** – Augusto Severo ganhou um relógio de algibeira com a seguinte inscrição: *Gratidão da Mestrança e Operários do Arsenal da Marinha da Capital*.

Obs.: Por ocasião do acidente do balão-dirigível “Pax”, ocorrido em 12 de maio de 1902, em Paris, o referido relógio deixou registrada a hora da morte do inventor: 5 horas, 50 minutos e 54 segundos, conforme pode ser visto no Museu Aeroespacial – MUSAL – Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro (*Sala dos Pioneiros*).

**20/set/1896** – Nasceu na cidade de Petrópolis/RJ, à Rua 7 de Abril, Eduardo Gomes, que viria a ser Marechal do Ar e Patrono da Força Aérea Brasileira.

Obs: Os pais de Eduardo Gomes chamavam-se Luiz Gomes e Genny Gomes. Frequentou o Colégio São Vicente de Paula, de Petrópolis. Entrou para a Escola Militar do Realengo, de onde saiu declarado

Aspirante-a-Oficial do Exército, da Arma de Artilharia, em 17 de dezembro de 1918.

Em 1921, já no posto de 1º Tenente, foi matriculado no Curso de Observadores Aéreos da Escola de Aviação Militar no Campo dos Afonsos. Em 1922, tomou parte ativa na revolta do Forte de Copacabana, também na Revolução de 1924 e, depois, em outro movimento revolucionário deflagrado em 3 de outubro de 1930.

Por insistência dos companheiros, entrou para a Arma da Aviação do Exército, sendo brevetado. Implantou o Correio Aéreo Militar a 12 de junho de 1931. No ano seguinte, comandou as forças da Aviação Militar Governista contra os revoltosos de São Paulo. Em 1935, teve ação destacada contra o levante comunista do Campo dos Afonsos.

Nos anos de 1945 e 1950, foi candidato às eleições presidenciais, não sendo eleito. Por duas vezes desempenhou o cargo de Ministro da Aeronáutica, em 1955 e 1964. Faleceu a 13 de junho de 1981 (INCAER) ■





MANUEL BENEDITO VIVES  
Bebedor  
1913

# VINHOS DE GUARDA

Maj Brig Ar Carlos Sergio de Sant'Anna Cesar

Assessor de Relações Internacionais GOL

carlos.sergioc@gmail.com

**Q**uando você se valer do jargão popular para dizer que algo **é como vinho, quanto mais velho melhor**, será apenas 3% verdadeiro. Isto porque somente 3% dos vinhos produzidos têm esta propriedade de tornar-se melhor com o passar do tempo. Por isso são chamados “vinhos de guarda”. Os demais são feitos para serem bebidos jovens, isto é, em seus primeiros anos de vida.

Bem, comecemos por entender que a referência ou o ano zero para dizer a idade do vinho é o ano da colheita da uva ou das uvas que o integram. Assim, quando lemos no rótulo o ano, estamos, na verdade, conhecendo quando foi a colheita da uva e não o término do processo de fabricação, ou a expedição, ou o início da comercialização daquele vinho. Isto é outra estória e, por vezes, os prazos são bem longos.

Em especial os vinhos brancos, normalmente menos alcoólicos, mais leves, frutados e de sabor mais delicado são feitos para serem bebidos antes de se completar dois anos, sendo ideal fazê-lo durante o primeiro ano de vida. Raras são as exceções, pois, dificilmente, brancos são vinificados para “vinho de guarda”. A mais conhecida delas são os vinhos da Borgonha, em especial os de Puligny-Montrachet (Le Montrachet, Chevalier Montrachet, Les Pucelles). Estes devem envelhecer no mínimo três anos, podendo ser bebidos, se bem armazenados, até mesmo depois dos dez anos, o que já os alinharia como de guarda.

Já os tintos têm outra cronologia, bem mais longa, em especial quando se trata de “vinhos de guarda”. Aqui, a exceção fica por conta do “Beaujolais Nouveau”, o prematuro dos tintos, que tem que ser bebido no primeiro ano de vida. Na verdade, este vinho é mais um “case” de marketing do que uma linha de vinificação.

