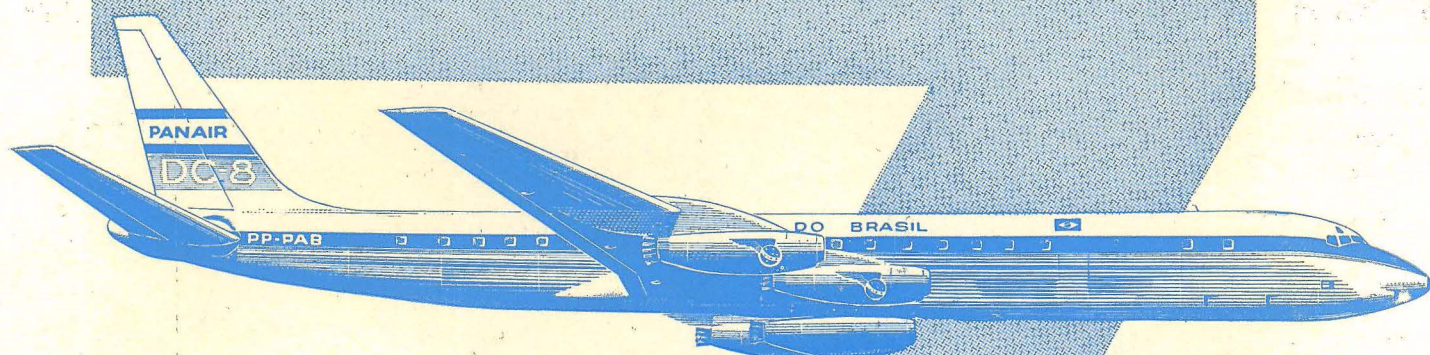


REVISTA DE **AERONÁUTICA**



SETEMBRO-OUTUBRO DE 1964

AGORA!



VIAGENS SEMANAIS

Eis uma das grandes vantagens que a Panair-lhe oferece: **mais viagens entre o Brasil e a Europa.**

Voar pela PANAIR é usufruir a experiência de 35 anos de aviação, com mais de 8000 travessias do Atlântico.



RECORDISTA DE TRAVESSIAS DO ATLÂNTICO!

PANAIR



OS JATOS DA PANAIR FORAM ADQUIRIDOS COM AVAL DO B.N.D.E.

REVISTA DE AERONÁUTICA

ANO 6 - N.º 28 - SETEMBRO - OUTUBRO
1964

DIREÇÃO

Diretor :

Maj Brig R/R RAPHAEL LEOCADIO DOS SANTOS

Redator-Chefe :

Maj Brig R/R HENRIQUE AUGUSTO DO AMARAL
PENNA

Redatores :

Maj Brig R/R IVO GASTALDONI

Maj Brig R/R Dr. WALDEMAR BASGAL

DEOCLÉCIO LIMA DE SIQUEIRA — Cel Av

GERALDO LABARTHE LÈBRE — Cel Av

ALOÍSIO NÓBREGA — Maj Av

Publicidade :

Brig do Ar R/R MANOEL BORGES NEVES FILHO

Secretário :

ILDEFONSO PATRÍCIO DE ALMEIDA — Ten Cel
Av R/R

Tesoureiro :

EZIO DE LUNA FREIRE — 1.º Ten I Aer

Revisora :

GLASSY MATTOS DE CARVALHO

Encarregado da Impressão e Ilustração :

JOAQUIM DIAS CORRÊA

Impressor :

CARLOS SERPA

Publicação bimestral, editada pelo
CLUBE DE AERONÁUTICA

Redação e Administração: Av. Graça Aranha, 174
s/1116-Telefone 52-3910
Rio de Janeiro — Brasil

SUMÁRIO

	Páginas
Editorial	2
Dos Afonsos a Piraçununga — Arthur Carlos Peralta - Cel Av	3
Café: Brasil exportará menos, mas receberá mais dólares em 64	8
Os Sete Dias de Outubro — Geraldo Labarthe Lèbre - Cel Av	9
O Comunismo Como Ideologia — Hélio Livi Ilha - Ten Cel Av	11
EAOAR — Alcyrr Lintz Geraldo - Maj Int	19
A Fotografia Aérea — Comandante L. Germain - Trad. do Ten Cel Av Vieira de Sousa	21
O Militar e a Guerra Revolucionária — Major- -Brigadeiro Dário Cavalcante de Azambuja	25
Criança Nasce a Bordo de Avião do CAN — Reportagem	36
Conceitos e Preceitos — J. Menezes Moura	39
Notícias da Aeronáutica	41
Problemas do Aproveitamento do "Language Laboratory" — H. Benatti Jr. - Capitão	53
Aeromodelismo — Haroldo Sauer Guimarães - Maj Int	55
A Cláusula de Não-Indenizar Frente ao Direito Aeronáutico Brasileiro — Octanny Silveira da Motta	60
Dia do Soldado — Homenagem	66
"Pátria e Democracia" no Clube Militar — Notícia	69

NOSSA CAPA

Avião "Avro" do GTE
sobrevoadando Três Marias

NOTA DA REDAÇÃO: Os artigos assinados são da responsabilidade dos seus autores, não refletindo, necessariamente, a opinião da Revista ou do Clube de Aeronáutica.

ASSINATURA ANUAL (seis números) : Cr\$ 1.500,00 — NÚMERO AVULSO : 300,00

Mensagem à Família Aeronáutica

Mais uma vez festejamos a Semana da Asa com a vibração cívica e o espírito que serviu de inspiração aos seus idealizadores. A REVISTA DE AERONÁUTICA, ao ensejo das comemorações, vem transmitir esta mensagem a todos que estão integrados na carreira do ar. As nossas palavras são endereçadas, particularmente, àqueles que a bordo das aeronaves brasileiras cruzam o espaço aéreo, numa afirmação perene de coragem e de alta eficiência profissional.

O Brasil é uma terra de aviadores. As vocações pela carreira do ar multiplicam-se a cada passo, e, diante dos claros deixados pelos que foram arrebatados do nosso convívio, outros brasileiros acodem pressurosos, cada vez em maior número, dispostos a tudo enfrentar pelo sucesso da nossa Aeronáutica.

*Nesta hora, entretanto, quando compreendemos que o desenvolvimento do nosso Poder Aéreo tem de ficar limitado às metas con-
dizentes com a economia nacional, vimos transmitir uma palavra de crença aos nossos companheiros. A quadra que estamos vivendo exige a manutenção de um moral elevado*

entre os membros da nossa coletividade. Temos bem presente que, no tocante à Fôrça Aérea, um dos fatores mais relevantes para a consecução dêsse estado de espírito é a renovação do equipamento, principalmente aviões, de tal sorte que seja ampliada a capacidade operativa das Unidades Aéreas. Mas êsse ponto, justamente, é o que demanda agora uma nítida compreensão por parte de todos. O nosso País enfrenta, com renovada esperança, o problema que há tanto o aflige: o soerguimento da sua economia. Por outro lado, o incremento do Poder Aéreo depende diretamente da pujança do campo econômico. Daí a necessidade de compreensão face à formulação realista de planos de desenvolvimento da Aeronáutica Brasileira. É necessário, pois, manter cada vez mais alevantada a fé nos destinos da nossa Pátria e a chama do ideal que identifica os membros da Família Aeronáutica. Não duvidamos de que as nossas justas aspirações, renovadas no transcurso da "Semana da Asa", finalmente serão concretizadas nos dias futuros que já podemos vislumbrar sob a inspiração dos feitos gloriosos de SANTOS DUMONT.

DOS AFONSOS A PIRAÇUNUNGA

Arthur Carlos Peralta — Cel Av

Vale dos Afonsos —
glórias e tradição...
Vale do Mogi —
trabalho e devoção...

Ninhos de águias
sob o mesmo céu azul,
sob a mesma proteção
do Cruzeiro do Sul...

É o Passado... a recordação!
É o Presente... a dedicação!

A uni-los, o ideal —
elo indestrutível —
de uma Pátria eterna,
imperecível!

No comêço tudo era Lenda. Da lenda à aventura, da aventura a uma esplêndida realização, foi a obra de um punhado de heróis, muito dos quais ofereceram suas existências em holocausto à aviação que, então, nascia em nossa terra.

O Campo dos Afonsos passou a ser o celeiro dos pilotos do Brasil, a forja encarregada da moldagem profissional dos homens que, conquistando os céus de nossa Pátria, iriam criar e manter suas sagradas tradições.

O Correio Aéreo Nacional, completando a formação, até então empírica, de nossos pilotos, veio a proporcionar-lhes meios de conquistar, efetivamente, o território nacional, através do espírito indomável de pioneirismo de nossa gente.

Com esta conquista, o Brasil, que, por sua periclitante conjuntura econômico-financeira, agravada por obstáculos geográficos quase intransponíveis, vencia, com extrema dificuldade, seus problemas de comunicações de superfície, tornou-se, em pouco tempo, uma das maiores potências do mundo, em extensão de linhas aéreas comerciais.

O Rio de Janeiro, Capital política do País, e, ao deixar de

sê-lo, sua efetiva Capital cultural, tornara-se uma das terminais mais voadas do universo.

Se a saturação da área, por si só, já desaconselhava a instrução de vôo nos Afonsos, o desenvolvimento vertiginoso da aviação, no pós-guerra, com aeronaves atingindo a velocidades supersônicas, tornava-a uma temeridade. Ainda aqui, não se levando em consideração as más condições meteorológicas locais, com alta percentagem de dias perdidos em consequência do mau tempo, além das características topográficas desaconselháveis.

Urgia a mudança.

O que se pretende fazer: Plano Piloto da Escola de Aeronáutica — Piraçununga

Esforços já haviam sido concentrados na escolha da área apropriada, desde 1942, quando, para êsse fim, o Ministro Salgado Filho nomeara uma comissão constituída pelos seguintes membros:

Ten Cel Av Henrique Dyott Fontenelle

Ten Cel Av Clovis M. Travassos

Maj Av Nelson F. L. Vanderley

Maj Av Dario C. de Azambuja

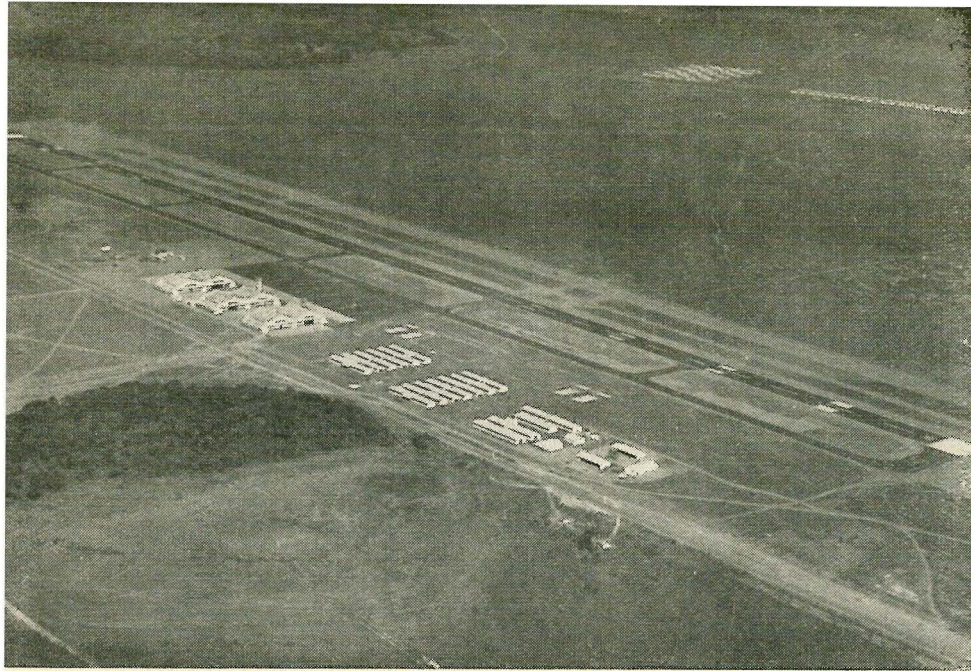
Maj Med Edgard C. de Mello
Cap Av Doorgal Borges.

A escolha recaíra sobre o local denominado Campo Alto, situado no Vale do Mogi, a leste da cidade paulista de Piraçununga.

As condições climáticas favoráveis, aliadas à possibilidade de desvio da aerovia para Poços de Caldas, sem prejuízo sensível para a navegação comercial, tornaram o local escolhido excelente para a instrução de vôo.

O Decreto-lei n.º 4 968, de 18 Nov 42, autorizou o estado de São Paulo a desapropriar uma área de 8 700 hectares, a qual continha o local escolhido pela comissão, e entregá-lo ao Ministro da Aeronáutica, o que foi levado a efeito pelo Interventor do Estado, Dr. Fernando Costa.





O que já se fez: Vista parcial da parte já construída da Escola de Aeronáutica — Piracununga

A obra era gigantesca, e não seria com os poucos recursos fornecidos à Diretoria de Obras, hoje Diretoria de Engenharia, que a mesma seria levada a termo, em tempo razoável. Mesmo assim, de posse dos primeiros elementos definitivos de trabalho, a construção foi iniciada como previsto, pelos hangares, em número de seis; obra esta que se arrastava lentamente até o ano de 1951.

A Escola de Piracununga começou, realmente, a ser construída, em ritmo aceitável, a partir de agosto de 1958, quando foi criada a Comissão de Estudos e Construção da Nova Escola de Aeronáutica (CECEAR), que desde então teve como presidentes os seguintes Oficiais:

Maj Brig Eng Antônio G. Muniz (1958)

Maj Brig Eng Raimundo V. Aboim (1958-1962)

Cel Av Paulo Sobral R. Gonçalves (1962-1964)

Maj Brig Eng Waldemiro A. Montezuma (1964) e, atualmente,

Ten Cel Av Eng Haroldo C. Veloso.

A partir da sua criação, a CECEAR apresenta as seguintes realizações:

— Plano Piloto, autoria dos arquitetos Drs. João Henrique Rocha e Ney Gonçalves;

— 20 casas para Oficiais superiores e Capitães;

— 15 casas para Tenentes;

— 40 casas para Suboficiais e Sargentos;

— 120 casas geminadas para Taifeiros e Funcionários Cívicos;

— 35 prédios rústicos provisórios, onde foram instalados, a título precário, Comando do Destacamento, Corpo de Cadetes, quartel de Sargentos, de Praças, lavanderia, cassinos, cozinhas, refeitórios, etc.;

— Pista de pouso de grama de 2 000 x 60 metros;

— Pista auxiliar de terra de 2 000 x 45 metros;

— Pista de pouso e táxi de asfalto de 2 000 x 45 metros, homologada para P2-V-5;

— Pátio de estacionamento de asfalto para 60 aviões tipo T-6;

— Área de estacionamento de concreto em volta de 3 hangares;

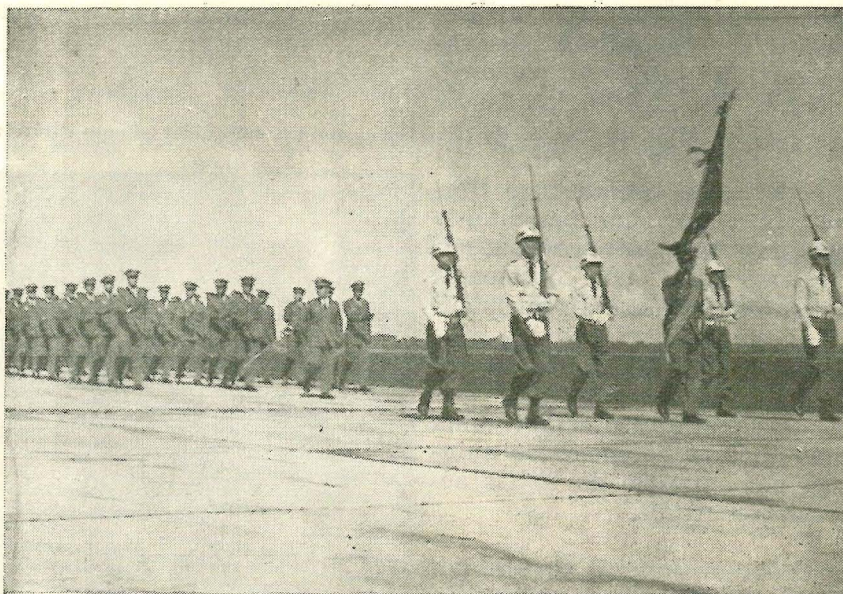
— 10 km de estradas internas asfaltadas;

— Cinema e Ginásio provisórios, instalados em um dos hangares ainda não utilizados;

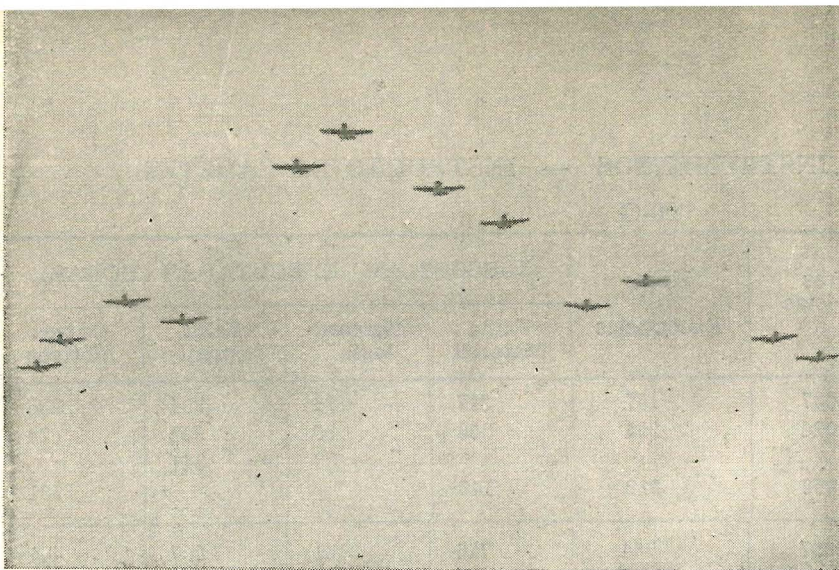
— Torre de Controle;

— 5 estações de tratamento de água.

Ainda durante a construção de várias dessas instalações, foi levado a efeito a mudança dos Cadetes do 3.º Ano para Piracununga, onde lhes deveria ser ministrada toda a instrução. Problema de solução difícilíssima, se levarmos em conta, além da exiguidade de recursos, as necessidades em infra-estrutura, pessoal e material, não só para a mudança propriamente dita, como, principalmente, para cumprimento do programa de instrução que se iniciava. Esta operação foi coroada de êxito, graças ao esforço e à dedicação, inicialmente, do Coronel Paulo Sobral R. Gonçalves e, durante todo seu transcorrer, dos Te-



Desfile terrestre dos cadetes em Piracununga



Fase da instrução: Vôo de grupo

nentes-Coronéis Miguel C. Lanna, Napoleão Meirelles de Castro, Majores Isberty C. Garcia, Heber P. Fleury, Rivaldo G. de O. Lima, Jean Noel, Leônidas B. Herndl, auxiliados por magnífica equipe de Capitães, Tenentes e subalternos que souberam suprir a falta de recursos e o seu número reduzido com um alto padrão de eficiência.

Dêste modo, foi possível receber, em março dêste ano, 67 Cadetes do Curso de Formação de Oficiais-Aviadores. O Des-

tacamento estava aparelhado com o mínimo necessário (em alguns itens, menos que o mínimo), para executar a missão que lhe fôra confiada. A princípio, os resultados foram desanimadores, pois os aviões foram recebidos dias antes do início do ano letivo; o suprimento de aviação era escasso; o número de sargentos de manutenção, irrisório. Existia, somente, uma pista de grama, sem acesso ao pátio de estacionamento dos aviões. Para que o vôo pudessem ter rendimento, tornou-se necessário construir uma pista

de terra em 15 dias, o que só foi possível graças ao esforço e à boa vontade dos elementos da CECEAR, liderados pelo Ten Cel Haroldo C. Veloso e Eng. Dr. Horacio Carletti.

Os aviões ficavam estacionados em pátios impróprios, e, quando giravam os motores, lançavam tanta terra sobre os escritórios e oficinas da CAVO (Companhia Auxiliar de Viação e Obras), que não se sabe se premida por isto ou pelos dispositivos contratuais a Companhia trabalhou noite e dia, mas aprontou a pista em tempo útil.

A Providência resolveu cooperar com uma grande temporada de bom tempo; o resto corre por conta de todos os elementos do Destacamento e da CECEAR que se desdobram para que a instrução dos Cadetes termine a contento e dentro dos prazos disponíveis.

Com as vantagens e desvantagens apresentadas, foi possível realizar, até o dia 25 de setembro, as seguintes marcas:

ESTAGIO AVANÇADO — INSTRUÇÃO DE CADETES

T6-D

MÊS	Horas Previstas	Horas Executadas	MISSÕES NÃO EXECUTADAS (HORAS)			
			Falha Material	Meteoro- logia	Falta Instrutor	Outros Motivos
MARÇO	652	178	467	—	—	—
ABRIL	1828	407	746	46	49	558
MAIO	1568	605	731	172	—	18
JUNHO	1524	570	761	102	—	67
JULHO	1340	413	208	218	47	279
AGOSTO	1410	851	196	61	143	207
SETEMBRO						
(até dia 25)	1140	496	145	107	161	249
Totais	9462	3520	3254	706	399	1378

Se nesta época 70% do previsto tivessem sido alcançados, o Estágio Avançado estaria terminado em meados de agosto. Com o resultado obtido, deverá

terminar no fim do ano letivo. Deve-se notar que as horas não executadas por FALHA MATERIAL estão diminuindo, e que estão aumentando as horas

não executadas por falta de instrutores, que é, atualmente, o ponto crítico do Destacamento.

ESTÁGIO DE VÔO POR INSTRUMENTOS — INSTRUÇÃO DE CADETES

T6-G

MÊS	Horas Previstas	Horas Executadas	MISSÕES NÃO EXECUTADAS (HORAS)			
			Falha Material	Meteorologia	Falta Instrutor	Outros Motivos
JULHO..	937	157	217	116	204	236
AGOSTO..	1024	295	368	29	262	74
SETEMBRO..				36	341	
(até dia 25)..	966	312	140			131
Totais	2327	764	725	181	807	441

Padronização de Instrutores — sob/capota 41 horas
Adestramento de Aeronavegantes — sob/capota..... 107 horas
Adestramento de Aeronavegantes — real 58 horas

Cartões expedidos :

- restritos 1
- brancos 9
- verdes 2

O estágio teve início em julho, e também aqui se nota a diminuição de horas perdidas por **FALHA DE MATERIAL**, enquanto permanece, em ordem crescente, as perdas por falta de instrumentos.

Com relação à Instrução Fundamental, estão sendo ministradas aos Cadetes aulas de Português (expressão oral e escrita) e Inglês, com grande aproveitamento.

A instrução militar e especializada decorre normalmente.

Em linhas gerais, a organização do Destacamento Precursor

da Escola da Aeronáutica, em Piracununga, obedece à seguinte constituição :

- Comando
- Grupo de Serviços
- Divisão de Instrução
- Divisão de Suprimento e Manutenção.

Os resultados obtidos com este tipo de organização parecem indicar ser a mesma adequada para atender, com êxito, à missão principal do Destacamento.

A Divisão de Suprimento e Manutenção, que é encarregada de manter os aviões desde o nível Pista até o nível Manutenção de Base, fornece à Divisão de Instrução o avião pronto para o vôo. Tal sistema permite que esta Divisão, com seus dois Estágios de Vôo, se

empenhe, totalmente, em sua tarefa, ficando livre de outros encargos, com benefício sensível para a instrução de vôo.

Pelos resultados obtidos, pelo que tem sido realizado e pelo que se espera realizar nos próximos anos, é lícito julgar-se Piracununga uma obra irreversível, hajam vistas as previsões de despesa para os próximos 3 anos :

— Proposta orçamentária

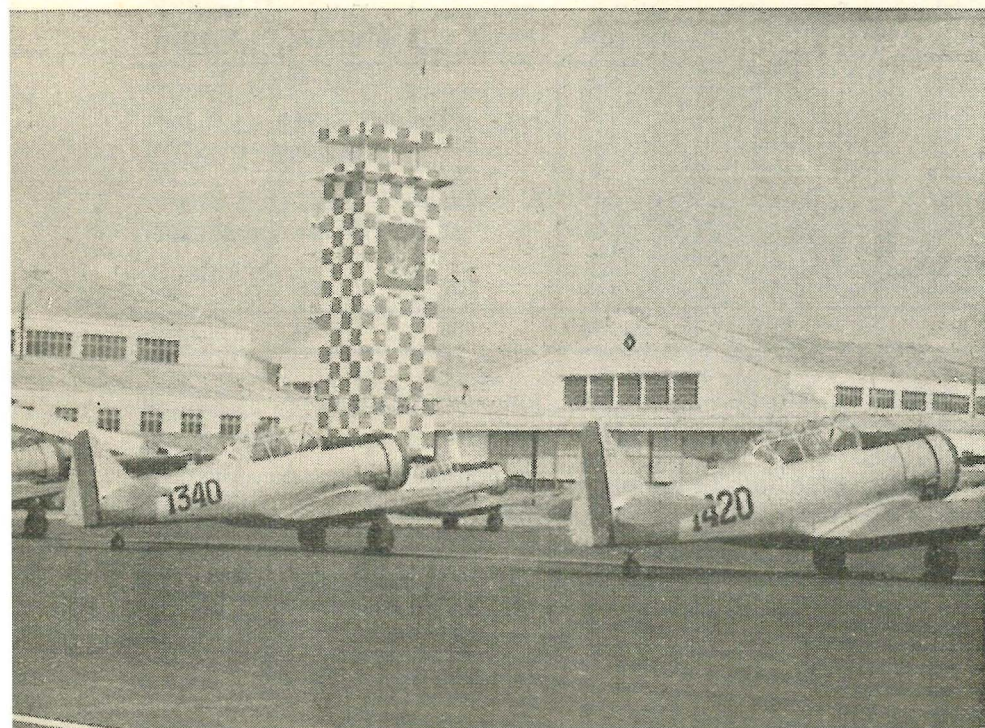
(aprovada) para :

- 1964 R\$ 798.000.000,00
- 1965 R\$ 3.779.000.000,00
- 1966 R\$ 6.310.000.000,00

Ao dar-se à área escolhida para a nova Escola de Aeronáutica o nome de “Campo Marechal Fontenelle”, por lei que já se acha em tramitação no Congresso Nacional, estarão sendo transferidas para Piracununga, através do culto à memória daquele ilustre e saudoso Chefe, as gloriosas tradições do Campo dos Afonsos, das quais ele foi um dos principais artífices, pelo seu idealismo criador e pela dedicação de sua vida à aviação nacional.

A nós, os militares da Força Aérea Brasileira, cabe, agora, tornar concreto aquilo que foi sonho e esperança dos que nos precederam, criando dentro dos mais altos padrões a futura **ACADEMIA DE AERONÁUTICA DE PIRACUNUNGA**.

Estacionamento e Torre de Contrôlo — Piracununga



CAFÉ Brasil Exportará menos, mas receberá
mais Dólares em 64

Em 1964, o Brasil exportará menos café do que em 1963, mas receberá mais dólares, segundo estimativas da Associação Brasileira de Exportadores de Café (Abecafé).

De acordo com o levantamento da Abecafé, as exportações de café do Brasil em 1964 deverão atingir 1,2 milhão de sacos, contra 1,3 milhão em 1963. No entanto, o preço médio do café no mercado internacional deverá ser de 1,2 dólar por saco, contra 1,1 dólar em 1963.

Essas estimativas foram divulgadas em uma reunião da Abecafé, realizada em São Paulo, no dia 15 de setembro. A associação também informou que o Brasil deverá receber cerca de 1,4 milhão de dólares pelas exportações de café em 1964, contra 1,3 milhão em 1963.

A Abecafé também destacou que o Brasil continuará sendo o maior produtor e exportador de café do mundo, com uma produção estimada de 1,5 milhão de sacos em 1964.

As exportações de café do Brasil em 1964 deverão ser destinadas principalmente para os Estados Unidos e a Europa Ocidental.

A Abecafé também informou que o Brasil deverá manter sua produção de café em níveis elevados em 1964, apesar das dificuldades enfrentadas pelo setor.

Essas informações foram divulgadas pela Abecafé em uma reunião com a imprensa, realizada em São Paulo, no dia 15 de setembro.

A Abecafé também destacou que o Brasil continuará sendo o maior produtor e exportador de café do mundo, com uma produção estimada de 1,5 milhão de sacos em 1964.

As exportações de café do Brasil em 1964 deverão ser destinadas principalmente para os Estados Unidos e a Europa Ocidental.

A Abecafé também informou que o Brasil deverá manter sua produção de café em níveis elevados em 1964, apesar das dificuldades enfrentadas pelo setor.

Essas informações foram divulgadas pela Abecafé em uma reunião com a imprensa, realizada em São Paulo, no dia 15 de setembro.

A Abecafé também destacou que o Brasil continuará sendo o maior produtor e exportador de café do mundo, com uma produção estimada de 1,5 milhão de sacos em 1964.

As exportações de café do Brasil em 1964 deverão ser destinadas principalmente para os Estados Unidos e a Europa Ocidental.

A Abecafé também informou que o Brasil deverá manter sua produção de café em níveis elevados em 1964, apesar das dificuldades enfrentadas pelo setor.

Essas informações foram divulgadas pela Abecafé em uma reunião com a imprensa, realizada em São Paulo, no dia 15 de setembro.

A Abecafé também destacou que o Brasil continuará sendo o maior produtor e exportador de café do mundo, com uma produção estimada de 1,5 milhão de sacos em 1964.

As exportações de café do Brasil em 1964 deverão ser destinadas principalmente para os Estados Unidos e a Europa Ocidental.

A Abecafé também informou que o Brasil deverá manter sua produção de café em níveis elevados em 1964, apesar das dificuldades enfrentadas pelo setor.

Essas informações foram divulgadas pela Abecafé em uma reunião com a imprensa, realizada em São Paulo, no dia 15 de setembro.

A Abecafé também destacou que o Brasil continuará sendo o maior produtor e exportador de café do mundo, com uma produção estimada de 1,5 milhão de sacos em 1964.

As exportações de café do Brasil em 1964 deverão ser destinadas principalmente para os Estados Unidos e a Europa Ocidental.

A Abecafé também informou que o Brasil deverá manter sua produção de café em níveis elevados em 1964, apesar das dificuldades enfrentadas pelo setor.

Essas informações foram divulgadas pela Abecafé em uma reunião com a imprensa, realizada em São Paulo, no dia 15 de setembro.

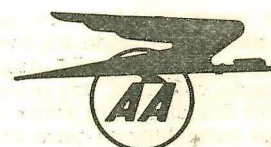
Nossas saudações

à

Aeronáutica Brasileira

Semana da Asa de 1964

AEROLINEAS ARGENTINAS



CAFÉ: Brasil Exportará menos, mas receberá mais Dólares em 64

O Brasil vai exportar apenas 16 milhões e 300 mil sacas de café em 1964, mas em compensação vai obter mais dólares do que em 1963, quando exportou 19 milhões e 513 mil sacas, batendo o recorde de exportação dos últimos 34 anos.

Segundo as estimativas do IBC, a receita cambial proveniente do café, em 1964, será da ordem de 840 milhões de dólares, exportando 16 milhões e 300 mil sacas; em 1963, exportando 19 milhões e 513 mil sacas, o Brasil ganhou apenas 746 milhões e 810 mil dólares.

CONVÊNIO & QUOTA

A excessiva exportação do ano passado foi um fator anormal, decorrente de compras maciças feitas ao Brasil, diante da perspectiva de falta de café brasileiro no mercado. Essa perspectiva foi aberta a partir de agosto de 1963, quando a seca em São Paulo, a geada e o incêndio no Paraná destruíram grande parte da safra de 1964. Os prejuízos foram imensos, e a ele se juntou a ação dos especuladores, forçando a alta.

No fim do ano de 1963, os estoques visíveis de café, nos Estados Unidos, registravam níveis nunca antes alcançados. Quatro milhões e oitocentas mil sacas tinham sido estocadas, para prever a possibilidade de falta. Na Europa, a situação não era muito diferente. Embora os dados oficiais não sejam muito precisos, cálculos autorizados dão conta de que na França, na Alemanha Ocidental, na Holanda e no Reino-Unido nada menos de dois milhões e seiscentas mil sacas estavam acumuladas.

A mudança dos quadros governamentais, no Brasil, coincidiu com uma situação especial no mercado. Pouco antes de abril — em fevereiro — a quota de exportação brasileira, que era da ordem de 17 milhões e 820 mil sacas, passou para 18 milhões e 387 mil sacas, de acordo com decisão do Conselho Internacional do Café, convocado a uma reunião de emergência, em Londres, por solicitação dos Estados Unidos. O aumento da quota brasileira foi dado para atender ao argumento de que a alta dos preços do café era motivada pelo desequilíbrio entre a oferta e a procura — o que podia ser verdade, até certo ponto, mas não era toda a verdade. De fato, o aumento da quota não produziu o resultado esperado pelos países consumidores, liderados pelos Estados Unidos. Assim, em junho de 64, o Conselho Internacional do Café foi novamente convocado — a pedido da delegação norte-americana — para promover novo aumento das quotas de exportação.

O Brasil opôs-se firmemente ao novo aumento, alegando que o consumo mundial não tinha crescido na mesma proporção dos aumentos de quotas pretendidos — e que, portanto, os aumentos só poderiam ter o efeito de deprimir os preços. A firme oposição dos delegados brasileiros, entretanto, não foi suficiente para vencer a esmagadora pressão feita pelos países consumidores. E novo aumento foi aprovado. A quota brasileira, que em janeiro era de 17 milhões e 820 mil sacas, passando, em fevereiro, a 18 milhões e 387 mil sacas, passou, depois da reunião de junho, em Londres, a ser de 18 milhões, 692 mil e 589 sacas.

Esse aumento irreal da quota brasileira — irreal porque não corresponde ao crescimento do consumo do mercado mundial — tem dado margem, no Brasil, a uma grande confusão, em setores mal informados. Porque, além dos aumentos sobre a quota brasileira, outros aumentos contribuíram para aumentar a quantidade de

café no mercado. Outros países obtiveram 1 milhão e 148 mil sacas em "waivers", ou seja, exoneração de obrigações.

INCOMPREENSÃO

O resultado da conjuntura adversa é uma aparente paralisia nas exportações brasileiras, gerando, conseqüentemente, a grita dos setores interessados. O Governo, entretanto, não pretende alterar a sua política, certo de que o fenômeno atual é normal e passageiro, refletindo apenas uma situação extraordinária do mercado. Logo que forem consumidos os estoques acumulados no exterior, as vendas de café retomarão o ritmo normal.

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CAFÉ

(1930 — 1964)

Anos	Quantidade mil sacas	Valor 1000 US\$
1930	15 288	200 402
1931	17 851	165 971
1932	11 935	128 992
1933	15 459	161 769
1934	14 147	174 676
1935	15 329	162 274
1936	14 186	169 934
1937	12 113	167 259
1938	17 203	130 307
1939	16 645	133 379
1940	12 053	95 665
1941	11 055	122 275
1942	7 280	105 742
1943	10 116	151 147
1944	13 558	209 165
1945	14 172	229 357
1946	15 609	349 819
1947	14 688	413 854
1948	17 492	490 672
1949	19 368	631 688
1950	14 835	865 483
1951	16 358	1 058 587
1952	15 821	1 045 305
1953	15 562	1 090 164
1954	10 918	948 077
1955	13 696	843 938
1956	16 805	1 029 782
1957	14 319	845 531
1958	12 883	687 515
1959	17 436	733 040
1960	16 819	712 745
1961	16 971	710 386
1962	16 376	642 629
1963	19 513	746 810
1964	16 300 (*)	840 000 (*)

OBS.: Não inclui café industrializado.

(*) Estimativa

Os Sete Dias de Outubro

GERALDO LABARTHE LÈBRE - Cel Av

Em outubro de 63, uma jovem professora me pediu material para preparar o que ela denominava "Unidade de trabalho" para a Semana da Asa.

Ajudei-a, dentro do possível, fornecendo-lhe algumas gravuras e alguns livros.

No início de novembro, encontrei novamente a professora e perguntei-lhe que tal havia saído o trabalho. Ela se animou e contou-me que haviam feito desenhos de balões, aviões e construído um modelo de foguete de papelão. Disse-me que seus alunos prepararam até as perguntas que fariam para uma suposta entrevista a um aviador.

Diante da minha curiosidade em conhecer as perguntas das crianças, ela se aventurou a pedir-me:

— "O senhor não poderia escrever as respostas, em casa? Meus alunos adorariam saber que um aviador fôra realmente entrevistado."

Resolvi satisfazer a sua vontade. As questões formuladas pelas crianças eram simples, encantadoras e interessantes como suas jovens inteligências. Ei-las:

Da aluna Benaia, de dez anos: Quem inventou o avião? Quem foi o inventor do balão? É bom ser aviador? O senhor tem medo de viajar de avião? Quantas vezes o senhor já viajou de avião? Quantos passageiros o senhor leva dentro do avião?

Da aluna Sheyla Maria, de dez anos: Como se sente pilotando o avião? O senhor se sente nervoso dentro do avião? Quando está chovendo é muito difícil guiar o avião? Está satisfeito de ter seguido esta carreira? Se não houvesse esta carreira, que o senhor pretendia seguir?

Do aluno Antônio Carlos, de oito anos: Como é feito o motor? O senhor já viajou em algum avião a jato? Quais são os instrumentos de viagem?

Da aluna Amélia, de onze anos: Quantos litros tem em uma asa? Por que o avião demora a sair? Quantas poltronas tem o avião do lado direito? O avião tem o mesmo número de poltronas do lado esquerdo? Houve avião em forma de bola, como a forma de um balão? Quantas pessoas davam dentro do 14 bis?

Ao examinar o questionário, ocorreu-me a necessidade de contribuir para que a importância da "Semana da Asa" fôsse realçada nas páginas da nossa REVISTA DE AERONAUTICA.

Acontece que para nós, militares e civis, que estamos em permanente contato com as coisas da Aviação, a Semana da Asa tende a cair na rotina. Parece mais a repetição, que se tem de cumprir, dos festejos do ano anterior.

Depois de mais de vinte anos assistindo à célebre semana de outubro, seria até o caso de se fazer a pergunta:

— "Mudou a Semana da Asa ou mudei eu?"

Mas, diante dos quesitos elaborados pelas meninas e meninos de uma Escola Pública da Guanabara, uma verdade se vislumbra: "os sete dias de outubro" são importantíssimos e aí de nós se não cuidarmos de preparar as futuras gerações para receber o archote que, desde Santos Dumont, vem passando de mão em mão, entre os que dão asas ao Brasil.

É interessante registrar que a Semana em questão não é importante somente para os alunos que ingressaram na Escola naquele ano. Cada ano que

passa, os alunos, mudando de mentalidade e aperfeiçoando sua percepção, tratarão dos problemas afetos ao vôo com distintos graus de discernimento. Eis porque no ensino de História do Brasil, por exemplo, o mesmo ponto é ensinado desde o primário até o clássico.

Hoje em dia, quando se dá tanta importância a Relações Públicas, há necessidade de uma concentração de esforços e de um planejamento cuidadoso para que, entre as cinquenta e duas semanas, os brasileiros de todas as idades e profissões, das capitais e das cidades do interior, se interessem particularmente pela Aeronáutica numa semana especial de outubro.

O Poder Aero-espacial de uma Nação, componente do Poder Militar, que é uma das formas de expressão do Poder Nacional, necessita, em última análise, de verbas adequadas no Orçamento da República. E quem coopera na sua elaboração?

Membros do Executivo, do Legislativo e, também, membros das Forças Armadas. Pois a seleção dos "meios" adequados, que devem ser adquiridos ou construídos, para treinar nossas tripulações e a atualização de uma doutrina militar, são tarefas em que se empenham tanto militares do ar como de terra e do mar.

E que dizer do papel da Imprensa, Rádio, Cinema e Televisão, sempre atentos aos problemas vitais da Nação?

E o Magistério, onde cada professor pode ser um arauto que despertará uma vocação na hora certa?