A colheita na Europa ocorre no outono, desde a primeira semana de agosto até meados de outubro. Na França, no sul da Borgonha, encostado a Lyon, um solo granítico garante a maior produtividade conhecida da cepa “gamay”, única autorizada a ser plantada naquela região, e matéria-prima daquele vinho, que é obtido através de uma maceração carbônica – fermentação sem prensagem – isto é, as uvas são levadas para as cantinas inteiras, e, assim, são lançadas nas cubas e fermentam em ambiente fechado, dentro da própria fruta, gerando um vinho ligeiro, com pouquíssimo tanino, frutado e para consumo rápido.

As regras do “Institut National des Appellations Contrôlées des Vins e des Alcools”, órgão regulador dos vinhos na França, só permitem que o produto chegue ao mercado na terceira quinta-feira do mês de novembro. E, hoje, através de um sistema logístico sofisticado, o lançamento ocorre, nesta data, simultaneamente, em todas as partes do mundo, em que é anunciado nos mais diversos idiomas “Le Beaulonais Nouveau Arrivée”, atraindo conhecedores, apreciadores e curiosos para um evento “produzido” comercialmente. Assim, os produtores passaram a ter 60% de sua produção vendida na hora e à vista, e conformando um “case” de operação de marketing e resultado financeiro.

O vinho em si é agradável de ser bebido, próprio para consumo imediato, mas, estará totalmente decadente após um ano de produzido.

Na outra ponta dos tintos vamos encontrar os vinhos de guarda, cuja produção é altamente elaborada, exigindo um período muito maior para todo o seu processamento, assim como pré-requisitos que vão desde a idade das videiras, seus limites de produtividade, formas e condições de

colheita etc. Evidentemente, tudo isto explica o porquê de seus preços diferenciados, bem mais caros que os demais.

Uma parreira normal de *vitis vinifera* – uva exclusiva para produção de vinhos – produzirá no terceiro ano de vida e poderá frutificar até 12 quilos de uva vinificáveis. Já quando falamos de vinhos de guarda, vamos ter plantas de, no mínimo, vinte até cem anos de idade, e produzindo não mais de 800 gramas.

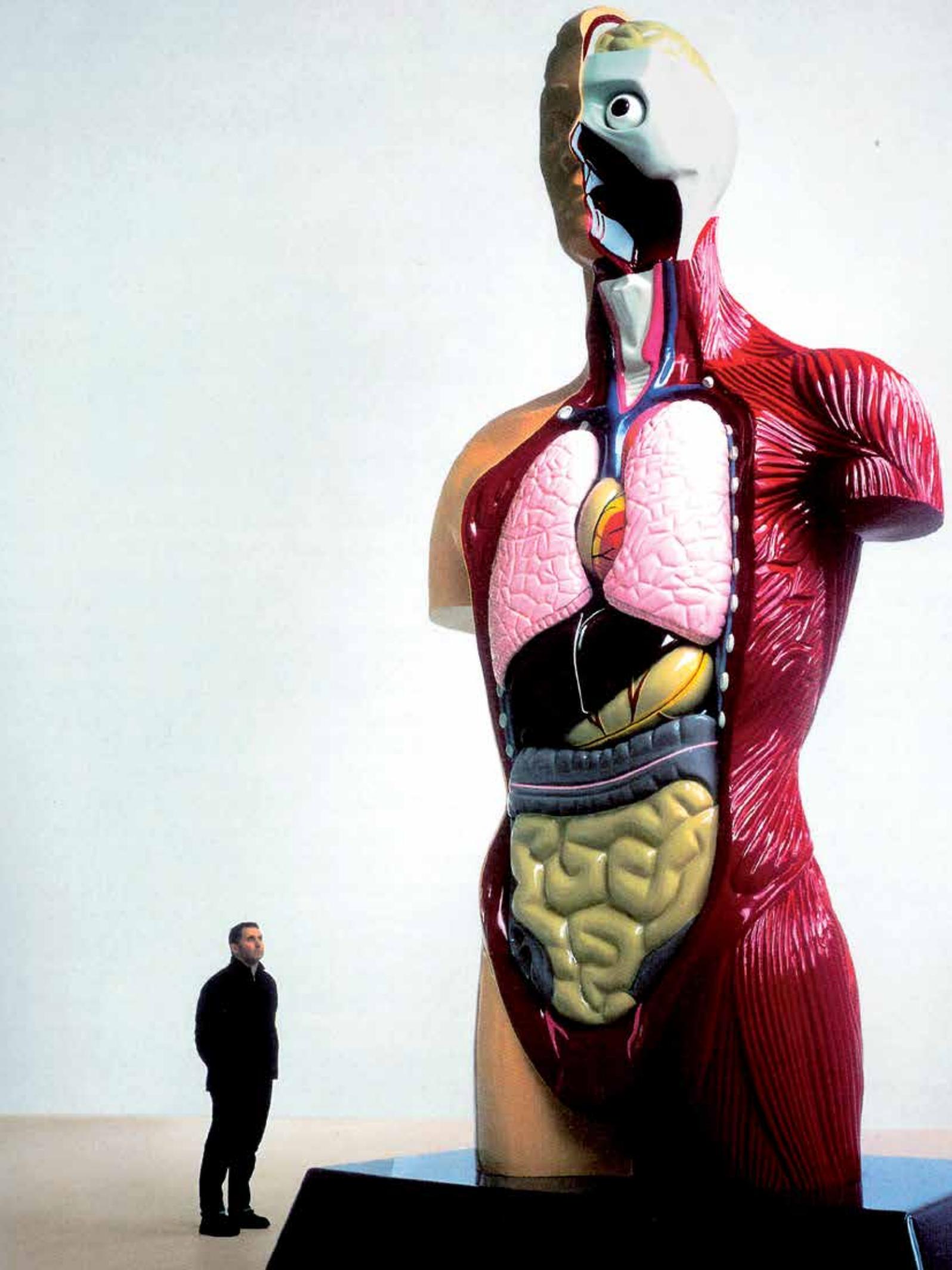
A uma colheita manual e seletiva, após uma frutificação em ambiente climático favorável, se seguirá uma primeira prensagem – que produzirá um mosto nobre – e uma fermentação altamente cuidadosa em controle de temperatura, trasfegas, acompanhamento de dosagens, após o que se procede a fermentação malolática, a decantação e, opcionalmente, a filtragem.