Todos estes homens, cujo comportamento pode afetar o futuro da Nação, encontram em seus

(Conclui na pág. 17)



Você se adaptará a novas idéias. Novos costumes. Novos termos. Ultimam-se os preparativos para o lançamento do Concorde. O avião de passageiros mais rápido do mundo. Velocidade mais de duas vezes superior à do som. Seus motores? Bristol Siddeley. A mesma Companhia que produz as turbinas Viper, propulsoras de 6 dos mais modernos jatos de treinamento do mundo. A mesma Companhia que fornece equipamento a 27 fábricas de aviões.



BRISTOL SIDDELEY Engines Limited.

Representante no Brasil: Motoravia - Representações Aeronáuticas Ltda
Av. Beira Mar, 200 - Rio de Janeiro, Gb.

*Associamo-nos às comemorações da Semana da Asa de 1964
saudando a memória do grande brasileiro Santos Dumont - o pai da Aviação*

S. J. de Mello 50.121

O COMUNISMO COMO IDEOLOGIA

INTRODUÇÃO *

Para bem entender-se o que seja o Comunismo como ideologia, será necessário que, antes de explorarmos o assunto como o título do nosso trabalho exige, façamos algumas considerações sobre "ideologia".

A seguir, faremos uma apresentação de teses programáticas do Comunismo, onde procuraremos mostrar a amplitude, bem maior que o de simples sistema econômico, e o dinamismo e a potencialidade que o caracterizam, fazendo-o verdadeira ideologia.

CAPÍTULO I

IDEOLOGIA

O termo "ideologia" é suscetível de revestir diversos significados. A palavra foi criada por Destutt de Tracy, que fazia parte do grupo filosófico e político de que os principais representantes eram, na França de Napoleão, o próprio Destutt de Tracy e mais Volney, Cabanis, Garat e outros.

Destutt de Tracy apresentou a "Memória sobre a Faculdade de Pensar" (1796-1798) e o "Projeto de Elementos de Ideologia" (1801), onde sugeria a criação de uma ciência que teria por objeto o estudo das idéias, suas características, suas leis; suas relações com os símbolos que as representam e, sobretudo, sua origem.

A palavra divulgou-se através de Stendhal, que a empregava freqüentemente com o sentido de "lógica".

Os que a cultivavam eram chamados, por Destutt de Tracy, "ideologistas". Mas Napoleão, Chateaubriand e outras perso-

HÉLIO LIVI ILHA — Ten Cel

Instrutor da Divisão de Cultura Geral da ECEMAR

nalidades influentes, com a intenção de fazer ironia, chamavam-nos de "ideólogos".

A palavra assumiu, assim, um sentido pejorativo de análise ou discussão de idéias abstratas, que não correspondem aos fatos reais.

Foi nesse sentido que Marx e Engels a tomaram e incorporaram ao vocabulário comunista.

Para eles, ideologia era o pensamento teórico que crê desenvolver-se abstratamente, baseado em seus próprios dados, mas que é, na realidade, a expressão de fatos reais, particularmente fatos econômicos, dos quais aquele que a constrói não tem consciência ou, ao menos, não se dá conta de que eles condicionam seu pensamento. Em abono dessa afirmação, podemos citar: "... uma ideologia, isto é, um conjunto de idéias vivendo uma vida independente e unicamente submetido às suas próprias leis. O fato de que as condições de existência material dos homens, no cérebro dos quais se realiza este processo ideológico, determinam, em última análise, o curso do processo, este fato permanece inteiramente ignorado por eles, senão não haveria mais ideologia". (Engels, "Ludwig Feuerbach")

Em outras passagens, conceituaram diversamente, atribuindo às ideologias uma participação na elaboração dos fatos reais: "Parece-me de uma evidência indemonstrável que um ponto de vista ideológico possa reagir sobre sua base econômica e modificá-la". (Engels, "Cartas")

"Nossa concepção da história se resume nisto: é tão verdade dizer que as circunstâncias fa-

zem os homens, quanto dizer que os homens fazem as circunstâncias". (Marx, "Ideologia Alemã")

Discutida e desenvolvida essa acepção da palavra, ela foi ganhando sentido de doutrina que inspira ou parece inspirar a orientação de um governo, um partido político, grupos humanos e até existências individuais.

Os próprios marxistas, atualmente, afirmam: "a ideologia desempenha imenso papel na vida social, na história da sociedade. Espelhando as condições da vida material da sociedade e os interesses das diferentes classes, a ideologia, por sua vez, atua sobre o desenvolvimento da sociedade.

Objeto de estudos nas várias correntes de idéias, a Ideologia chega ao conceito preciso, em nossos dias, depois de ter passado por três interpretações:

1 — Ideologia reflexo: a ideologia seria um reflexo da realidade objetiva na consciência do homem, portanto seria passiva e condicionada pelo mundo externo à consciência.

2 — Ideologia instrumento: seria uma criação da consciência para justificar certas situações de privilégio. Os interessados na manutenção de certo "statu quo", as classes dominantes, criá-la-iam para fundamentar racionalmente a posição que ocupassem.

3 — Ideologia projeto: por esta interpretação, a história e os fatos só têm sentido na medida em que concretizam um "projeto" de realização do indivíduo ou do grupo, sua ideologia. A ideologia seria, portanto, a englobadora, a doadora de sentido aos fatos e à história.

Com isso, vemos que ela foi interpretada em relação à vida, de maneiras que a levaram a posições radicalmente opostas:

(*) Conferência realizada em 17-8-64, na ECEMAR, durante o Estágio de Instrução sobre manutenção da Segurança Interna contra a Guerra Revolucionária.

para Marx, ela era um reflexo, condicionado pela vida, ao passo que para os existencialistas de Sartre ela é que condiciona a vida, pois o projeto de vida é fruto dela.

Um conceito bem atual, que ajusta com muita propriedade o resultado de investigações recentes sobre o assunto, é o seguinte: "é ideologia toda construção intelectual que, embora pretendendo atingir a verdade e sendo também suscetível de confirmação ou rejeição, não pode, por enquanto, ser integralmente confirmada ou rejeitada".

Vamos comentar esse conceito.

1 — "As ideologias são construções intelectuais". Elas pretendem dizer, racionalmente, o que é a realidade histórica. A ideologia tem a forma de um conhecimento e, desse ponto de vista, ela se situa entre a ciência e a utopia.

a. Ciência e ideologia

Que caracteriza a ciência? Seus enunciados possuem sentido preciso, ela indica, explícita ou implicitamente, as circunstâncias e condições em que eles podem ser verificados, e essa verificação é independente do tempo, pode ser feita em qualquer época com resultados semelhantes.

E a ideologia? Ela é constituída por pensamentos que, embora racionalmente formulados e ciosos de sua possibilidade de demonstração, não podem, contudo, ser confirmados ou desmentidos de maneira decisiva. O que caracteriza, portanto, as ideologias é uma racionalidade apenas esboçada, ainda em suspenso. Por que essa característica, que nos impede de estabelecer a verdade ou falsidade da ideologia? É que o conteúdo das ideologias é constituído sobretudo pelo presente vivo, e tal presente é demasiado "vivido" para poder ser verdadeiramente "pensado"; por outras palavras, o objeto a que elas se referem se encontra demasiadamente próximo de nós para que

possamos dominá-lo com o olhar e descobrir-lhe totalmente o significado.

Essa tese é passível de duas interpretações:

Pela primeira, pode significar que nosso mergulho no presente, nossa coincidência com ele, nos impede de colocá-lo objetivamente, de vê-lo tal como é; não somos capazes de chegar a um pensamento firme a seu respeito, nem os outros são capazes de refutar nosso ponto de vista de maneira definitiva.

Conforme a segunda interpretação, a incerteza da consciência ideológica provém menos de sua inserção no presente que do fato de encontrar-se esse presente a caminho de elaborar seu próprio sentido e de que esse sentido a bem dizer não existe. Devemos distinguir entre a realidade humana que "se faz" e a realidade humana "já feita". Enquanto a história se constitui, é contraditório supor-se que possa ser percebida de maneira perfeitamente objetiva. As ideologias se apresentam, justamente, como a consciência do mundo histórico em formação e de seu sentido ambíguo. Não existe, no momento em que se formulam, nenhuma compreensão possível, de tal sentido, melhor que a por elas apresentada. A multiplicidade das ideologias e a luta que entre elas se trava exprimem simplesmente a indecisão imanente à história em gestação.

Essa concepção da natureza das ideologias reconhece a ligação estreita entre ideologia e realidade: as ideologias representam o conhecimento ao mesmo tempo imperfeito e imprescindível da realidade humana em gestação. Fica superada, pois, a tese da causação das ideologias por uma realidade subjacente. O sentido que a ideologia confere à realidade não é nem o reflexo nem o instrumento e nem mesmo a tomada de consciência de um sentido objetivo, gravado nas coisas, pois tal sentido ainda não existe. Longe de produzir as ideologias, a realidade histórica

é interpretada e, de certo modo, antecipada por elas. Toda ideologia se apeg a indícios e disputa com as outras a oportunidade de ser a doadora do sentido à história. Quando a história se vai concretizando, vai eliminando, progressivamente, algumas ideologias, transformando uma dentre elas (ou um compromisso entre elas) em verdade histórica. Assim, as ideologias têm um papel líder na formação da história. Elas intervêm na sua constituição e significação, juntamente com diversos outros fatores.

Uma ideologia pode, portanto, fazer parte da própria tessitura da história. Mas, por outro lado, ela se deixa envolver pela história decorrida. Uma ideologia nunca é mais do que suposição a respeito do sentido da história e, se tal suposição contribui freqüentemente para emprestar orientação nova ao futuro humano, isso não impede que deva apagar-se diante do sentido verdadeiro que ela própria ajudou a construir. Portanto, o sentido verdadeiro, ao surgir, ultrapassa o sentido ideológico da história.

b. Ideologia e Utopia

Afirmamos anteriormente que as ideologias se situam, sob o aspecto do conhecimento, entre a ciência e a utopia. Já vimos o que caracteriza a ciência e a ideologia. Vejamos agora o que caracteriza a utopia e suas relações com a ideologia.

A utopia aponta "o que deve ser", partindo do ideal para contrapô-lo ao real. A ideologia diz-nos o que vai ser baseado no passado ou no presente que o "sugerem". Vejamos bem: a ciência "afirma com certeza" como se passará um fenômeno; a ideologia diz como o passado e o presente "sugerem" que um fato se dê; a utopia é mais gratuita, concebe possibilidades que, embora não excluídas pelo presente, não se acham, tampouco, sequer sugeridas.

A utopia constitui uma fuga em direção ao futuro. Ela parte do futuro para a situação atual

e não da situação para o futuro. A partir da concepção de uma possibilidade, considerada desejável, o utopista esforça-se por modificar o presente, por igualá-lo ao possível, ainda que este não possua raízes profundas naquele. Daí, o freqüente e quase necessário malôgro do empreendimento utópico. Partindo, ao contrário, da análise da situação, da totalidade presente-passado, a consciência ideológica esforça-se apenas por prolongar, rumo ao futuro, os vetores dessa totalidade. Daí a vontade (particularmente a marxista) de reduzir ao mínimo as suposições referentes ao futuro, à forma que este deverá assumir. Existe, portanto, na ideologia, uma vontade apaixonada de permanecer o mais próximo possível da realidade — o que basta para distinguir perfeitamente a consciência ideológica da utópica. Todavia, a racionalidade, que lhes é comum, é suficiente para colocá-las, em relação às concepções científicas, dentro da mesma categoria, oposta às representações puramente emocionais.

2 — “A ideologia não pode, por enquanto, ser integralmente confirmada ou rejeitada”.

Em relação a ela, são possíveis, apenas, as verificações parciais. Quando ela se concretizasse totalmente, já não seria ideologia e sim história. Isso é que a contrapõe, de maneira rigorosa, à ciência. Esta independente do tempo para verificação, ao passo que a ideologia só pode ser verificada no futuro, não é suscetível de verificação no momento.

CAPÍTULO II

A IDEOLOGIA COMUNISTA

Pelo próprio título do nosso trabalho, percebe-se que não nos propomos tratar do comunismo apenas como princípio de organização econômica, em que os meios de produção e os bens produzidos sejam propriedade coletiva. Pretendemos estudar o comunismo como ideologia, isto é, como projeto de reforma da sociedade que permita implan-

tar o princípio econômico acima enunciado e tire dêsse objetivo tôdas as consequências e implicações que incidem nos demais campos do pensamento, do sentimento e da atividade humanos.

Analisaremos, portanto, o comunismo, como ideário constante das cartas programáticas dos partidos e organizações que disputam a oportunidade de concretizá-lo, a partir da posse do poder. Na captação dessas idéias, limitar-nos-emos às fontes constituídas pela criação e sistematização de Marx e Engels e por aqueles que, depois dêles, têm reivindicado serem continuadores da sua obra.

Já vimos, no capítulo anterior, que existe uma interpretação das ideologias que as encara como projeto, do grupo ou do indivíduo, que condiciona a realidade. Apresentamos, também, o conceito de ideologia que julgamos mais pertinente, qual seja, aquele que lhe atribui papel mais limitado na conformação da realidade, conferindo-lhe a posição de fator, entre outros, na elaboração da história.

Em consequência, dois aspectos se deparam como apropriados para a explanação em curso: 1 — o sentido que o comunismo quer dar à história; a mensagem, com a visão de um estilo de vida, que êle propõe aos homens; enfim, o mundo que êle quer criar. 2 — a maneira como êle se vê e os recursos com que disputa, com as outras ideologias, a oportunidade de ser o vencedor, de ser o doador de sentido e o eleito da história.

1 — *O mundo que o comunismo quer criar*

Os limites dêste trabalho não permitem, é claro, desdobrar ou fundamentar o pensamento dos comunistas em tôdas suas facetas. Limitar-nos-emos a alguns ângulos que têm importância suficiente para definir um estilo de vida e caracterizar um destino humano.

Consultando documentação comunista, daremos a pala-

vra a um comunista, para ver, por dentro, como êles se expressam. É bom advertir que estamos tratando de “ideologia”; nem sempre estaremos ajustados, portanto, aos fatos reais.

a: Religião

No comunismo, a crítica da religião, até extingui-la, ocupa uma posição fundamental.

“A crítica da religião liberta o homem, dá-lhe desenvoltura, a fim de que possa pensar, agir, criar sua realidade como um ser liberto, senhor de sua razão. A religião é uma espécie de heliocentrismo ilusório, pelo qual o homem se julga girar ao redor de um grande sol. A crítica da religião revela ao homem que seu verdadeiro sol é êle mesmo. O homem só gira em torno dêste sol imaginário enquanto não aprende a girar em torno de si próprio”. (Marx, “Crítica da Filosofia do Direito de Hegel”)

“A religião desempenhou, primitivamente, uma verdadeira função social: era o receptáculo das lágrimas de uma humanidade oprimida pela miséria social.

Hoje, porém, quando o progresso técnico nos garantiu enfim a possibilidade de realizar a única revolução eficaz, a religião tornou-se inútil na luta contra a opressão. Não é só: tornou-se, por sua vez, instrumento de opressão que a revolução vitoriosa tem que remover de seu caminho.

A religião, como sistema filosófico, foi tributária, correspondeu a determinado estágio da civilização, hoje superado.

O homem religioso é vítima de uma ilusão.

A religião é o reino da ilusão.”

“A natureza existe, independentemente de qualquer filosofia. É a base sobre a qual nós, homens, produtos da natureza, nascemos e crescemos.

Além da natureza e dos homens, não existe mais nada. Os

entes superiores, criados por nossa imaginação religiosa, são apenas o reflexo fantástico de nosso próprio ser". (Engels, "Estudos Filosóficos")

"A crítica da religião tem por resultado fundamentar a doutrina de que o homem é, para o homem, o ente supremo". (Marx, "Crítica da Filosofia do Direito de Hegel")

A crítica da religião conduz, logicamente, à crítica das outras superestruturas. Na sociedade capitalista atual, existe um estreito paralelismo entre a opressão material dos homens pelas estruturas econômicas e sua opressão espiritual pela ilusão religiosa. É indispensável conduzir a luta nos dois planos".

"A religião é um dos aspectos da opressão espiritual que pesa sobre as massas populares, esmagadas pelo trabalho sem tréguas no interesse de outrem, pela miséria e a solidão". (Lenine)

"O marxismo é o materialismo. Por esse título, é ele tão implacavelmente hostil à religião como o materialismo dos enciclopedistas do século XVIII e o materialismo de Feuerbach. Ninguém o pode negar". (Lenine)

b. O homem e o Estado burguês

A burguesia teve "uma missão histórica eminentemente revolucionária". Ela representou o elemento progressista no antigo regime, antes da Revolução Francesa. Ela se constituiu em antítese, em contradição ao antigo feudalismo, situação que foi superada com a conquista do poder político por ela.

Instalada no poder, a burguesia começa a gestação da classe que a vai superar. É útil comparar essa afirmação com o estudo sobre a "luta dos contrários" na Conferência 103.

"A medida que a burguesia cresce, isto é, o capital, desenvolve-se também o proletariado, a classe operária moder-

na...". (Marx e Engels, "Manifesto Comunista")

A contradição entre burguesia e proletariado é apenas o reflexo de uma contradição inerente ao modo de produção capitalista: o trabalho industrial torna-se cada vez mais social, enquanto a propriedade dos meios de produção continua sendo propriedade privada.

Eis como a burguesia, que era classe revolucionária e progressista na luta contra o feudalismo, se transforma em classe reacionária, aferrada a um regime de propriedade não mais ajustado ao novo modo de produção de natureza social. O proletariado, ao contrário, começa a representar o elemento progressista. Íntimamente ligado aos novos processos de produção, tem consciência da necessidade histórica de instaurar uma outra forma de propriedade dos meios de produção, a coletiva, e uma nova forma de apropriação dos bens produzidos.

Criam-se, assim, entre burguesia e proletariado, interesses econômicos antagônicos e opostos.

"Nossa época, a época burguesa, se caracteriza por ter simplificado as oposições de classe. Toda a sociedade se cinde, sempre mais claramente, em duas grandes alas, em duas grandes classes em choque: a burguesia e o proletariado". (Marx e Engels, "Manifesto Comunista")

Acentua-se, então, a missão do Estado. Este sempre foi um instrumento a serviço da classe dominante. Na época da burguesia, ele é o elemento de dominação de que ela se vale para reprimir as aspirações do proletariado. Acentuando-se o antagonismo, mais o Estado se vai tornando autoritário e policial.

"O Estado é um produto da sociedade numa época determinada do seu desenvolvimento. Constitui o reconhecimento tácito de que essa sociedade se cristalizou numa contradição

insolúvel e se dividiu em antagonismos inconciliáveis, que não consegue superar. A fim de que as classes opostas, com interesses econômicos contraditórios, não se entredorem e não devorem a sociedade numa luta estéril, torna-se necessária uma força que aparentemente transcenda as classes, incumbida de atenuar as tensões e mantê-las nos limites da "ordem". Essa força, que nasceu da sociedade, que a transcende e que dela se aliena progressivamente, é o Estado". (Engels)

O Estado tem a pretensão de estar acima das classes e ser imparcial, mas na realidade é um instrumento disfarçado que realiza os interesses da classe dominante. Não há o Estado juiz, o Estado que promove o interesse geral.

Há é o estado da classe dominante, limitado pelos interesses dela, que devem concretizar-se.

O proletariado, então, organiza-se e faz a revolução. O objetivo desta é a abolição do Estado burguês.

c. A Ditadura de Proletariado

A Revolução suprime o Estado burguês. Isso acarretará a supressão da dualidade de classes e assim fica superada a luta de classes e cessa a exploração do homem pelo homem.

Mas, não se chega imediatamente ao ideal da sociedade comunista. Há uma fase intermediária, a etapa socialista, na qual o poder do Estado é levado ao extremo.

"O Socialismo é a declaração da revolução permanente, a ditadura de classe da revolução, a ditadura de classe do proletariado como fase de transição necessária à supressão das diferenças de classe em geral, à supressão do regime de produção sobre o qual se apóiam, à supressão de todas as formas de relações sociais correspondentes a esse regime, à supressão de todas as idéias que emanam dessas formas de relações

sociais". (Marx, "A luta de classes na França")

A ditadura do proletariado é, portanto, concebida como um período intermediário entre o Estado burguês do passado e a sociedade comunista do futuro.

"Entre a sociedade capitalista e a sociedade comunista se insere o período de transformação revolucionária da primeira na segunda. A esse período corresponde uma fase de transição política, na qual o Estado só poderá ser constituído pela ditadura revolucionária do proletariado". (Marx, "Crítica ao programa de Gotha")

"A primeira etapa na revolução operária é a instauração do proletariado como classe dominante". (Marx e Engels, "Manifesto Comunista")

Essa etapa caracteriza-se, economicamente, pelo lema: "De cada um segundo suas capacidades, a cada um segundo o seu trabalho".

d. A Sociedade Comunista

A ditadura do proletariado tem por missão criar as condições necessárias para o estabelecimento de uma sociedade comunista. Esta surgirá, automaticamente, como fruto de uma longa maturação social. Enquanto o Estado burguês deve ser rapidamente liquidado, a ditadura do proletariado deve extinguir-se lentamente, e com ela o Estado. É que entre burguesia e proletariado existe antagonismo, mas na sociedade socialista não o há. Há, apenas, contradição entre a cidade e o campo. Não há, pois, derrubada de uma classe por outra, mas desaparecimento gradual das diferenças entre elas.

"Se o proletariado, na luta contra a burguesia, se constituiu numa classe, transformasse, pela revolução, em classe dominante, e, como tal, suprima pela violência as velhas condições de produção. Suprime, por isso mesmo, as condições de existência do antagonismo de classes, as classes no seu conjunto e sua própria condição de

classe dominante". (Marx e Engels, "Manifesto Comunista")

A supressão das classes acarreta o perecimento do Estado.

"Desaparecendo o antagonismo de classes, pelo processo desse desenvolvimento, toda a produção haverá de se concentrar nas mãos de indivíduos associados. Então o poder político perderá seu caráter político, pois não é ele mais que a força de uma classe organizada para a repressão de outra classe". (Marx e Engels, "Manifesto Comunista")

As condições econômicas devem evoluir antes que seja possível uma evolução social e política.

A sociedade comunista integral só começará a existir quando for produzida uma tal abundância de riquezas que, sem inconvenientes para o regime ou as pessoas, cada indivíduo o possa consumir quanto necessitar.

O lema desta etapa final é: "De cada um segundo suas capacidades, a cada um segundo suas necessidades".

e. A Nação

A nação é uma realidade objetiva, que se caracteriza pela comunhão de língua, de território, de vida econômica, de formação psíquica e cultural, historicamente constituída em moldes que a tornam uma comunidade estável.

Esses elementos constitutivos da nação estão em interação permanente. Nenhum deles, tomado separadamente, basta para constituir a nação.

Alguns elementos, como raça e Estado, não chegam a ser essenciais na elaboração da comunidade nacional.

Chamam-se nações burguesas as que nasceram na época do capitalismo ascendente. Nessa época, a classe ascendente, a burguesa, dirigiu conscientemente a formação da unidade nacional. Ela representava, então, contra os feudais reacionários,

os interesses da maioria da nação. É por isso que ela foi patriota, diante da traição dos feudais que, na esperança de reencontrar a supremacia perdida, declararam guerra à nação. Mas, não se deve perder de vista que a luta nacional da burguesia teve sempre razões de classe.

O aspecto principal e durável da luta nacional levada a efeito pela burguesia é o nacionalismo. Este aspecto tomou maior importância à medida que crescia, diante da burguesia exploradora, a classe explorada, antagonista, o proletariado. O nacionalismo está sujeito aos interesses da classe burguesa. Ele considera como negligenciáveis as diferenças de classe no interesse da nação. Preconiza e proclama a "união sagrada" em face dos interesses que apresenta como nacionais, mas que outra coisa não são que os de classe dominante, a burguesia. A burguesia procura, assim, afastar o proletariado de sua luta revolucionária contra a opressão e é por isso que o proletariado não se poderá libertar se não combater o nacionalismo.

A burguesia utiliza a força da idéia de unidade nacional para empreender suas guerras de enriquecimento. Foi assim, por exemplo, em 1914, tanto para a burguesia francesa como para a burguesia alemã. Daí a famosa frase de Anatole France: "Acreditando-se morrer pela pátria, morre-se pelos industriais".

A atitude do proletariado, diante da questão nacional, é inspirada pelos seus interesses e deveres de classe revolucionária: é, pois, uma atitude de princípio.

Foi difundida, por Marx e Engels, no Manifesto do Partido Comunista (1848), que termina com a célebre palavra de ordem: "Proletários de todos os países, uni-vos!"

Este é o internacionalismo proletário.

Já vimos que o nacionalismo burguês tem uma base objeti-

va: o interesse da classe exploradora. O nacionalismo tem precisamente por papel atirar os trabalhadores dos vários países uns contra os outros.

Mas o internacionalismo proletário tem, ele também, uma base objetiva, que também é uma base de classe. Membros de uma classe explorada, os proletários de todos os países têm os mesmos interesses, que os contrapõem à classe exploradora.

O internacionalismo não é, pois, uma característica acessória da luta proletária de classe. Ele é essencial e é por isso que Marx e Engels foram também os fundadores da 1.^a Internacional, a Associação Internacional dos Trabalhadores (Setembro de 1864).

A vitória da revolução proletária cria um novo tipo de nação, a nação socialista. Esta proporciona novos tipos de relações, em seu seio e na esfera das relações internacionais.

A característica principal das relações entre nações socialistas é a igualdade de direitos. Num Estado multinacional, as nações que o constituem conservam seu direito de livre disposição. Fica assegurado, assim, o desenvolvimento das nacionalidades, de todos os pontos de vista.

2 — *A autovisão e a competição do comunismo com as outras ideologias.*

O comunismo vê-se como essencialmente transformador e possuindo as bases mais sólidas para realizar as transformações que deseja. Marx disse: "Os filósofos, até hoje, só fizeram interpretar o mundo. Trata-se agora de transformá-lo".

Esta transformação é uma questão de ação revolucionária do proletariado.

"As teses teóricas dos comunistas não se fundam, de modo algum, sobre idéias ou princípios inventados ou descobertos por algum reformador do mundo. São apenas a generalização das condições de uma luta de classes, de um movimento histórico que se processa sob nos-

sos olhos". (Marx, "O Manifesto Comunista")

Para Marx, não há teoria sem prática, filosofia sem método de ação. A teoria deve fornecer armas à prática; a filosofia deve dar argumentos à ação política.

"A tarefa imediata da ciência, segundo Marx, é dar à luta de classes a palavra de ordem, a senha exata. É apresentar objetivamente esta luta como o produto de um sistema determinado de relações de produção. É saber compreender a necessidade desta luta, seu conteúdo, a marcha e as condições do seu desenvolvimento. Seria impossível formular um plano de luta sem estudar, em todos os seus pormenores, todas as formas concretas que esta luta reveste, a fim de segui-la em cada um de seus passos, no momento preciso em que ela passa de uma forma a outra. Só assim é possível, a cada momento, interpretar a situação concreta, sem perder de vista o sentido, o objetivo geral da luta, que é a abolição completa e definitiva de todas as formas de exploração e de opressão". (Lenine, "O Que São os Amigos do Povo")

O comunismo deve ser, pois, uma filosofia que se orienta para a ação e uma ação que pressupõe a filosofia. A ação, ao mesmo tempo, alimenta e completa a filosofia; à medida que a ação revolucionária transforma o ambiente, novos aspectos deste vão-se revelando, nos quais a filosofia irá encontrando novos enriquecimentos.

A ação aparece, assim, como um ponto de partida para um novo processo de desenvolvimento da filosofia.

"Como a filosofia recebe do proletariado suas armas materiais, assim o proletariado recebe da filosofia suas armas espirituais." (Marx, "Crítica da Filosofia do Direito de Hegel"). Eis aí o ciclo que confere tamanho dinamismo ao pensamento e à ação marxista. A filosofia dá força para um empreendimento, este se concretiza, produz novos dados que reforçam

a filosofia, esta elabora novas idéias e estas reforçam uma nova ação. Assim, indefinidamente.

Fala-se muito no papel messiânico que Marx atribui ao proletariado. Entretanto, seria falso ver-se nesse papel messiânico a misteriosa predestinação de uma classe eleita. As condições históricas que beneficiam o proletariado na batalha do homem pela autolibertação explicam-se por motivos bem precisos. Com efeito, o proletariado representa, no estado atual da sociedade, o verdadeiro elemento progressista, pois, graças à organização atual do trabalho em que está envolvido, só ele é capaz de compreender a necessidade da socialização dos meios de produção, reclamada pela evolução cientificamente definível das estruturas econômicas. Além disso, só ele, reduzido à miséria, sentindo na própria carne toda a desumanidade da atual situação e provocado até a revolta, saberá dar o necessário encaminhamento à grande inquietação do mundo atual.

Competirá ao partido comunista orientar a ação do proletariado e manter um contato contínuo entre o conhecimento teórico das condições da ação e a ação revolucionária efetiva. A necessidade desta ação é constantemente lembrada contra todos os que têm a tendência de ver no comunismo apenas uma teoria econômica e política.

"Para o materialismo prático, isto é, para o comunista, trata-se de revolucionar o mundo atual, de agredir e modificar na prática a situação estabelecida". (Marx, "Ideologia Alemã")

O proletariado não tem necessidade de uma caridade solícita que o vá ajudar; com suas próprias forças revolucionárias, saberá criar as condições de sua vitória.

"Crêem muitos que o proletariado deseja que venham em seu auxílio. O proletário não espera auxílio de ninguém. Conta apenas consigo". (Marx, Artigo de jornal, 1847)

"Só será possível abater a burguesia de seu pedestal transformando o proletariado em classe dominante, capaz de coibir a resistência inevitável, desesperada, da burguesia; capaz de organizar, por um novo regime econômico, todas as classes trabalhadoras espoliadas". (Lenine)

"Segundo Engels, o Estado burguês não "morre"; só poderá desaparecer esmagado pelo proletariado no deflagrar da revolução". (Lenine)

"A violência tem ainda uma missão histórica, uma função revolucionária. Segundo a expressão de Marx, ela é a parteira da sociedade antiga em gestação de uma nova sociedade. É o instrumento graças ao qual o movimento social abre caminho e rompe todas as forças políticas mortas e paralisadas". (Engels)

"Uma revolução é o fenômeno mais autoritário que existe. Por ela, uma parte da população impõe sua vontade a outra, por meio de baionetas, fuzis e canhões, todos meios autoritários por excelência. E o partido triunfador deve manter sua autoridade pelo receio que suas armas inspirem aos reacionários". (Lenine)

Com as citações acima, quise-mos mostrar como o comunismo se vê e como se propõe competir com as outras ideologias.

O comunismo vê-se como detentor único da solução que pode corresponder às necessidades objetivas criadas pelos fatos. Com o messianismo do papel do proletariado e a ausência de religião, a ideologia ocupa, nas personalidades que empolga, toda a área de dedicações que pertencia à religião e isso tudo dinamizado pela certeza de estar com a verdade.

Para concretizar a mensagem de que é portadora, a ideologia utiliza todos os recursos, preconiza até o uso da violência e encara a revolução como método. Por isso, contando com esse dado como de concretização certa em determinado momento, existe o interesse em preparar especialistas na revo-

lução, e os estudos sobre revolução e maneiras de criá-las, animá-las e conduzi-las são aspectos importantes nas preocupações do partido.

CONCLUSÃO

Depois de havermos discorrido sobre "ideologia" e "ideologia do comunismo", com as citações que abonaram, por pensadores credenciados, o que era afirmado, queremos concluir citando David Hume (1711-1776), eminente pensador escocês.

Em seus "Ensaaios Políticos", David Hume afirmava: "Todos os planos de governo que supõem grande reforma nas maneiras dos homens são simplesmente imaginários".

"Não acontece com as formas de governo como em outros dispositivos artificiais, em que é possível rejeitar um motor velho logo que descobrimos outro..."

"Um governo estabelecido possui vantagem infinita pela própria circunstância de estar estabelecido, o grosso dos homens sendo governado pela autoridade, não pela razão".

"Tentar experiências baseando-se simplesmente em argumentos supostos e em filosofia não pode ser o papel do governante sensato, que está na obrigação de respeitar o que trazem consigo os sinais do tempo; e embora possa tentar alguns melhoramentos em proveito do bem público, deverá ajustar as inovações, tanto quanto possível, à antiga construção e conservar inteiros os pilares principais e os alicerces da construção".

BIBLIOGRAFIA

- 1 — Emile Baas: Introdução Crítica ao Marxismo — Editora Agir, 1958.
- 2 — Michel Debrun: Ideologia e Realidade — Edição do ISEB, 1959.
- 3 — Georges Politzer: Princípios Fundamentais de Filosofia — Editora Fulgor, 1962.
- 4 — David Hume: Ensaaios Políticos — Edição IBRASA, 1963.

Observação: As citações de autores comunistas foram respingadas, em sua totalidade, nas copiosas transcrições que o livro de Emile Baas proporciona.

OS SETE DIAS DE OUTUBRO

(Conclusão da pág. 9)

lares a presença da Mulher Brasileira e das crianças que frequentam os bancos escolares.

Na Doutrina da Força Aérea, é prevista a "Mentalidade aeronáutica" da população. E esta mentalidade não cai do céu, mesmo na terra de Santos Dumont. É preciso forjá-la e perseverar forjando-a. Nem deve servir de desestímulo o fato de o Poder Econômico não ser compatível com as necessidades da expansão Aeronáutica militar e civil. Talvez maior seja a necessidade da ação psico-social no presente para que, no futuro, com outras condições econômicas, se encontrem homens esclarecidos do papel do Poder Aero-espacial.

Há, portanto, uma legião de brasileiros que deve acompanhar os progressos e problemas da aeronáutica. São industriais, comerciantes, engenheiros, técnicos, operários, professores leigos e religiosos, jornalistas, artistas, diplomatas, militares, mães de família e, principalmente, crianças e adolescentes.

Na verdade, todo aquele que, com seu trabalho, contribui para elevar o Poder Econômico do País está também elevando a Receita e afetando o Orçamento. E todo aquele que paga imposto deve interessar-se pelos problemas de sua Aviação Civil e de sua Aviação Militar, para bem avaliar como é aplicado o dinheiro dos contribuintes.

É uma tarefa gigantesca, mas essencial, pois o peso da Opinião Pública numa Democracia é algo que não se pode medir.

O brasileiro, graças à extensão do seu território, já tem natural simpatia pelo avião.

E quem não se maravilha ao ouvir uma criança indagar:

— "Quantas pessoas davam dentro do 14 bis?"

Realmente, Alberto Santos Dumont não estava sozinho. Nós e as gerações futuras temos de manter acesa a chama do ideal que o animou. Devemos todos cooperar para que a Semana da Asa atinja sempre a sua alta finalidade.

Se nada mais houver para ser feito, que cada membro da família aeronáutica visite uma Escola, em outubro.



Também temos
o nosso
Juiz de Paz...

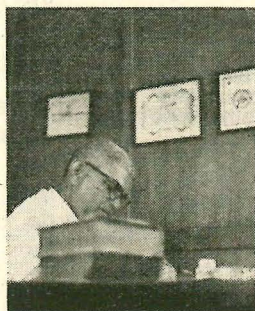
Seu nome é Ernani Siqueira: Juiz de Paz em Cabedelo

Quem mora em Cabedelo, na Paraíba, sabe que pode contar com Ernani Siqueira. Ele é o Superintendente do Depósito da Esso naquela importante cidade — um dos postos avançados do progresso, na batalha diária de suprir de produtos de petróleo uma vasta região do País.

Participando ativamente na vida de sua cidade, Siqueira é homem de grande reputação. Por isso, em 1958, foi nomeado pelo Governador do Estado, Juiz de Paz suplente. Nesta função tudo o que até hoje ganhou, tem destinado ao Centro Social de Cabedelo.

Casando ou dirigindo as operações no terminal de Cabedelo, Ernani marca com seriedade seu trabalho (há mais de 2.300 dias não ocorrem acidentes no Armazém, o que já lhe valeu um primeiro lugar no "II Concurso de Eficiência Operacional" e um diploma do Departamento Nacional do Trabalho).

Há 17 anos Ernani Siqueira está satisfeito conosco. E nós também com ele, porque Ernani, do mesmo modo que milhares de outros nossos funcionários, está integrado no nosso desejo comum de bem servir à coletividade.



A ESSO É ISSO... GENTE COMO VOCÊ TRABALHANDO PARA SERVÍ-LO

E A O A R

(Aos Valorosos Componentes e Instrutores da Turma 2-63)

ALCYR LINTZ GERALDO - Maj Int

Avião, segunda-feira, muito cedo,
Quase madrugada!

Nuvens e mais nuvens
É na base do V.I.
Desce aqui, desce agora ali
Cumbica, enfim...

Aulas e Aulas...
Sirene: maldita campanha!
Administração: Como é chato êste Fayol!
O S.I. do T.O.!
A Marcha Motorizada!
Aviação de Caça, de Bombardeio,
de Patrulha e de Transportes!
Fôrça terrestre: combate na localidade!
Fôrça do mar: operações com os "mariscos".

Ping-Pong! Sinuca no Cassino da Base!
Taifeiro: Um "Seven Up" geladinho
Com sanduíche de queijo!
Ah! Uma cervejinha depois das aulas
Como é gostosa!

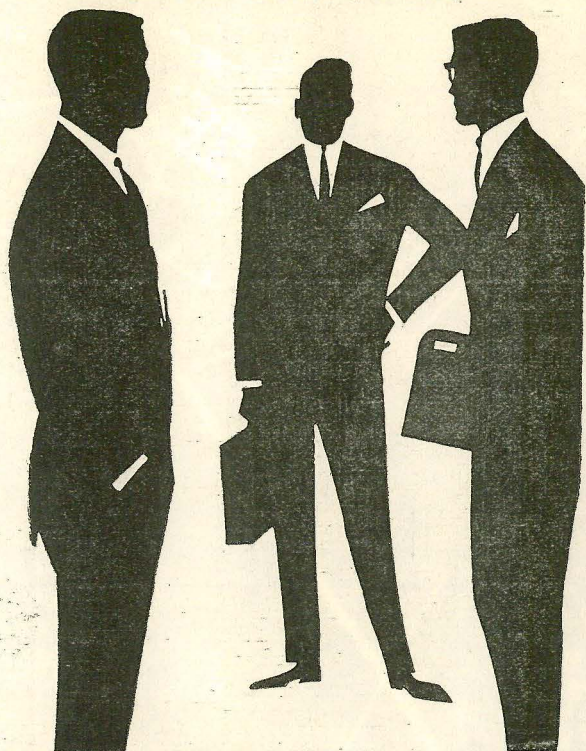
Provas e Provas! Testes e Testes!
O "Formigão" se aproxima:
Boatos e mais boatos!
Semana sem prova
Trouxe meu carro:
Cinema Astor, Jantar na cidade!
Ibirapuera, Av. São João:
Paulistinhas encapotadas!

Eis que chega o fim do curso...
O "Volley" já acabou:
Grupo Azul é campeão!

Sindicato! Manobra!
Esquadrões, Grupamento de Fôrça!
Ah, o T.O.! Como me persegue êste T.O.!

Vamos embora, minha gente,
Vamos logo ser major!
Saudade dos colegas,
do "gôzo", do "gágá"!
Volta pr'o nosso lar,
Acabou a EAOAR!