Poderá, então, o nosso vinho ser armazenado em barricas de carvalho para a segunda fase, que será o seu **amadurecimento** igualmente controlado por frequentes pipetagens do enólogo responsável e que poderá se estender por até oito anos, como é o caso do Barca Velha (vinho *premium* português, do Douro).

A terceira e última fase será o **envelhecimento**, que se dará nas garrafas, mas, ainda no produtor, em adegas com condições especiais, isto é, com temperatura, umidade e luminosidade controladas.

Só então se dará a comercialização do vinho que, normalmente, poderá vir a ser “degustado” – vinhos de guarda não se bebem – cinco, dez, vinte anos depois, com qualidade cada vez mais apurada, até que se inicie sua decadência.

Entre o Beaujolais Nouveau e o Vinho de Guarda estão os tintos normais, os criaças, os reservas e os gran reservas de quem falaremos outro dia ■



# ATEROSCLEROSE

Maj Brig Méd  
Ricardo Luiz de G. Germano

## O desafio permanece

**A** pesar da evolução tecnológica em termos de diagnóstico e tratamento na última década, a aterosclerose permanece como causa mais importante de morbidade e mortalidade cardiovascular.

Trata-se de processo inflamatório crônico da parede arterial tendo origem multifatorial. Dentre estes fatores, os principais são: hipertensão arterial sistêmica, diabetes melito, obesidade, tabagismo, dislipidemia (aumento de triglicerídeo e/ou colesterol), etilismo exagerado, doença renal crônica (uremia) e sedentarismo. Ultimamente vem crescendo em progressão geométrica a síndrome metabólica, como fator de risco, sendo a junção de: obesidade intra-abdominal (circunferência abdominal aumentada), hipertensão arterial, dislipidemia e tendência a diabetes melito. Além desses fatores que são passíveis de intervenção pela mudança de hábitos e medicações, existem outros três que devem ser citados: hereditariedade (genética), sexo (a mulher sofre proteção até a menopausa) e idade (o envelhecimento piora o processo).