Reuniões internacionais



**com um toque
escandinavo...**

**via
FEIRA MUNDIAL
DE NOVA IORQUE**

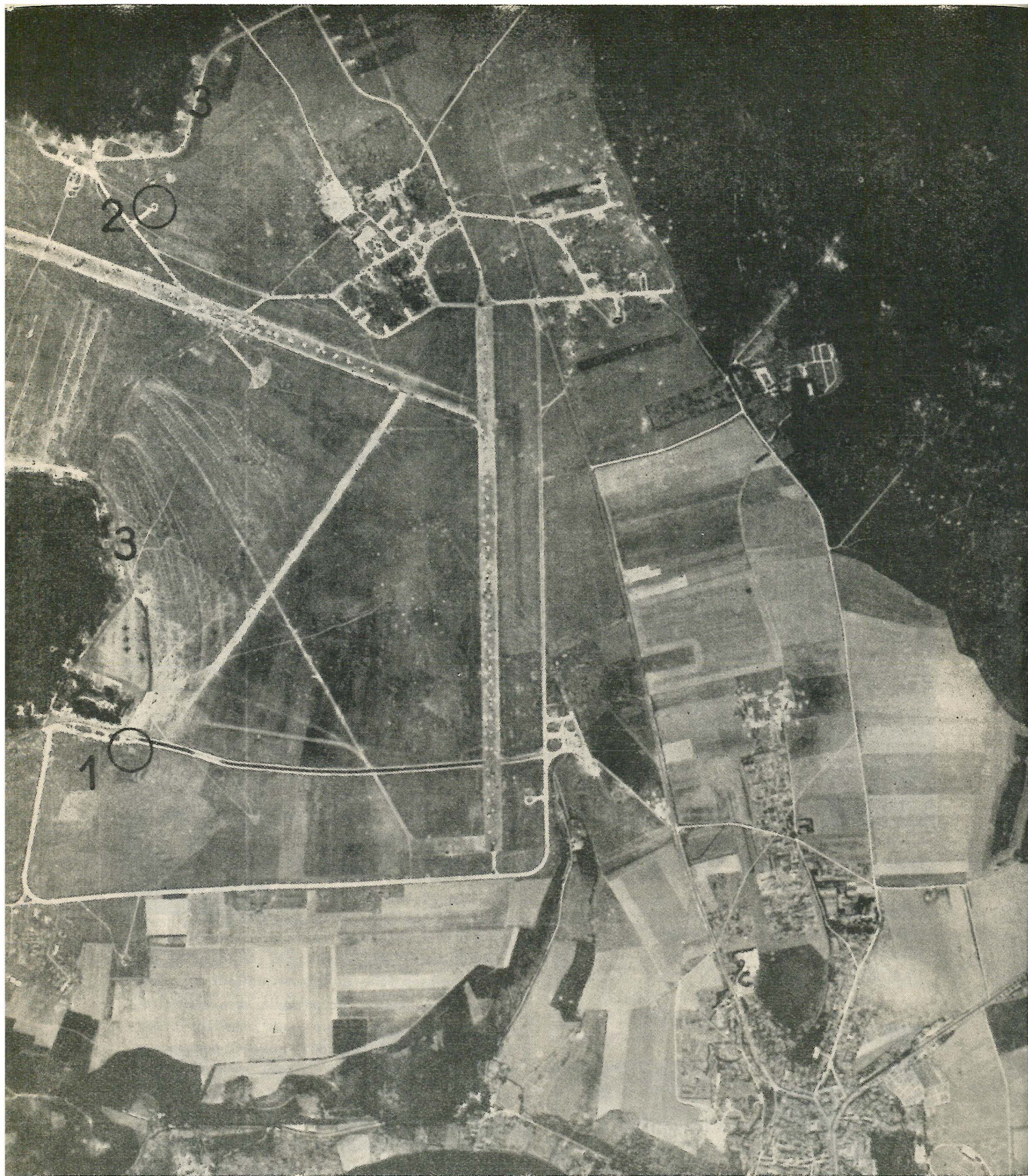


Tanto faz, na ida ou na volta... quando você fôr à Hospitaleira Escandinávia para participar de algum Congresso, Feira ou Convenção (por seu ambiente incomparável a Escandinávia vem sendo freqüentemente escolhida para êsses "meetings"), não hesite em dar uma "esticada" entre Copenhague e Estados Unidos, com a SAS, para ver o acontecimento do século - a Feira Mundial de Nova Iorque.



**Mais despesa? Menos de
US\$ 85.00 - apenas, e vá-
rias cidades adicionais que
você poderá visitar
SEM ÔNUS EXTRA!**

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



TERRENO DE REAGRUPAMENTO

Mesmo a esta escala, cada um destes aviões é identificável. O interpretador mede a envergadura com uma lente micrométrica e recorre a um álbum de silhuetas classificadas por ordem de envergadura crescente. A regularidade dos impactos sobre a pista permite concluir que foram resultados de sabotagem com o auxílio do emprêgo de minas. Em (1) T de aterragem. Em (2) área de compensação de bússola. Em (3) numerosos alvéolos na beira da mata.

A FOTOGRAFIA AÉREA

Pelo **COMANDANTE L. GERMAIN**

Tradução do Ten Cel Av **VIEIRA DE SOUSA**
("Revue Militaire D'Information" — julho/agosto de 1963)

DA "NACELE" DE UM BALÃO

A fotografia aérea é uma técnica recente, pois que tem pouco mais de 100 anos. Mas estamos longe de ver exploradas tôdas as possibilidades, de ter esclarecidos os múltiplos campos de experiências novas que ela oferece aos sábios e aos pesquisadores, e de ter esgotado suas potencialidades. O que é certo é que ela data do início da fotografia. É o aeronauta francês Nador quem "descobre" a fotografia aérea tirando, da "nacele" de um balão, a primeira vista aérea de Paris. Os métodos e os aparelhos mudaram pouco desde Nador, pois que o avião substituiu o balão, e agora o satélite faz concorrência ao avião. O aparelho fotográfico a chapas e manual aperfeiçoou-se para tornar-se uma câmera inteiramente automática, munida de um elemento de medida e podendo tomar uma rápida sucessão de fotos, dotado de uma objetiva de alta qualidade e de carregadores, permitindo trazer várias centenas de vistas ao fim de uma única sortida. O aparelho fotográfico moderno é de grande rendimento. Mas o princípio não mudou. Qual é êle? É o que vamos ver, ao falarmos das aplicações militares da fotografia aérea, antes de evocar os aspectos civis desta técnica cada dia aperfeiçoada, para terminar sobre os últimos aperfeiçoamentos da fotografia aérea a grande altitude, por aviões e satélites.

As descobertas científicas têm sido sempre, desde seu nasci-

mento, aplicadas à arte da guerra, e a fotografia, desde seus primeiros anos, não falhou esta regra imutável. Por quê? Porque a busca de informações tão precisas quanto possível sobre o inimigo tem sempre sido um dos maiores cuidados dos chefes militares.

A fotografia aérea devia trazer, desde, ou quase, o início, um concurso precioso à fotogrametria terrestre, mas seu desenvolvimento data sobretudo da Guerra 1914-1918, e foram os aviões alemães que primeiro utilizaram os aparelhos fotográficos destinados a tirar vistas de reconhecimento. A Primeira Guerra Mundial ocasionou, na verdade, enormes progressos ao reconhecimento fotográfico, sobretudo a partir do momento em que as frentes estavam estabilizadas e onde o fator tempo, isto é, a demora entre a tomada da foto e sua utilização, representava um papel bem menor que durante a guerra de movimentos. Os primeiros aparelhos de tomada de vistas verticais apareceram a partir de 1915. Um dos problemas técnicos iniciais, o das vibrações, foi solucionado, na França, graças à suspensão por bolas de ténis. A criação de um material bem estudado devia, a partir de 1916, permitir obter também, pelos aviões de reconhecimento, séries de fotografias dos terrenos de ataque.

Em breve, no fim da Guerra de 1918, grandes progressos tinham sido realizados, do ponto de vista do material, como o de exploração. Entre as duas guer-

As primeiras fotografias aéreas foram feitas da "nacele" de um balão. Hoje, satélites artificiais da Terra registram e transmitem imagens. Este progresso não é mais que uma etapa. Façamos uma parada e examinemos o caminho percorrido.

ras, a aviação de reconhecimento fotográfico desenvolveu-se e constituiu, por muito tempo, uma boa parte das forças aéreas de todos os países.

No curso da Segunda Guerra Mundial, ela atravessou novas etapas: em relação a aviões, os ingleses utilizaram com grande sucesso, fora os "Spitfires"-foto, os "Mosquitos". Os americanos utilizaram o P. 38 Lightning de cauda dupla, o avião em que Saint Exupéry fez, no Mediterrâneo e sobre o sul da França, as últimas missões de sua vida. Desde o fim da guerra, a situação mudou, mas, malgrado a aparição de armas revolucionárias, as necessidades de armas do ponto de vista de informações permaneceram as mesmas. O reconhecimento fotográfico não diminuiu de importância. Durante muito tempo os bombardeiros tiveram sua versão de reconhecimento, e é suficiente citar nos EE.UU. o Douglas RB-66, o Boeing RB-47K, o Martin RB-57D, o Convair B-58 A Hustler, assim como os bombardeiros V na Inglaterra e os IL-140 na URSS, para provar que o reconhecimento fotográfico está longe de estar morto. O RB-47K, por exemplo, que transporta três homens na equipagem, está provido de sete câmeras, uma no eixo vertical, duas no eixo ligeiramente inclinado lateralmente, três no eixo fortemente inclinado, e finalmente uma oblíqua para a frente. Voando a 12 000m de altitude, o avião pode fotografar, em três horas, 1 600 000 km². A fotografia aérea desenvolveu, além do mais, técnicas novas entre as quais a fotografia com infravermelho.

TÉCNICA DE INFRVERMELHO

Foi em 1800 que foram descobertos os raios infravermelhos. Sir William Herschell, tendo decomposto, graças a um prisma, um feixe de luz solar, constatou uma elevação de temperatura do violeta ao vermelho, mas sobretudo para o lado vermelho, fora da parte visível do espectro. Foi assim que se apercebeu da existência deste raio invisível. Os raios infravermelhos já justificaram sua utilização na fotografia aérea pelas suas propriedades particulares que permitem a penetração do véu atmosférico. O desenvolvimento da fotografia infravermelha está estreitamente ligado aos progressos técnicos realizados na preparação de emulsões sensíveis. Como fonte de irradiação, utiliza-se, de dia, a parte infravermelha de radiação solar. Mais de 50% do fluxo de energia solar se situam, com efeito, no infravermelho; durante a noite, é ainda possível fotografar com o auxílio de uma fonte artificial de radiações; por exemplo, com lâmpadas potentes, com emissão seletiva, dirige-se, diretamente, sobre os objetos desejados. O infravermelho torna possível a fotografia na escuridão, permitindo reduzir ao máximo a proporção da claridade visível, e torna assim a observação mais discreta e menos perigosa. Objetos quentes podem ser fotografados sem outra luminosidade que a do seu próprio brilho: pôde-se assim descobrir carros de assalto estacionados, após serem utilizados.

Uma fotografia infravermelha oferece certo número de particularidades e revela um aspecto pouco comum: a água aparece em preto, os metais e as paredes claras, em branco muito puro; cada elemento se comporta, na verdade, segundo seu poder de reflexão real ou aparente.

A verdura aparece clara, porque a clorofila, transparente aos raios infravermelhos, deixa ressaltar os seus raios, que são di-

fundidos pelas células vegetais das plantas.

Assim, é fácil distinguir as camuflagens que aparecem em sombra sobre o branco da folhagem verdadeira em particular; as camuflagens com pinturas verdes dão um preto muito nítido. Os engenhos blindados tornam-se muito visíveis por sua reflexão metálica.

Os terrenos recentemente escavados, para a colocação de minas por exemplo, são descobertos facilmente por uma fotografia com infravermelho.

Este procedimento apresenta uma outra propriedade marcante: o clichê com infravermelho descobre e registra, à distância, detalhes imperceptíveis em fotografia ordinária. Este fenômeno explica-se pela diferença de difusão entre o infravermelho e a luminosidade actínica. As partículas de vapor d'água contidas na atmosfera difundem menos as radiações de grande comprimento de onda: a utilização de filmes pancromáticos ou, mais simplesmente, de um filtro amarelo já diminui, fortemente, o efeito da bruma nas paisagens distantes. Um estudo científico da luminosidade difundida pelas pequenas partículas em suspensão no ar mostra que sua intensidade varia como o inverso da quarta potência do comprimento da onda para as partículas muito tênues. Assim, ela é dezesseis vezes maior para o azul que para o infravermelho. Produz contrastes mais acentuados que a fotografia normal, contrastes que tornam possível a fotografia em tempo brumoso, suprimindo o efeito do véu atmosférico e a tomada de vistas longínquas.

FOTOGRAFIAS A GRANDES VELOCIDADES

Na era das velocidades supersônicas, a técnica dos aparelhos fotográficos aperfeiçoou-se paralelamente à dos aviões. Para manter suas performances, a fotografia teve que se adaptar às grandes velocidades. Ela teve êxito. No futuro, os equipamentos e a técnica evoluirão

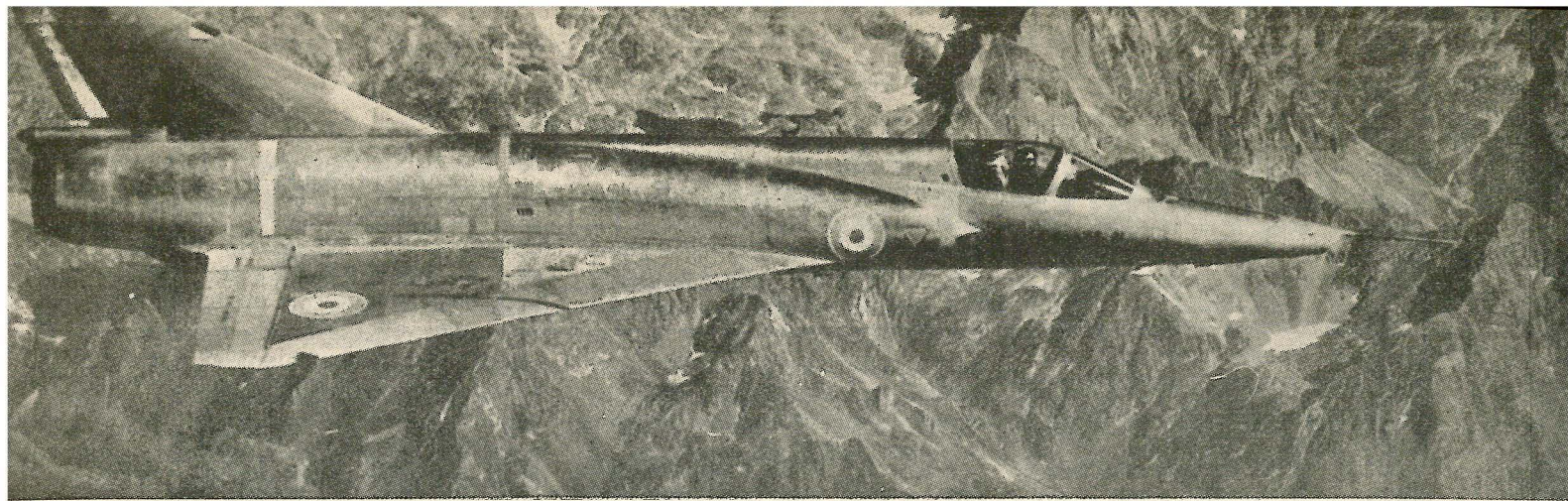
talvez diferentemente, mas, até agora, do ponto de vista militar, a precisão das informações fornecidas pela fotografia aérea permanece sem concorrência.

Correntemente empregada para obter, em um rápido sobrevôo, documentos precisos e duráveis sobre grandes extensões de território tornados inacessíveis pelas circunstâncias políticas ou militares, em tempo de paz como em tempo de guerra, a fotografia a velocidade do pássaro torna-se objeto de uma técnica especial que evoluiu naturalmente seguindo as possibilidades, os fins e as dificuldades que lhe são próprias.

Se os fins são essencialmente a informação propriamente dita e a cartografia, elas não são forçosamente militares, mas podem cobrir todos os ramos de atividades. A informação pode ser utilizada para fins comerciais, técnicos e pedagógicos. É, sobretudo, de ordem militar e comporta principalmente o conhecimento dos trabalhos inimigos, o controle dos trabalhos amigos, as modificações nos tempos estabelecidos para a comparação entre as fotos de vários reconhecimento sucessivos e os aspectos de conjuntos visíveis somente sobre uma foto aérea ampliada.

As variedades de vistas destinadas à metrofotografia terrestre correspondem às escalas para as quais se pretende estabelecer as cartas. Quanto às dificuldades, elas têm as mesmas causas que dão à fotografia aérea possibilidades excepcionais. O avião é móvel e desloca-se rapidamente. As fotografias correm o risco de saírem veladas. O terreno sobrevoado, variável, é mal conhecido, e é indispensável que as vistas se sucedam a uma frequência suficiente se se deseja restituir sem "furos" o percurso total do avião. A fotografia é também função da atmosfera e de circunstâncias que, na guerra, a tornam bastante difícil.

A utilização da fotografia aérea a grandes velocidades interessa, exclusivamente, à informação militar. Ela necessita um material próprio para a foto-



grafia que é impossível evocar aqui. Afirmaremos apenas que uma das dificuldades fundamentais para as fotografias aéreas provém do aparecimento do embaçamento. Ele resulta dos movimentos do avião, principalmente das vibrações e dos movimentos de translação. As vibrações gerais ou locais determinam uma rotação alternada do aparelho, e, para um regime vibratório determinado, a perda de nitidez produzida nos detalhes do solo é proporcional à altitude. É necessário, então, proceder à isolação vibratória do avião. Isto se consegue por meio de uma suspensão, cujas ligações são estabelecidas de maneira que a resultante dos esforços passe sempre pelo centro de gravidade do corpo suspenso e provoque o amortecimento regular das vibrações.

Estes suportes especiais para cada tipo de aparelho e avião são fabricados desde a borracha, cuja histerese é relativamente importante e facilmente regulável, conforme a composição da mistura que entra na sua fabricação.

Deram, até o presente, bons resultados, pois o embaçamento desaparece, praticamente, dos clichês obtidos naturalmente. Foram melhoradas assim e por toda sorte de outros procedimentos as fotografias. É assim que, nos aparelhos militares franceses de reconhecimento, se montam câmeras panorâmicas equipadas com um mecanismo automático que faz correr o filme sensível a uma velocidade proporcional à do avião, mas em sentido contrário, o que permite obter fotos de grande nitidez.

GRANDE ALTITUDE

As fotografias a grande altitude têm também grandes problemas. As performances dos aparelhos fotográficos desenvolvem-se cada dia. Estes aparelhos permitem fotografias panorâmicas a mais de 500 quilômetros de extensão, ou, ao inverso, imagens de uma grande precisão, concentradas sobre zonas restritas da ordem de 4 quilômetros, e isto a partir de uma altitude que atinge mais de 20 000 metros. Os ingleses obtiveram igualmente resultados marcantes. É assim que bombardeiros Victor, voando a 20 000 metros de altitude, puderam fotografar, em quatro horas e meia, toda a baía mediterrânea do Rhône às cadeias do Atlas, e do estreito de Gibraltar ao Oriente Médio.

Os problemas que se apressam à fotografia a grande altitude mostram dificuldades particulares, e as soluções encontradas revelam progressos imensos. Utilizam-se os mesmos princípios que para a execução de fotografias cartográficas habituais, cuja técnica está resolvida, mas certos métodos permitem o registro de detalhes terrestres a altitudes muito elevadas. As câmeras utilizadas são construídas segundo os mesmos princípios que os aparelhos ordinários. É assim que o grão fotográfico, mesmo se é mais e mais reduzido, tem, da mesma forma, um poder de redução limitado.

Outros fenômenos menos conhecidos limitam igualmente os detalhes registrados num filme de fotografia aérea. Entre eles, certos aspectos de condições

atmosféricas. Resultados excelentes não podem ser garantidos senão por uma boa visibilidade e exigem um contraste suficiente entre as diferentes partes da imagem; ou os detalhes do solo nos aparecem cada vez mais acinzentados e incertos, à medida que a altitude é maior. A razão deste fenômeno é muito simples: uma parte da claridade solar é difundida nas camadas inferiores da atmosfera, de sorte que o efeito produzido sobre a fotografia é um pouco parecido com um ligeiro nevoeiro.

No domínio da fotografia a grande altitude, os EE.UU. realizaram grandes proezas técnicas. Esperando o apronto final dos satélites de reconhecimento, as fotografias de aviões desempenham ainda um grande papel. Toda a grande imprensa falou na época do caso do U-2, que perturbou as relações russo-americanas nos últimos anos da administração de Eisenhower. Estes aviões-espiões são munidos de asas de grande tamanho, capazes de fazer voar a velocidades relativamente lentas e a altitudes superiores a 30 000 metros. Suas asas finas e alongadas permitem-lhe permanecer acima da altitude-limite dos aviões de caça a jato. Este caso revelou ao público os progressos extraordinários da fotografia aérea a grande altitude. Quanto ao futuro, os satélites de reconhecimento Somos (Stratospheric and Military Observation), dos EE.UU., permitirão filmar diretamente os territórios e transmitir as fotografias à Terra. Os satélites da série dos "Discoverer" devem igualmente comportar câ-

meras fotográficas, cujos filmes são recuperados graças a uma cápsula, logo que tenham passado certo número de vezes por cima do território da URSS.

O aparecimento dos satélites, chamados satélites-espiões porque transportam, constantemente, em torno da Terra, câmeras fotográficas, constitui, então, um fato novo de grande importância. À primeira vista, o emprego dos satélites de reconhecimento parece dever assegurar resultados ainda mais sensacionais que os das fotografias de aviões a grande altitude. Mas, as dificuldades são ainda maiores com efeito; não se puderam verificar até aqui, difundidas

pela imprensa, senão imagens bastante grosseiras e sem grandes detalhes, permitindo, em particular, observar a disposição das nuvens acima da superfície da Terra. Resta, de toda forma, para resolver, o problema da transmissão para a Terra de uma imagem obtida por estes satélites de observação.

Para os "tiros", satélites de observação meteorológica, por exemplo, a superfície da imagem é somente da ordem de 3cm² e a trama da ordem de 500 linhas, de sorte que os detalhes mais delicados são da ordem de 2/100 de mm.

Bem longe da atmosfera terrestre, outras fotografias foram efetuadas por meio de engenhos astronáuticos e retransmitidas para a Terra por aparelhos eletrônicos: elas têm, igualmente, deficiência de luminosidade.

Tôdas as pesquisas mostram o interesse da fotografia aérea, cujas realizações mais antigas, mas constantemente aperfeiçoadas em vários campos, são frequentemente conhecidas. Portanto, pesquisas são levadas a efeito em quase todos os países, e novas realizações vêm cada dia somar-se a outras.

Assim é que um aparelho americano permite obter imagens fotográficas do solo, diretamente, e a tradução das imagens eletrônicas das telas dos radares.

CAMPO CIVIL

Fora do campo militar, a fotografia aérea é de uma utilização cada dia mais extensa. Seria em vão tentar citar todos os campos de aplicação civis, face serem tão numerosos. Fotografias aéreas são feitas cada dia, com fim jornalístico, para ilustrar as reportagens consagradas aos acontecimentos esportivos. Os cartazes ou brochu-

ras de publicidade turística recorrem, constantemente, a fotografias tiradas em voo. Outras aplicações da fotografia aérea são de uma importância bem maior, a serviço de numerosos ramos da ciência ou da técnica, como: geologia, arqueologia, estudos geográficos ou cartográficos, cadastro, urbanismo, construção de estradas e vias férreas, trabalhos hidráulicos de irrigação e de drenagem, prospecção etc. A fotografia aérea fornece, também, elementos inapreciáveis para operações tão variáveis como a análise da circulação rodoviária, de estacionamento, apreciação dos prejuízos causados pelas inundações, os incêndios de florestas, os deslizamentos de terra ou qualquer outro cataclisma.

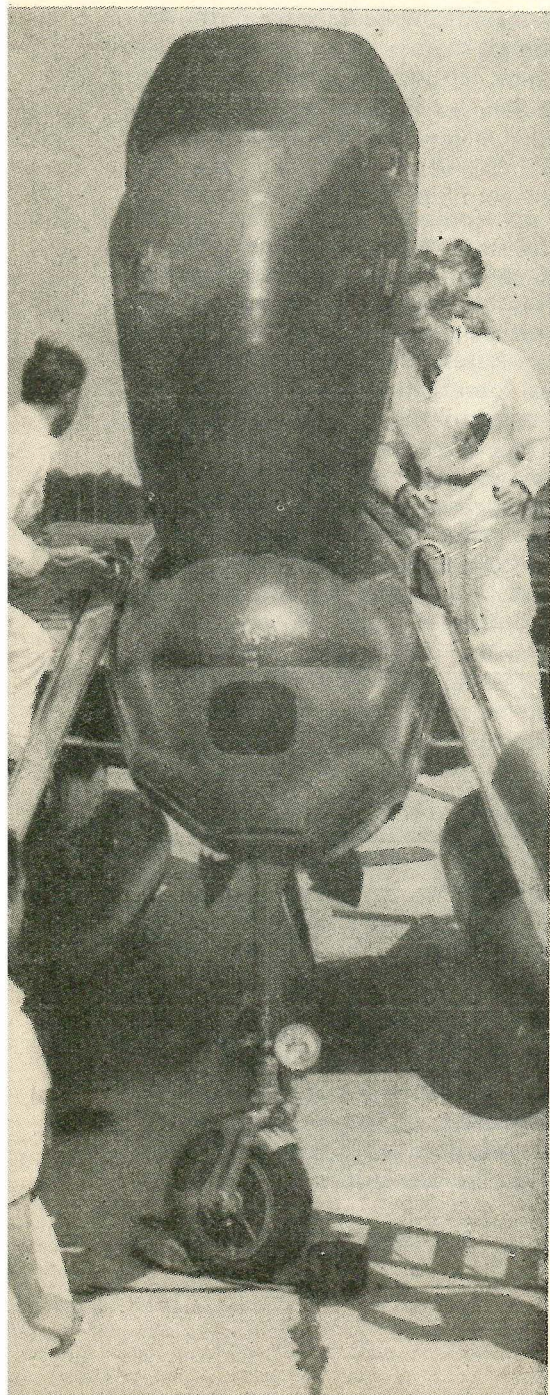
Fala-se, constantemente, das possibilidades da fotografia aérea em outros campos. Citemos, por exemplo, a "Helivisão": com auxílio de câmeras montadas em helicóptero, pôde-se rodar um filme completo, mostrando tôdas as belezas da França sob um ângulo novo. Já há muito tempo a fotografia aérea contribui para as pesquisas científicas e em particular para a arqueologia. Entretanto, é na confecção de cartas geográficas (mapas) que ela encontra sua maior aplicação. Nenhum organismo oficial de cartografia poderia passar sem ela.

Planos do cadastro com escala muito grande, planos de conjunto na escala grande para estudos econômicos ou a preparação de projetos técnicos, cartas topográficas de 1/20 000 ou de 1/100 000, cartas de conjunto em escala pequena, tôdas essas representações do terreno são obtidas de fotos aéreas.

Desde 1918, em efeito, os mapas são confeccionados quase que unicamente pela restituição de fotografias, que substituíram os antigos levantamentos do terreno. e o Instituto de Geografia Nacional dispõe de verdadeiras esquadrilhas fotográficas. Criado após o armistício de 1940 para substituir o Serviço Geográfico do Exército, êle foi mantido, em 1945, sob a for-

(Conclui na pág. 33)

← — — — — —
Retorno de missão. Os magazines
são retirados rapidamente. (Forças
Aéreas Belgas)



O Militar e a Guerra Revolucionária

Major-Brigadeiro DARIO CAVALCANTE DE AZAMBUJA

INTRODUÇÃO (*)

Honrado com o convite que me foi formulado pelo Comandante da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, Major-Brigadeiro Adamastor Beltrão Cantalice, para proferir a aula inaugural da abertura dos Cursos de 1964, escolhi como tema dessa palestra assunto que reputo da máxima importância e de indiscutível atualidade: **O Militar e a Guerra Revolucionária**.

Inicialmente, tentarei conceituar a "Guerra Revolucionária", estabelecendo as suas principais características; em seguida, procurarei situar as Forças Armadas face a essa nova modalidade de guerra, para, então, examinar a posição dos militares nesse novo cenário.

A expressão "Guerra Revolucionária", embora vulgarizada pelos franceses em seus estudos sobre as lutas na Índia-China e na África, foi criada, realmente, pelos formuladores da doutrina soviética. Com efeito, desde 1917, o líder soviético Lenine já ameaçava o "mundo imperialista", com uma "Guerra Revolucionária".

Mesmo constituindo, hoje em dia, expressão aceita e adotada genericamente, a denominação "Guerra Revolucionária" exige certa cautela e prudência na sua aplicação, pelas implicações de ordem jurídica que pode provocar a sua adoção.

CONCEITUAÇÃO

De fato, **guerra** é uma situação perfeitamente definida no Direito Internacional e caracteriza-se pelo estado de beligerância entre Estados soberanos, enquanto que, no âmbito nacio-

nal, a sua existência exige prévio reconhecimento pelo Governo e impõe medidas excepcionais.

Não será, portanto, coisa fácil ajustar essas condições a um tipo de luta interna, na qual as manifestações concretas de violência só têm lugar na sua fase final.

Convém, contudo, ter sempre presente que tal procedimento, sem dúvida criterioso e louvável, deve ser aceito dentro de certos limites, pois, do contrário, seremos levados, insensivelmente, à apatia e ao alheamento; apatia e alheamento que, sendo formas de cumplicidade involuntária, nos conduzirão, fatalmente, à inação. E inação numa "Guerra Revolucionária" é derrota certa.

Vemo-nos, assim, diante de um dilema: arrastar a Nação, talvez por precipitação, a uma guerra interna ou ignorar os fatos e nos transformarmos em colaboradores (ainda que involuntários) da sua própria destruição.

A única maneira de solucionar esse dilema será criar-se uma consciência coletiva da existência de uma agressão permanente (embora camuflada), que exige para combatê-la medidas defensivas adequadas.

Inaceitável será tentar travar a luta de forma clandestina, por ser a clandestinidade o clima especializado do agressor, onde ele terá, portanto, todas as probabilidades de vitória.

Para despertarmos essa consciência coletiva, devemos ter em mente que a ideologia comunista ou simplesmente o **comunismo** é pregado com muita firmeza e pertinácia, e seus adeptos se mostram cada vez mais obstinados e fanáticos. Sua atuação se faz sentir em todos os setores da atividade da Nação,

não obstante sua penetração ser mais acentuada nos meios universitários e intelectuais.

Enquanto isso, a democracia, se bem que dispondo de alguns adeptos devotados, tem o grosso de suas fileiras constituído de elementos tímidos e vacilantes, que se poupam aos riscos da luta.

A nossa democracia faz-nos lembrar o catolicismo que, sendo, inegavelmente, a doutrina religiosa mais difundida e conhecida no mundo ocidental, tem infelizmente um número reduzidíssimo de pessoas que de fato a pratiquem; cada um de per si procura adaptá-la às suas conveniências pessoais, numa tentativa vã de conciliar os seus interesses com a vontade de Deus.

A democracia não deve ser confundida com um simples e exclusivo movimento anticomunista ou de defesa do capitalismo. Sendo, como de fato o é, contra o comunismo, deve, antes de negá-lo, afirmar as suas virtudes e seus elevados princípios humanos, sociais e políticos.

Deve, em síntese, ser uma ideologia de afirmação e, consequentemente, de combate.

A democracia, a despeito de ser uma ideologia bastante flexível, tem sua origem e suas raízes em princípios fundamentais que definem e configuram a sua filosofia. Tem ela, entre outros, os seguintes objetivos:

- a) Garantir a liberdade, assegurando o direito de igualdade perante a lei;
- b) Proporcionar o maior bem ao maior número possível;
- c) Dar ao trabalho um sentido econômico, humano, moral e social;

(*) Conferência de abertura dos Cursos da ECEMAR, no dia 1 de outubro de 1964.

d) Adotar uma legislação específica que assegure a justiça social;

e) Estabelecer o bem-estar geral dentro da harmonia social;

f) Assegurar a paz internacional.

O comunismo, sendo uma ideologia materialista e originada na luta de classes, tem como finalidade:

a) Incitar e estimular a luta de classe;

b) Criar uma classe social única;

c) Subordinar essa classe ao Estado;

d) Eliminar a noção e o sentimento de pátria;

e) Impor-se pela propaganda, pela pressão, pela violência e pela Guerra Revolucionária;

f) Estabelecer uma paz mundial sob sua égide.

Essas duas ideologias são, por isso, irreconciliáveis e estão em permanente conflito. Conflito que, percorrendo continente e atravessando oceanos, tem hoje caráter mundial.

Na conceituação do Estado-Maior das Forças Armadas, a "Guerra Revolucionária" é assim definida:

"É uma guerra interna, de concepção marxista-leninista e de possível adoção por movimentos revolucionários diversos que — apoiados em uma ideologia, estimulados e até mesmo auxiliados do exterior — visam à conquista do poder através do controle progressivo, físico e espiritual, da população sobre quem é desencadeada, desenvolvendo-se segundo um processo determinado, com a ajuda de técnicas particulares e da parcela de população assim subvertida".

CARACTERÍSTICAS

Dessa definição muito bem concebida pelo EMFA, poderemos retirar o enunciado das principais características da "Guerra Revolucionária":

a) É uma luta interna, visando à conquista do poder.

b) Apóia-se numa ideologia;

c) Emprega todos os meios para a subversão da população;

d) Usa a própria população agredida como arma;

e) Segue técnicas de concepção comunista, embora possa ser usada por outras correntes ideológicas;

f) Recebe estímulo ou auxílio do estrangeiro.

Da análise dessas características, ressalta uma realidade evidente: na "Guerra Revolucionária" são fatores fundamentais o apoio e a participação ativa da população no movimento subversivo. Daí ser cada indivíduo um **objetivo a conquistar**.

Hitler, que, indiscutivelmente, foi o apologista e o implantador da estratégia psicológica da qual Lenine foi o precursor, afirmava:

"Porque haveria eu de desmoralizar o inimigo por meios militares, se posso fazê-lo melhor e mais economicamente por outros processos? Nossa estratégia é a de destruir o inimigo por dentro, vencê-lo por meio de si próprio. Na guerra, um homem morto é, apenas, um soldado a menos, enquanto que um homem desmoralizado é portador do medo, altamente infeccioso e capaz de propagar uma epidemia de pânico".

Para conquistar o apoio da população, ponto de partida para as atividades subversivas, impõe-se o desmantelamento dos valores tradicionais e a implantação de novos valores revolucionários, tarefa da qual se encarregam os "ativistas" ou "revolucionários profissionais".

Esses técnicos da subversão sabem muito bem que: "As massas não iniciam revoluções. A História, apoiada pelas outras ciências do comportamento humano, mostra que elas são inertes. Na realidade, são muito conservadoras e de assombrosa tolerância para com as deficiências dos seus governos".

Lançam-se, os revolucionários, por isso, contra o seu objetivo principalmente — o indivíduo — e, através dele, numa reação em cadeia, contra a sociedade que pretendem destruir. São seus alvos: os órgãos políticos, judiciários e administrativos; as associações de classes; os meios universitários, científicos e intelectuais; os sistemas de divulgação; as Forças Armadas.

Na conquista dos adeptos, usam os revolucionários profissionais várias técnicas. Em certos casos, procuram persuadir as pessoas sinceramente preocupadas com os problemas políticos, sociais e econômicos, mas descrentes das possibilidades da Democracia para resolvê-los. Em outras ocasiões, tentam seduzir os indivíduos frustrados, incapazes de atingir às posições que julgam merecer, ou os sem escrúpulos, atraídos pelas facilidades materiais que lhes são oferecidas. Em seguida, induzem essas pessoas a cometer atos ou a tomar posições, aparentemente sem maiores consequências, mas que sirvam aos revolucionários para comprometê-las. Para, finalmente, intimidá-las até conseguirem a sua completa rendição.

Vejamos agora como os "técnicos da subversão" agem para a destruição da sociedade e quais os setores preferidos para alvo de suas atividades:

Partidos políticos — Essas agremiações partidárias, na ânsia e na ilusão de se fortalecerem, admitem as composições mais estranhas e perigosas. Disto se valem os revolucionários para se infiltrarem e estabelecerem uma promiscuidade desmoralizadora, a fim de poderem influir na vida do partido, afastando os líderes democráticos e colocando em evidência os seus simpatizantes.

Afirmava Krushev em 1958: "Nas atuais circunstâncias, a colaboração do Partido com os outros partidos, para a transformação socialistas da sociedade, não é apenas possível como essencial".

Congresso e Assembléias Legislativas — A possibilidade de influenciar a elaboração das leis, principalmente as que trazem a estrutura política, econômica e social do país, é um poderoso atrativo para os revolucionários. Exploram, também, as facilidades de propaganda, oferecidas pela tribuna parlamentar e acobertadas pelas imunidades que o mandato lhes confere.

Vale a pena transcrever as seguintes palavras de Lenine:

“Os deputados comunistas devem subordinar toda a sua atividade parlamentar à ação extraparlamentar do Partido. A votação regular dos projetos de lei puramente demonstrativos não deve ser feita tendo em vista a sua adoção pela maioria burguesa, mas visando à propaganda e à agitação... Todo deputado comunista deve lembrar-se não ser ele um “legislador”, que emprega a linguagem comum de outros legisladores, mas um agitador do Partido enviado ao inimigo para forçar decisões...”

Poder Judiciário — A prerrogativa de julgar e o poder de interpretar a lei são encarados pelos agitadores subversivos como poderosa arma, não só na proteção dos interesses revolucionários, como também na perseguição aos que lhes oferecem resistência. Todos os setores da Justiça estão na alça de mira, mas dedicam especial atenção à Justiça do Trabalho e à Justiça Eleitoral.

Funções Administrativas — Como seria de prever, essas funções, pela relevância que têm na execução da Política do país, são cobiçadas e disputadas pelos revolucionários, recaindo sua preferência nos cargos de Assessoria, nos de Relações Exteriores, na Economia e Finanças, na Educação, na Previdência Social, etc.

Associações de Classe — Representando formas de arregimentação das massas e portavozes das suas reivindicações, é lógico que essas Associações sejam consideradas pelos revo-

lucionários como objetivo importantíssimo. Sua maior atenção está, entretanto, voltada para as Associações ligadas aos serviços fundamentais da vida social: energia, transportes, abastecimento, comunicações, etc.

Sistema Educacional — Nesse setor, os “técnicos da subversão” atuam simultaneamente, tanto no corpo docente, pela influência que podem ter na formação ideológica das novas gerações, como diretamente junto aos órgãos estudantis, pela oportunidade que têm de acionar uma das parcelas mais ativas e idealistas da população. Nessa operação, não desprezam, também, a possibilidade de penetração indireta nos lares dos estudantes, quer com fins de propaganda, quer para fomentar a desinteligência entre pais e filhos.

Órgãos de Divulgação — Sendo a propaganda uma das principais armas da “Guerra Revolucionária”, é compreensível que seus agentes desenvolvam um esforço tremendo para se insinuarem e se infiltrarem nos meios ligados aos jornais, emissoras de rádio e televisão, cinemas, etc.

Este é, também o caminho natural e mais fácil para obterem contato com os intelectuais, sempre muito visados pelos revolucionários.

Fôrças Armadas — É óbvio que a obtenção de adeptos e simpatizantes no seio das Fôrças Armadas é objetivo da maior importância para os “Agentes da subversão”. Caso houvesse possibilidade de as Fôrças Armadas serem envolvidas e conquistadas diretamente, não resta a menor dúvida que todas as demais formas de atividades revolucionárias, a que nos vimos referindo, seriam postas de lado sumariamente, e concentrados todos os esforços neste único e decisivo objetivo. Sabem, no entanto, os técnicos da “Guerra Revolucionária”, que a inoculação desse vírus nas fôrças armadas só é possível quando já se encontra con-

taminado todo o organismo da Nação.

Por essa razão, os elementos agitadores procuram infiltrar-se nas Fôrças Armadas, ocultando cuidadosa e covardemente a sua ideologia, à espera da oportunidade de se transformar em defensores de alguma aspiração justa e ainda não atendida pelos poderes competentes.

Conseguida essa posição, verdadeira **cabeça de ponte**, iniciam o trabalho de envolvimento de suas vítimas incautas, para, mais tarde, revelarem seus verdadeiros desígnios e arrastarem consigo, nesta ocasião, todos os que, desprevenidamente, lhes houverem dado apoio nas campanhas anteriores.

São de Fidel Castro essas duas declarações contraditórias:

Em 1958, na Sierra Maestra, falando ao jornalista Júlio Dubois:

“Nunca fui, nem sou comunista. Se fôsse, teria a coragem de proclamá-lo”.

Em 1961, discursando perante o Congresso Nacional das Escolas Revolucionárias:

“Naturalmente se nos erguêssemos no pico Turquino, quando não passávamos de “quatro gatos pingados” e disséssemos: Somos marxistas-leninistas — talvez não fôsse possível descer do alto daquele pico até à planura”.