Este processo inflamatório crônico da parede arterial sofre depósitos de colesterol ruim (LDL, colesterol com maior importância) e VLDL, colesterol com menor importância), formando as placas de ateroma. Como complicações deste processo poderemos ter: Obstrução da luz das artérias (coágulo sanguíneo na placa ateromatosa ou, menos comumente, hemorragia na parede arterial na altura da placa) que leva a sofrimento dos tecidos nutridos por estas (infarto do miocárdio, acidente vascular encefálico isquêmico etc.). Deve ser notado que, algumas vezes, a obstrução da luz do vaso sanguíneo se dá por um complexo placa-coágulo que

se desprende proximalmente e obstrui mais distalmente (mecanismo embólico); Dilatação da luz das artérias (dependendo do diâmetro da dilatação, chamaremos de ectasia ou aneurisma). Tal dilatação poderá romper com hemorragias graves.

Órgãos alvos: todos os órgãos e tecidos podem ter suas artérias nutridoras acometidas, sendo que os mais comumente acometidos são: coração (doença aterosclerótica coronariana, levando à angina e ao infarto do miocárdio); encéfalo (acidente vascular encefálico, sendo importante, neste caso, as lesões ateroscleróticas das artérias carótidas); rins (podendo haver insuficiência renal e/ou hipertensão arterial grave); aorta desencadeando aneurisma aórtico e suas complicações. Pode haver também o quadro de dissecção aórtica aguda; artérias de membros inferiores (doença aterosclerótica obstrutiva periférica, variando com a dor durante a atividade física até a dor em repouso que termina em necrose tecidual, levando à necessidade de amputação); retina (o exame do fundo de olho pode servir como amostra de acometimento geral, embora se for normal não exclui envolvimento de outros órgãos alvos). O acometimento das artérias mesentéricas não costuma ser intenso nem comum, porém, quando ocorre, pode levar à necrose dos intestinos que caracteriza quadro de abdome agudo, em geral fatal.

Medidas terapêuticas: só poderemos atuar em determinados grupos de riscos, pois como citado anteriormente, não temos, ainda, como intervir na hereditariedade, no sexo ou na idade. As medidas terapêuticas possíveis são: Mudanças de hábitos - dieta: importante ferramenta no indivíduo obeso, diabético e hipertenso. Nestes três grupos de risco para doença

cardiovascular, a dieta, quando seguida, contribui muito para a diminuição do risco. Considerando-se a dislipidemia como risco, vamos observar que os indivíduos com elevação de LDLc (colesterol ruim), na maioria das vezes, necessitará do uso de medicamento, além de dieta, para colocar o nível de LDLc na meta para baixo risco. Aqueles com elevação de triglicédeos e que tenham também obesidade poderão ter este distúrbio corrigido apenas com dieta; porém, se o aumento deste lipídio não está relacionado à obesidade, a correção do risco só se dará com a ajuda de medicamento.

Atividade física: a atividade física além de melhorar o condicionamento da pessoa, diminuirá o seu risco para aterogênese pelos seguintes mecanismos: aumento do HDLc (colesterol bom); aumento da circulação colateral (melhora a reserva contra obstruções arteriais); ajuda na queima de calorias, facilitando o combate à obesidade. O indivíduo deve procurar o exercício que lhe dê prazer. Além disto, deve procurar combater o sedentarismo próprio da atividade profissional do seguinte modo: evitar o uso de cadeiras com rodinhas (levantar-se sempre que necessário); receba as pessoas em pé e leve-as até a porta na despedida; procure usar escadas em lugar de elevador. Ande pequenas distâncias em vez de usar carro. Se trabalhar em horário integral, lute pela criação de local e horário (30 minutos) para atividade física diária, aproveitando parte do horário de almoço.

Tabagismo: este vício comprovadamente aumenta de modo intenso o risco para aterosclerose. Para parar de fumar é importante que o tabagista compreenda o malefício do vício e queira parar de fumar. Se apesar de querer, o mesmo não conseguir sucesso, ele deverá ser ajudado pelo uso de medicação.

Etilismo: o uso de bebida alcoólica de modo não moderado além de lesar vários tecidos e órgãos (fígado, estômago, esôfago, rins, coração e sistema nervoso) aumentará o risco aterogênico. Sendo

assim, a quantidade máxima diária de bebida alcoólica deve ser: “whisky” – 100 ml; vinho – 300 ml e cerveja – 700 ml. O uso de bebida alcoólica nestes níveis (principalmente o vinho tinto) terá até vantagens contra o risco cardiovascular, quais sejam: aumento do HDLc (colesterol bom) e efeito trombolítico (destruição de coágulos) por facilitar a ativação do plasminogênio.