A Democracia não deve nem pode conservar-se inerte e passiva, diante da voragem dos totalitarismos revolucionários. Sendo o indivíduo, a população e a sociedade os alvos do agressor, é em torno deles que se deve erguer o principal baluarte anti-revolucionário.

Ao setor político competirá, obrigatoriamente, aparelhar o Estado com meios legais adequados à importância do problema a enfrentar.

O setor econômico terá por missão superar os desequilíbrios, as condições de subdesenvolvimento e de atraso, tão propícios às fermentações que desagregam o organismo social.

Ao setor social caberá promover medidas próprias que permitam a todo indivíduo condições satisfatórias de saúde e educação, que lhe dêem oportunidade de progresso e lhe garantam padrão razoável de vida. Enfim, que fique assegurada a dignidade do Homem.

No setor militar, será mister, precipuamente, criar-se uma verdadeira mística de fidelidade ao regime democrático.

Sendo a própria população a principal arma da "Guerra Revolucionária", torna-se indispensável conquistá-la e arrebatá-la das mãos dos agitadores.

É erro perigoso, no entanto, pensar-se que, para isso, basta eliminarem-se o pauperismo, a doença, a ignorância, as desigualdades sociais. São elas, na realidade, medidas de grande importância, tão importantes que os revolucionários, fingindo defendê-las, tudo fazem para impedir a sua concretização; sendo necessárias, não são suficientes.

A completa conquista da população só se efetivará, realmente, quando tivermos adquirido a sua confiança, o seu respeito e a sua admiração.

Citemos uma declaração que nos parece oportuna, atribuída ao comunista cubano Anibal Escalante. Disse ele:

"Na realidade, Cuba não era um dos países da América cujo padrão de vida das massas fôsse o mais baixo. Ao contrário, seu padrão de vida era dos mais altos. No entanto, foi aqui que rebentou a primeira grande revolução patriótica e socialista do continente e que primeiro se quebraram as cadeias imperialistas. Se o desenvolvimento histórico tivesse sido ditado por aquele falso axioma, a revolução deveria ter-se realizado antes no Haiti, na Colômbia ou mesmo no Chile, países de populações mais pobres que a de Cuba em 1952 ou 1958".

A "Guerra Revolucionária" é, em síntese e antes de tudo, o instrumento de que se servem os totalitários, no seu propósito de dominar o mundo.

POSIÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS

A "Guerra Revolucionária" é **total**, pois visa a transformar a humanidade e adaptá-la à concepção materialista de vida; é **mundial**, porque nenhum país escapa à luta; é **permanente**, até que a revolução tenha êxito e desapareçam as classes; é **geral**, porque envolve todos os ramos de atividade pública e privada.

Durante o seu desenrolar não há batalhas, porque o inimigo foge ao combate com as forças regulares; não há frentes estabilizadas e suas formas de combate são a sabotagem, o terrorismo e a emboscada. A população é, ao mesmo tempo, o objetivo a conquistar e o terreno da luta.

De acôrdo com os estudiosos franceses, a "Guerra Revolucionária" desenvolver-se-á em cinco (5) fases, assim sintetizadas:

Primeira fase — considerada o período de gestação, nela predominando a propaganda e a guerra psicológica;

Segunda fase — prosseguimento das atividades de propaganda psicológica, reforçadas e complementadas pelos processos de pressão e de intimidação;

Terceira fase — definida pelo início dos atos de violência; sabotagem, emboscadas e guerrilhas. Criação dos grupos de guerrilheiros;

Quarta fase — caracterizada pelo fortalecimento gradativo das guerrilhas, que passam a tender para uma organização semelhante à dos exércitos regulares;

Quinta fase — identificada pela expansão do controle político-revolucionário sobre as chamadas "zonas liberadas". Transformação dos grupos de guerrilheiros em "exércitos populares".

Sendo o objetivo da "Guerra Revolucionária", segundo o seu mais experimentado General — o líder comunista Mao Tze-Tung — "subjugar a vontade de resistir do inimigo" — poderia-

mos, num conceito amplo, considerar como **operações militares** todas as ações, bélicas ou não, executadas no sentido de atingir aquele objetivo.

Estariamos, neste caso, ampliando exageradamente o campo de ação militar e invadindo área da competência das autoridades civis, sempre muito zelosas de suas atribuições e prerrogativas.

Devemos ter sempre presente que, em se tratando de "Guerra Revolucionária", os limites de atribuições nem sempre estão claramente definidos, dando margem a que, por desconhecimento do problema ou mesmo pelo interesse em não ceder posições pessoais ou políticas, surjam interferências capazes de impedir a ação oportuna e necessária. Dêsses possíveis pontos de fricção entre autoridades civis e militares, aproveitar-se-ão os revolucionários para determinar a fraqueza da nossa organização.

Assim, será preferível e mais prudente relacionar o conceito de **operações**, com a fase de militarização da "Guerra Revolucionária", que começa com a prática de atos de violência (terceira fase). Conseqüentemente, as duas primeiras fases são tarefas específicas da autoridade civil.

Durante o desenrolar das duas primeiras fases da "Guerra Revolucionária", cujos controle e repressão, como já dissemos, são da alçada e responsabilidade do Poder Civil, os técnicos da subversão arregimentam adeptos aproveitando-se da perda de fé na Democracia, que, às vezes, se encontra abalada pelas fraudes eleitorais, pela corrupção administrativa, pelo desejo de enriquecimento rápido e ilícito, pela indiferença ante a necessidade e o sofrimento alheios.

Os especialistas da revolução procuram, por isso, com todo o empenho, manter perturbados os espíritos, dando origem a sentimentos contraditórios e tornando os ânimos indecisos e inquietos.

Atingida essa etapa, dão início à sabotagem e aos atos de terrorismo, desencadeando, simultaneamente, violento ataque às instituições e às personalidades do Governo. Abrem-se, nesse momento, para o processo revolucionário, dois caminhos diferentes, ambos conduzindo ao mesmo objetivo: queda do Governo e derrubada do regime. São eles: a via eleitoral, com a inseparável promessa de supostas medidas de salvação nacional, e a rebelião armada.

Embora o comunismo não tenha tido sucesso, até hoje, na conquista do Poder pela **via eleitoral**, continua sendo a linha recomendada, pelo menos aparentemente, por Kruschew. Já para Mao Tze-Tung e Fidel Castro, a **rebelião armada** é a única solução revolucionária para a tomada do Poder.

Passaremos, agora, a analisar a "Guerra Revolucionária" sob os seus aspectos militares, isto é, aqueles que estão dentro da esfera de ação das Forças Armadas.

Começaremos procurando focalizar os princípios estratégicos e táticos que regem as operações militares no emprego das guerrilhas.

Para isso, recorreremos a Mao Tze-Tung, considerado o maior técnico de "Guerra Revolucionária" e possuidor de uma enorme experiência que lhe forneceu a Revolução Chinesa.

Diz Mao Tze-Tung no seu livro "Estratégia da Guerra Revolucionária na China": "Somos contra as campanhas longas e a estratégia de decisão rápida, porque preferimos uma estratégia de guerra longa e campanha de decisão rápida".

Este conceito do líder chinês se ajusta perfeitamente ao caráter e à forma desse tipo particular de guerra. A conquista da opinião pública e o domínio das populações das áreas envolvidas constituem sempre um processo lento. Por outro lado, a ação militar revolucionária trava-se, normalmente, contra forças regulares, material e técni-

camente muito mais poderosas, e, nessas condições, somente os golpes rápidos e de surpresa poderão proporcionar vantagem aos guerrilheiros.

Podemos, assim, concluir que à "Guerra Revolucionária" interessa uma estratégia a longo prazo, à espera dos efeitos psicológicos intentados, entremeada de ações táticas fulminantes e violentas.

A estratégia revolucionária tem, naturalmente, como objetivo supremo a conquista do poder político; entretanto, nunca procura chegar a esse objetivo através de grandes e decisivas batalhas militares. Seu campo de ação principal são as populações. Atua sobre as vontades, primeiro visando a tirar-lhes a capacidade de lutar em defesa de suas convicções, depois neutralizando essas convicções, pelas pressões, ameaças e atos de terrorismo, para, em seguida, substituí-las por uma nova ideologia.

Age sobre as mentes, portanto, em dois estágios — um destrutivo, pela intoxicação psicológica, e outro construtivo, pela criação de adeptos da nova ideologia.

Mas voltemos a dar a palavra a Mao Tze-Tung, para nos revelar os seus célebres "**Princípios Estratégicos Militares**". Diz ele, no livro já citado:

- 1) "Se bem que sejamos atraídos pelo gosto das operações ofensivas, o que mais nos convém, no quadro militar, é a defensiva estratégica alimentada por frequentes e violentos golpes de uma tática agressiva".
- 2) "Preferimos a guerra de manobra e de aniquilamento, servida por uma tática de decisão rápida".
- 3) "Preferimos as guerrilhas às organizações pesadas e lerdas".
- 4) "Somos contrários às frentes definidas e à guerra de posição, porque preferimos as frentes flutuantes e a guerra de movimentos".

5) "Somos contra a retirada do inimigo, porque somos partidários da guerra de aniquilamento".

6) "Somos contra as colunas errantes, porque consideramos as forças revolucionárias como um organismo de propaganda popular e um fator de organização popular local".

7) "A guerrilha não pode existir e se ampliar durante um longo período, se não dispuser de bases de apoio e bases de operação".

8) "Somos contra as instalações logísticas importantes, porque preferimos as retaguardas leves".

9) "A manobra em retirada, atraindo as forças inimigas ao interior da **zona liberada**, onde contamos com o apoio da população civil, favorece a sua rápida destruição".

Enunciados os princípios de natureza estratégica, apresentaremos, em seguida, alguns conceitos fundamentais da tática revolucionária. Convindo, antes, lembrar que:

Combatendo sempre contra forças regulares muito mais poderosas, as guerrilhas não podem, jamais, enfrentá-las em campo aberto e em operações clássicas.

Os guerrilheiros são, por isso, compelidos a aplicar uma tática de astúcia e de fintas. Evitam engajar-se em combates; golpeiam de surpresa, com violência, e desaparecem.

Um dos aspectos mais característicos do combate das guerrilhas é a fluidez, isto é, a capacidade de atacar sem se aferrar e sumir. A conquista tática do terreno tem, para os guerrilheiros, interesse secundário; o que de fato interessa é manter a inquietação permanente na área, até vencer a resistência da população, pela fadiga, pela intimidação e pelo terror. Conquistada a população para a causa revolucionária, estará dominada a região.

Mais uma vez recorremos a Mao Tze-Tung e seu livro "Estratégia da Guerra Revolucionária na China", onde vamos encontrar, entre outros, os seguintes conceitos sobre a tática revolucionária:

"Se o inimigo avança, nós nos retiramos.

Se o inimigo se entrincheira, nós o inquietamos.

Se o inimigo está esgotado, nós o atacamos.

Se o inimigo se retira, nós o perseguimos".

Se quisermos abandonar a doutrina chinesa e sairmos em busca de outra fonte de estudos sobre métodos e processos da "Guerra Revolucionária", teremos, obrigatoriamente, de recorrer aos franceses, possuidores que são de um inesgotável manancial de experiência, adquirida nos vários anos de operações revolucionárias que tiveram de suportar nas campanhas da Tunísia, do Marrocos e da Argélia.

No entanto, se o fizermos, vamos verificar que os conceitos franceses são, praticamente, idênticos aos preconizados pelo líder chinês Mao Tze-Tung.

Afirmam os franceses, sobre a tática revolucionária:

É uma tática de fintas.

Todo o seu êxito reside na surpresa.

Não se ajusta a um dispositivo classicamente ofensivo ou defensivo, pois ataca e defende alternadamente, sendo os ataques desfechados por meio de ações rápidas e decisivas.

O êxito tático é obtido através da frequência das ações violentas.

Seu objetivo é conquistado, quando a adesão da população civil, na área conflagrada, torna impossível o exercício da autoridade legal na mesma.

Deve-se também a um General francês essa pitoresca definição da "Guerra Revolucionária": "É uma guerra abstrata contra um inimigo invisível".

As características das táticas revolucionárias demonstram que a iniciativa é uma constante imposta aos comandantes das guerrilhas e que, face à inferioridade de meios com que têm de operar, para mantê-la dêles são exigidas muita inteligência, astúcia e permanente atividade. Deve êle saber tirar proveito de todas as fraquezas e erros do adversário e ter, bem presente, que seu objetivo fundamental não é conquistar o terreno nem destruir as forças do inimigo, mas sim fatigá-lo e desmoralizá-lo psicologicamente, destruindo-lhe a vontade de resistir.

Devemos, também, salientar que o período mais característico de emprego da tática de guerrilha é o que precede à liberação da área e à instalação do governo revolucionário, apoiado em numeroso "exército popular". Nessa ocasião, na "zona liberada", a guerrilha passa a tender para a guerra e a tática revolucionária se aproxima da tática convencional.

Isso, entretanto, quando acontece, não impede que continuem atuando, fora de "zona liberada", as guerrilhas aprovadas em "bases de operações" instaladas em território inimigo ou, mesmo, partindo da própria "zona liberada" em audaciosas incursões.

O "Governo Revolucionário", logo que instalado na "zona liberada", procura converter ao seu credo as Forças Armadas. Se falha nesse intento, são elas, então, substituídas por "milícias do povo".

Logo a seguir, tem início o apoio ostensivo estrangeiro, vindo, como é natural, direta ou indiretamente da fonte da ideologia revolucionária, consistindo, via de regra, na remessa de recursos materiais e no envio de técnicos e assessôres.

Daí em diante, é só uma questão de tempo, pois, à proporção que vai aumentando o auxílio externo, vai também diminuindo a liberdade de ação dos naturais do país, até que se complete a total dominação da população e a integral submissão da Nação ao jugo estrangeiro.

A partir desse momento, está terminada a "Guerra Revolucionária" e estão também extintas a nacionalidade e a liberdade desse pobre povo.

Senhores: A "Guerra Revolucionária" é, sem dúvida, a grande realidade do mundo contemporâneo, e as perspectivas do futuro obrigam aos militares brasileiros, filhos desse país de extensas riquezas potenciais, estarem psicológica e tecnicamente preparados para atuar no cenário de uma "Guerra Revolucionária".

Somente sabendo como agem os guerrilheiros estaremos capacitados a combatê-los, se a isso formos chamados, na defesa das tradições democráticas do nosso povo. É imperativo inadiável, por conseguinte, o estudo intensivo de táticas anti-revolucionárias e o adestramento das unidades aéreas para operações contra esse insidioso tipo de combate.

Julgo ser essa a grande missão da ECEMAR.

CONCLUSÕES

Nos capítulos anteriores, procurei conceituar a "Guerra Revolucionária", fixar as suas principais características e tentar situar as Forças Armadas nesse novo ambiente, imposto pelo totalitárias ao mundo ocidental.

Contudo, uma dúvida deve ainda permanecer no espírito dos senhores. Qual a posição dos militares e como devem êles se conduzir, durante essas duas fases iniciais da "Guerra Revolucionária"?

Ficarem omissos como meros espectadores, aguardando a evolução dos acontecimentos, até que tenham início as ações de sabotagem concretas? Ou, ao contrário, devem procurar atuar desde o aparecimento dos primeiros sintomas que revelam o desenvolvimento de um processo revolucionário? E, nesta hipótese, como proceder e qual a linha de ação a seguir?

Este é o dilema que uma "Guerra Revolucionária" impõe a todos os militares cômicos da sua responsabilidade para com a Nação e solidários com o destino do seu povo.

Não tenho, senhores, a pretensão de querer traçar um roteiro a ser seguido por militares que venham a encontrar-se nessa embaraçosa situação. Quando muito, aventuro-me a alinhar alguns conceitos e procedimentos que me parecem eficazes e adequados à conjuntura admitida.

Vimos, anteriormente, que as Forças Armadas constituem o último reduto a ser tomado pelos "especialistas da subversão", na sua manobra envolvente de aliciamento e que isso só ocorre quando os outros setores da vida nacional já se acham comprometidos.

A Força Armada que estiver coesa, disciplinada e perfeitamente enquadrada nas suas verdadeiras finalidades constitucionais será, logicamente, obstáculo muito mais difícil de ser vencido do que aquela que se achar enfraquecida por disputas e divergências internas, ou se encontrar divorciada dos seus objetivos legais.

Admitida essa premissa, poderemos então afirmar que o principal esforço dos militares nessa circunstância deverá ser no sentido de **fortalecer a estrutura** da sua Força Armada.

É oportuno salientar, no entanto, que esse esforço deverá ser aplicado logo nos primeiros indícios de que se instalou e teve início no país o processo revolucionário. Isto porque sabemos que os vários setores da vida nacional, quando submetidos às pressões dos grupos agitadores, se voltam para as Forças Armadas, e sua vontade e capacidade de resistência, reação e atuam na razão direta da confiança que lhes inspiram essas Forças.

O problema resume-se, portanto, em se saber como conseguir e como assegurar o fortalecimento do espírito militar das nossas Organizações.

Para tentar me desincumbir dessa tarefa, permitam-me os senhores que me transforme, momentaneamente, em "médico de aldeia", naquele tipo tão conhecido que, para curar seus clientes, se vê obrigado a somente receitar medicamentos que existam nas prateleiras das raras e pouco sortidas farmácias do interior.

Esse tipo de receita, dentro da sua simplicidade, encerra, no entanto, uma grande virtude: "Pode não curar o doente, mas é certo que mal não lhe fará".

Vejamos, então, qual seria a receita do médico do **interior**, para essa doença importada do **exterior**:

- a) O mais rigoroso senso de justiça deverá ser a tônica de ação dos Chefes Militares dos vários escalões.

É óbvio ser a injustiça a maior fonte de descontentamento e de ressentimento no seio das Forças Armadas. É, também, doutrina mansa e pacífica que qualquer organização que viva num ambiente de ressentimento é terreno propício à germinação da revolta e da desagregação. Cumpre, portanto, combatê-la a todo custo. Sua total eliminação será o maior fator de fortalecimento da Organização Militar.

Sobre a justiça, dizia Rui Barbosa, há muitos anos passados, o seguinte: "Com a justiça postergada se vai o estímulo, com o estímulo a vergonha, com a vergonha a moralidade, com a moralidade a compostura, com a compostura a ordem, com a ordem a segurança; e, rapidamente, como todo organismo vivo, debaixo da ação dos grandes tóxicos, a corporação se desorganiza, se decompõe e se dissolve".

E lembram-se, ainda, os Chefes Militares que, por sua índole, cada brasileiro a quem se faz justiça é um colaborador dedicado que se adquire.

- b) Sensibilidade e compreensão para as justas aspirações dos subordinados

são condições indispensáveis ao exercício das funções de Chefias Militares.

O desconhecimento ou o alheamento a essas aspirações desgasta o prestígio e solapa a autoridade dos Chefes, dando ensejo a que falsos líderes, empunhando a bandeira dessas reivindicações, a utilizem na conquista de adeptos às suas idéias subversivas.

São, também, de Rui Barbosa as seguintes palavras: "O Chefe, que não puder salvar um direito violentado, deverá cair lutando por esse direito, seja embora o direito de um subalterno obscuro.

Dêse sacrifício momentâneo do poder, mantendo a honra do seu posto, a autoridade renascerá mais forte".

- c) Manutenção rigorosa da disciplina militar dentro do indispensável sentido humano.

Há uma nítida diferença entre manutenção **rigorosa da disciplina** e imposição de uma **disciplina rigorosa**.

No primeiro caso, o **rigor** é imposto aos Chefes, pela constante atenção, ponderação e senso de justiça que deles são exigidos, a fim de ser assegurada, permanentemente, uma disciplina consciente, sem tibiezas, mas sem excessos, do tipo que corrige e pune os infratores sem criar revoltados.

No segundo caso, dá-se justamente o contrário. O **rigor** é traduzido, apenas, pela natureza e dosagem das punições aplicadas aos subalternos, sucedendo, freqüentemente, que, no afã de garantir essa disciplina rígida, mesmo os bem intencionados se excedem ao punir, dando lugar ao surgimento de um clima de descontentamento, tão nocivo e prejudicial ao ambiente exigido pela verdadeira disciplina militar.

É na diferença do sentido humano das duas atitudes que vamos encontrar a origem dessa divergência fundamental dos dois procedimentos.

Para o fortalecimento da estrutura de uma organização militar, é tão nefasto o Chefe displicente quanto o intransigente inflexível. Ambos deservem a sua corporação.