Tratamento da obesidade: inicialmente sempre será tentada a associação de dieta com aumento de atividade física. Se esta associação não for bem-sucedida, temos a opção de medicamentos que serão acrescentados (anorexígenos, sacietógenos e antidepressivos). Se apesar destas medidas o obeso continuar resistente, aumentando de peso ou atingindo o nível de obesidade mórbida (índice de massa corporal  $\geq 40$  kg/m<sup>2</sup>) teremos que pensar em uso de balão intragástrico e/ou cirurgia bariátrica.

Tratamento da dislipidemia: conforme descrito anteriormente, a elevação do LDLc (colesterol ruim) e/ou de triglicédeos (neste caso, sem obesidade) não responderão à dieta isoladamente, necessitando o uso de medicamentos. O padrão-ouro destes tem sido o grupo das estatinas, porém, existem drogas alternativas que serão usadas em associação ou substituição àquelas, dependendo se está havendo resistência ou efeito colateral. Dentre as drogas alternativas temos: fibratos, ezetimiba, ácido nicotínico, colestiramina e fitoterápicos.

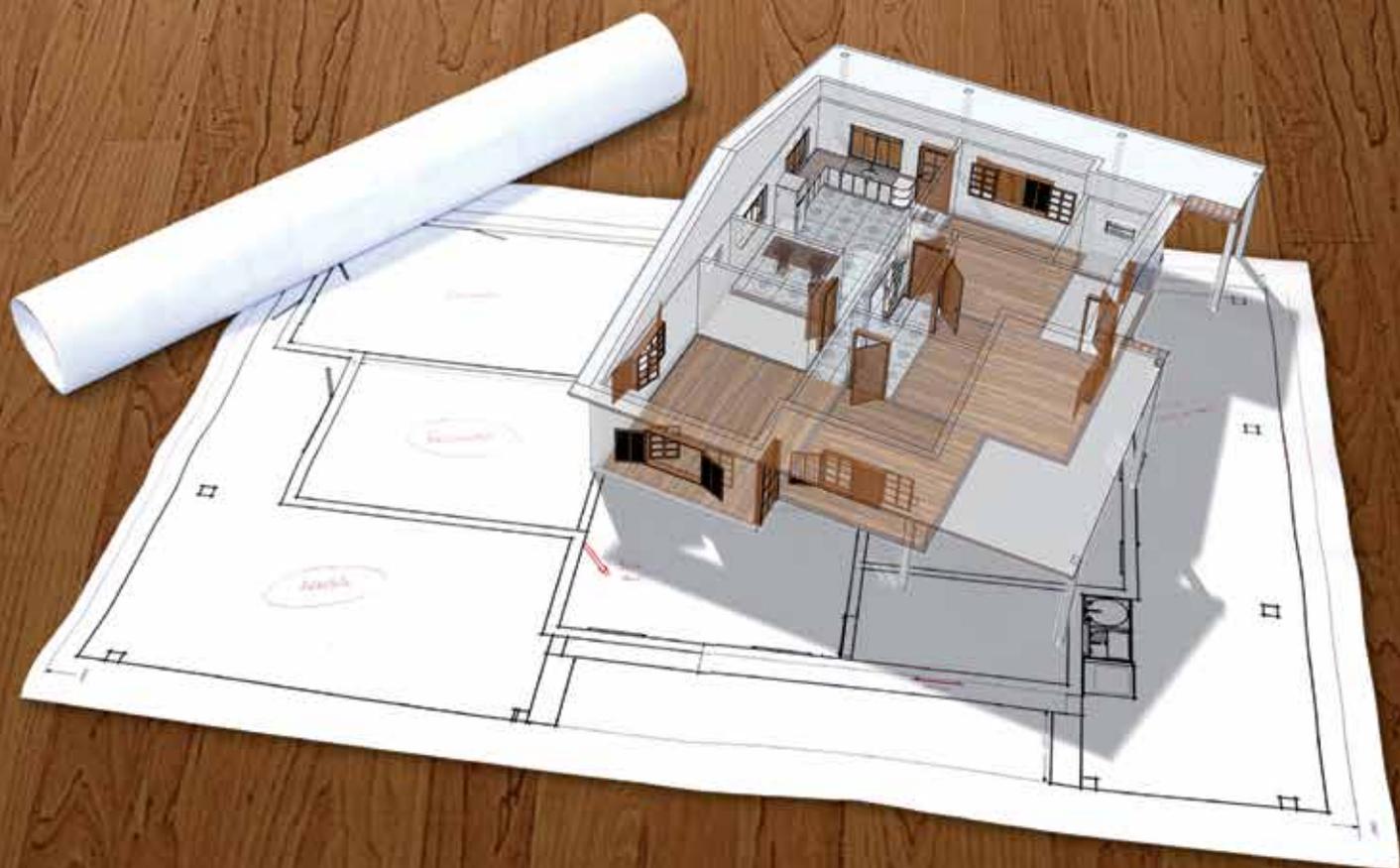
Tratamento do diabetes: é fundamental que se controle a glicemia dentro da faixa normal. Para isto, além das mudanças nos hábitos (dieta e exercício físico) temos os seguintes medicamentos: insulina (única alternativa para o diabetes tipo I e mais uma alternativa para o diabetes tipo II) e um segundo grupo que é utilizado apenas no diabetes tipo II, composto por: sulfonilureia (estimula a célula  $\beta$  da ilhota pancreática a produzir insulina), glinida (age similarmente à sulfonilureia), metformina (diminui a resistência à insulina), glitazona (diminui a resistência à insulina), inibidor

da glicosidase intestinal (torna a digestão dos hidratos de carbono mais lenta e assim diminui o ritmo de absorção de glicose), agonista do receptor de GLP I (exenatida e liraglutida), inibidor da DPPIV (melhora a resposta insulínica pós-alimentação) e pramlintida (raramente usado).

Tratamento da Hipertensão Arterial Sistêmica (HAS): a meta ideal a ser perseguida é manter a pressão arterial na faixa entre 120x80 e 110x70 mmHg com as medidas terapêuticas. Se a meta de 120x80 torna-se difícil (mais de dois medicamentos etc) o limite deve passar para o máximo de 130x80mmHg. Além das mudanças de hábitos que são importantes no tratamento da HAS, temos os seguintes grupos de medicamentos: IECA (inibidor da enzima conversora de angiotensina I), BRA (bloqueador do receptor AT1 de angiotensina II), bloqueador de renina, espironolactona, betabloqueador, diuréticos tiazídicos, indapamida, bloqueador de canal de cálcio, bloqueador adrenérgico central, bloqueador  $\alpha 1$  adrenérgico, vasodilatador arterial direto. Deve ser ressaltado que este último grupo (vasodilatador arterial direto) nunca poderá ser usado como monoterapia. Por outro lado, cerca de mais de 2/3 dos portadores de HAS só atingirão as metas antes referidas, com associação de dois ou mais grupos de medicamentos. Existem medicamentos que podem agravar a hipertensão arterial sistêmica e, portanto, devem ser evitados (corticosteróides, anti-inflamatórios, vasoconstritores nasais, medicamentos para asma, anticoncepcionais, antidepressivos tricíclicos, medicamentos para enxaqueca). Não devemos esquecer que um pequeno número de HAS (secundária) responderá a medidas terapêuticas como angioplastia (com ou sem stent), cirurgia e CPAP (hipertensão renovascular, hipertensão endócrina e apneia obstrutiva do sono).

Sendo assim, espero que o leitor tenha assimilado o quanto prejudicial é a doença vascular aterosclerótica e nos ajude a combater os riscos maiores para tal desafio, divulgando o que aqui foi mostrado de modo sucinto ■

**Com a POUPEX é assim,  
você decide adquirir a sua casa própria e,  
quando menos espera, o sonho  
sai do papel.**



**Aquisição de imóvel residencial ou comercial,  
novo ou usado, construção de imóvel residencial  
e para aquisição de terreno e de material de  
construção com as melhores condições e  
agilidade na liberação do crédito.**

**Mais informações: 0800 61 3040**

ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Ottoni (PDC) - Centro - 20221-260  
Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 - Fax (21) 2253.0860

[www.casapropriapoupex.com.br](http://www.casapropriapoupex.com.br)

**Financiamento Imobiliário**

**POUPEX**

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**