- d) Enquadramento absoluto da Fôrça Armada nas suas verdadeiras finalidades constitucionais.

Tôda vez que uma organização militar sofre a influência e age sob pressões político-partidárias perde o respeito e a confiança que lhe são devidos por tôda a Nação e fica exposta à ação dos elementos subversivos, que nela se tenham infiltrado, à espera de uma oportunidade para atuarem em proveito da ideologia que defendem.

Compete aos Chefes impedir, por todos os meios, êsse desvirtuamento das Fôrças Armadas, reprimindo qualquer manifestação que revele a possibilidade dessa distorção, que irá fraccionar a Corporação e facilitar a tarefa dos agitadores.

O General Castello Branco, quando Chefe do Estado-Maior do Exército, na sua conferência, "O Dever do Militar em Face da Luta Ideológica", proferida em novembro de 1961, ao analisar os efeitos perniciosos das cisões no meio militar conseqüentes de lutas político-partidárias, assim se expressa: "A começar de 1955, o grito de guerra — governistas e golpistas — criou ódios e ressentimentos, sempre cuidadosamente mantidos pelos comunistas e pela política partidária, fardada e à paisana. Logo depois, os mesmos comunistas e interesses eleitorais lançaram sôbre o Exército a injúria de que os seus oficiais se dividiam em nacionalistas e entreguistas, obstinando-se na proclamação dessa infâmia quando bem sabiam que a oficialidade era fiel à honra do Brasil e à sua independência política e econômica. Agora, renasce a teimosia de se alardear a divisão em legalistas e golpistas. Comunistas e politiquieiros estão interessados em que tal exista, pelo menos para um grande número de espectadores civis".

- e) Incentivo e sentido prático para as medidas relativas à Assistência Social.

É comum, entre nós militares, o descaso e a indiferença para com os problemas referentes à Assistência Social.

Êsse estado de espírito só encontra explicação no fato de estar a Assistência Social completamente desvirtuada em nosso País, onde perdeu o seu significado profundamente humano, para se transformar em instrumento de competições político-partidárias e servir de pasto a demagogias desenfreadas.

Temos obrigação, no entanto, de reagir contra isso, procurando restabelecer os seus verdadeiros e sadios objetivos, para poder, pelo menos nas Corporações militares, aplicá-la com o intuito de facilitar a vida da coletividade, socorrendo os que se encontrarem em situação de aflição e tentando reduzir as preocupações e a ansiedade que a vida atual impõe àqueles que têm a subsistência e o futuro da família condicionados a salários fixos e por vêzes insuficientes.

Não sendo caridade (que às vêzes humilha), a Assistência Social é o instrumento próprio e adequado a promover a união e a identificação humana dos Chefes Militares com os seus subordinados, sem quebra da hierarquia e da disciplina.

Outros remédios existem, ainda, nas nossas farmácias que poderiam ser receitados para o fortalecimento da estrutura militar da nossa Fôrça Aérea. Seria, entretanto, por demais cansativa e fastidiosa a sua enumeração.

Poderão, também, os senhores discordar dos medicamentos aqui receitados, ficando, nesse caso, obrigados a aplicar um outro tratamento julgado mais eficaz, pois a única coisa inaceitável na atual conjuntura nacional é o alheamento, a inação, por ausência ou omissão, dos Chefes Militares.

No caso específico ocorrido no Brasil, os agitadores subversivos, após atuarem e lograrem relativo êxito junto aos vários setores de atividade pública e privada do país, conseguiram infiltrar alguns de seus adeptos nas Fôrças Armadas.

Êstes, camuflando suas intenções, aliciando companheiros incautos, explorando os elementos conhecidos como "aproveitadores de situações" e contando com uma revoltante complascência e conivência do Governo, montaram um dispositivo militar com o qual esperavam dominar qualquer tentativa de resistência ao prosseguimento do processo revolucionário, que entre nós se instalava sob o comando do CGT e que transformaria o Brasil na maior República Sindicalista do continente.

Erraram, no entanto, os técnicos importados da subversão:

- 1.º) Pelo desconhecimento que revelaram da sólida formação democrática-cristã do povo brasileiro e, conseqüentemente, de suas Fôrças Armadas.
- 2.º) Por haverem sobrestimado os resultados alcançados com as campanhas por êles promovidas de propaganda psicológica e de corrupção, levando-os, conseqüentemente, a precipitar o lançamento da terceira fase da Guerra Revolucionária, caracterizada por atos de violência.
- 3.º) Por considerar omissa a ação militar, pois ignoravam que as Fôrças Armadas brasileiras não estavam inertes durante o desenvolvimento das fases iniciais da Guerra Revolucionária que se instalava no País. A sua aparente tranqüilidade, longe de traduzir passividade, era ditada pelo perfeito conhecimento que tinham da técnica subversiva adotada pelo adversário e da oportunidade de sua atuação.
- 4.º) Por julgarem que teriam sempre a iniciativa das ações, já que dispunham do apoio do Governo. Com tal con-

vicção não prepararam planos defensivos. Daí a surpresa de que foram tomados com a iniciativa das Fôrças Armadas e com o apoio maciço do povo brasileiro, levando-os à completa paralisia e conseqüente derrota sem derramamento de sangue.

Sôbre a recente revolução brasileira parece-me conveniente prestar-lhes, ainda, os seguintes esclarecimentos gerais:

Dentro da técnica subversiva, como vimos anteriormente, a Guerra Revolucionária tem dois objetivos principais e sucessivos a atingir: primeiro a queda do Governo e depois a mudança de regímen.

Lógicamente, caberá às Fôrças Armadas defender, inicialmente, o primeiro desses objetivos, isto é, o Governo constituído.

Acontece, porém, que no Brasil o Governo constituído, em vez de ser o objetivo a ser alcançado pelos agitadores subversivos, era o seu principal e mais fiel aliado.

Como decorrência dessa situação "sui-generis", as Fôrças Armadas brasileiras, para defenderem as instituições nacionais e os princípios democráticos que se achavam ameaçados, viram-se forçadas a derrubar o Governo.

Essa atitude imposta às Fôrças Armadas foi, no entanto, motivo de grande exploração e distorção na imprensa estrangeira em geral, fato que não nos surpreendeu, pois sendo o Assessor de Imprensa do Governo, que tem a seu cargo a missão de aceitar ou não as credenciais dos correspondentes da imprensa estrangeira, um comunista militante, é natural que os correspondentes que se achavam credenciados fôssem adeptos de sua ideologia ou, pelo menos, desta simpatizantes.

O que lhes posso afirmar com orgulho e sem receio de exagero é que as Fôrças Armadas

do Brasil vêm de prestar um inestimável serviço à democracia e ao mundo livre.

Agradeço a atenção que me dispensaram.

Fontes Utilizadas:

Conferências C-23-63 e C-12-61 da Escola Superior de Guerra.

"Conheça o Comunismo" — Jean Daujat.

Guerra Revolucionária (Coletânea) — Estado-Maior da Aeronáutica.

Mensário de Cultura Militar (outubro de 1962) — Estado-Maior do Exército.

"Estratégia da Guerra Revolucionária na China" — Mao Tze-Tung.

A FOTOGRAFIA AÉREA...

(Conclusão da pág. 24)

ma de um organismo dependente do Ministério dos Trabalhos Públicos e de Transportes.

Em 1948, a seção de fotografia aérea do I.G.N. foi reforçada para constituir o grupo de esquadrilhas fotográficas. Este grupo, cujo pessoal compreende, hoje, 150 a 200 especialistas, consagra-se, na França e além-mar, à execução de dezenas de milhares de fotografias aéreas de que o IGN tem necessidade anualmente. As esquadrilhas fotográficas utilizam 12 Boeing B-17, e a estes bombardeiros quadrimotores, que foram submetidos às transformações exigidas por sua missão, foram acrescentados 8 bimotores Hurel Dubois HO 34, especialmente adaptados para os trabalhos do instituto.

Este dispõe, assim, de um conjunto de materiais e de operadores especializados. Aviões e câmeras para fotografias devem estar bem equipadas, as equipagens treinadas em todos os procedimentos de navegação, os aparelhos e os métodos de restituição bem definidos, os operadores bem acostumados aos aparelhos e aos terrenos. São

necessários, também, desenhistas, fotógrafos de laboratórios e impressores, com todos os instrumentos científicos e técnicos úteis. A interpretação e a exploração apresentam dificuldades.

GEOGRAFIA

Além da cartografia, a fotografia aérea é utilizada em todos os ramos da ciência geográfica. Ela permite, em particular, melhor proximidade do fenómeno humano ou pelo menos de seus traços sôbre a Terra. Ela nos oferece uma visão de conjunto da humanidade sôbre a Terra e nos sugere pontos de vista novos. Ela nos fornece documentos que podem ser o objeto de estudos detalhados e precisos. Todavia, a observação aérea, as fotografias e a interpretação são muito delicadas e exigem um conhecimento preciso das ciências em causa.

Mas as perspectivas que ela abre são muito interessantes. É assim que a visão aérea vertical permite estudar os fenómenos que se produzem na superfície da Terra, em uma escala mais ou menos reduzida e num campo mais ou menos vasto, segundo a altitude na qual nos encontramos. A visão aérea oblíqua permite observar estes mesmos fenómenos sob ângulos variáveis à vontade. Estas suas vantagens são capitais, para o estudo dos feitos humanos. Certos detalhes importantes escaparam, antes, totalmente à observação, por não se poder estudá-los de bastante alto ou sob um ângulo favorável. Hoje, obtêm-se, graças ao avião, informações arqueológicas novas sôbre o passado de um grupo e sua evolução no tempo. A interpretação de vistas aéreas, em geografia humana, em etnologia e em sociologia, dá melhor informação sôbre estas formas e sua estrutura no espaço dado. Os recursos da fotografia aérea são verdadeiramente imensos, e cada progresso técnico não faz mais que decuplicar o campo de sua aplicação.

Se o objetivo estêve, sobretudo, até agora, voltado para a Terra, para a observar de mais ou menos alto, êle se voltará, de agora em diante, na direção do

espaço, para fotografar os campos do céu. O aparelho de fotografia, transportado há cem anos a bordo de um balão por um aeronauta curioso, depois

montado em aviões cada vez mais rápidos, equipa, atualmente, os satélites e os engenhos astronáuticos e participa das imensas descobertas do século XX.



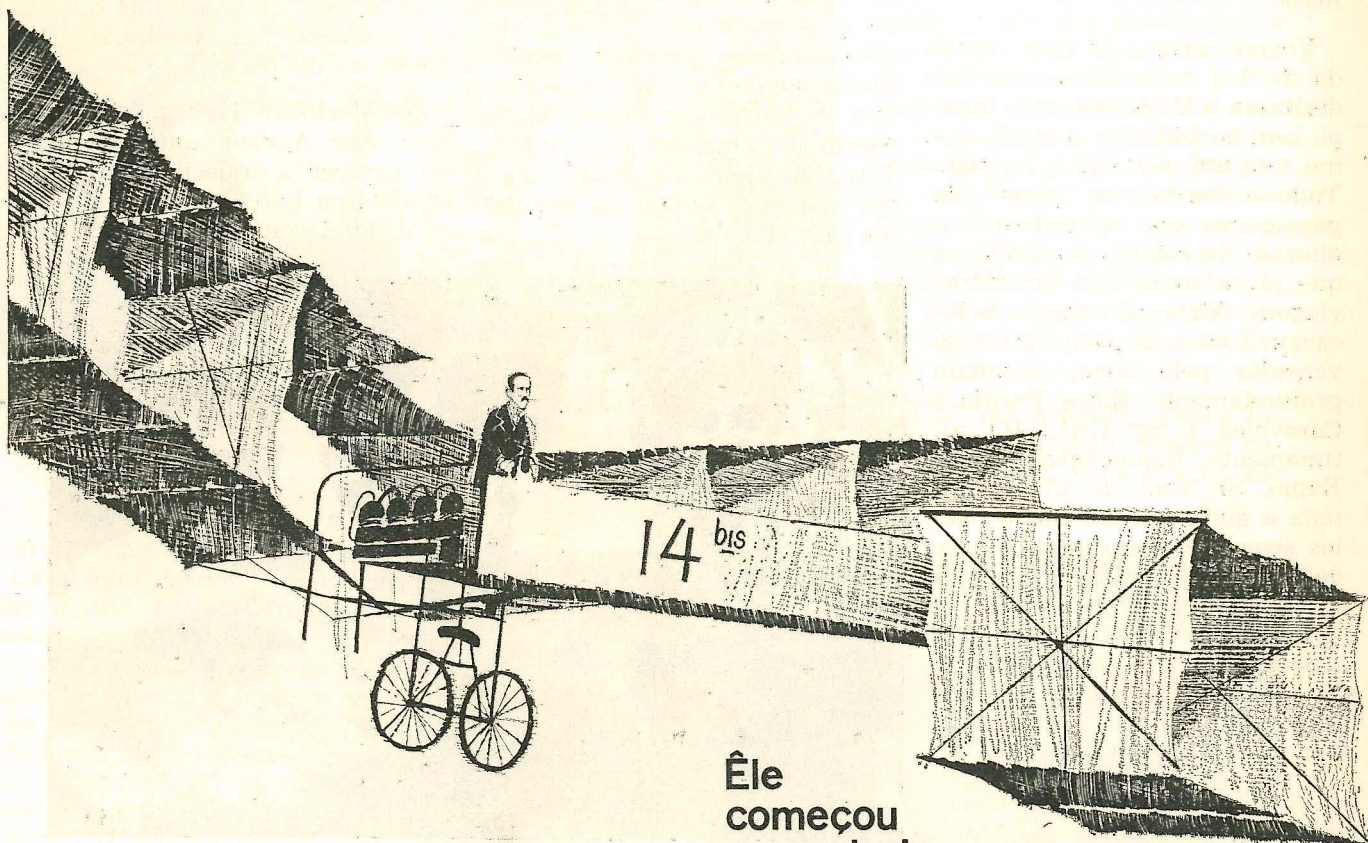
Não há razão para isto!

Pontualidade é lema na Sadia. Não vemos motivo para atrasos... adiamentos... cancelamentos... Em aviação, até os "imprevistos" precisam ser previstos. Prova de que estamos certos é a crescente procura por nossos serviços. E é em retribuição a essa preferência que aumentamos a frequência de nossos vôos — agora, diários — e inauguramos uma loja de passagens no centro. Novas facilidades para V. voar pela Sadia. Quando teremos o prazer de sua visita?

NOVA LOJA DE PASSAGENS

R. Basílio da Gama, 52 (trav. da Praça da República) Tels. 35-6444 e 37-3301

Sadia TRANSPORTES AÉREOS



Éle começou a construir nossas fábricas

Não teríamos começado sem êle. Nossos aviões (inclusive os H.S.748 e os Gloster, no Brasil) não estariam prestando serviços a diversos países do mundo se não fôsse êle.

É ao seu invento, e à sua inteligência que devemos a oportunidade de ter alcançado a posição que hoje ocupamos — o maior grupo aero-espacial da Europa. □□□□□□□□

**HAWKER
 SIDDELEY**
AVIATION LTD.



32 Duke Street, St. Jame's, London S.W.1., o maior grupo aero-espacial da Europa, produzindo aviões para transporte comercial de passageiros, transportes militares e civis, aviões militares de ataque, aviões militares de treinamento, aviões executivos, mísseis, foguetes e vasta linha de componentes e equipamento aero-espacial. O grupo

Hawker Siddeley, com instalações de vendas e manutenção espalhadas por todo o mundo, também fornece transformadores, distribuidores, alternadores e outros equipamentos elétricos pesados, locomotivas, motores diesel de aplicação marítima e industrial (1,5 a 7.500 BHP), unidades de refrigeração, sistemas de navegação para terra, mar e ar, produtos de ligas leves, maquinaria para tratamento de esgotos, equipamento agrícola e produtos leves e pesados de engenharia geral.



CRIANÇA NASCE A BORDO DE AVIÃO DO CAN

O fato ocorreu a bordo do C-54-2409, dia 5 de agosto de 1964, que efetuara a primeira etapa (GL-NT) da linha do CAN Fernando de Noronha.

Voando acima de uma camada de 4/8 de estratos-cúmulos, deslizava o C-54-2409, num tempo sem turbulência e tendo como teto um céu azul e límpido. Tudo a bordo era "papo" de passageiros que se tinham conhecido na estação do CAN, ou que já se conheciam de outras viagens. Algumas crianças brincavam com seus pais; outras, já vencidas pelo sono, dormiam profundamente. Entre Vitória e Caravelas, o Sgt CALLÃO, ultimamente homenageado pelo Exmo. Sr. Cmt do COMTA e toda a guarnição do Galeão pelos seus serviços, espontâneos e dedicados, de Relações Públicas e Humanas, foi, como sempre o fez, fazer uma inspeção dos passageiros, a fim de verificar se algum tinha qualquer problema que ele ou a tripulação pudessem resolver.

Nessa inspeção, constatou que uma das passageiras, D. Marilene Crespano Rodrigues, que se encontrava em estado de gravidez, aparentando 5 meses, não estava passando bem. Procurando saber de seu esposo, Sr. Antonio Bonifácio Rodrigues, funcionário do Ministério da Aero-

náutica transferido da Escola de Aeronáutica para Recife, qual seria a causa do mal-estar de D. Marilene, foi surpreendido pela afirmação de que estava sofrendo dores de parto. Imediatamente o Sgt Callão levou a ocorrência ao conhecimento do Comandante do Avião, Ten Cel Vieira de Sousa, que, por sua vez, adotou as seguintes providências:



Primeira fotografia de Antônio Carlos — ao colo de seu pai, ladeado pelo Dr. Ayrton e passageiros do avião

a) comunicou à Chefia de Operações do COMTA o que se passava, solicitando autorização, a critério do Comandante, para

pousar em Salvador ou Recife, interrompendo assim a viagem;

b) baixou de 2100 m para 1500 m, que era a altitude livre no momento, para melhorar as condições da paciente;

c) alertou o passageiro Cap Med Aer Ayrton, que, apesar de exercer a especialidade de analista no Laboratório do Hospital de Aeronáutica de Recife,

era, a seu ver, a maior autoridade presente no assunto, conforme ficou provado posteriormente, para o caso de ser necessário sua intervenção;

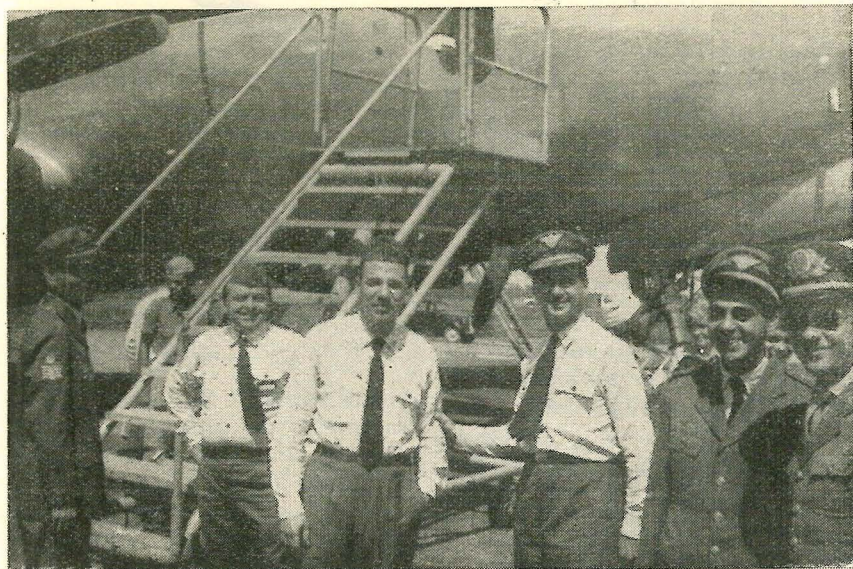
d) providenciou a remoção da senhora para a cabina da tripulação, onde poderia ficar deitada em uma das camas ali existentes.

Com as providências de baixar de altitude, poder ficar deitada e saber que estava sendo assistida por um médico, melhorou muito o estado de D. Marilene.

O Dr. Ayrton, alertado, pelo comandante do avião, para que se prevenisse para a eventualidade de realizar um parto de emergência a bordo, arranhou umas colchas limpas, gilete e barbante.

D. Marilene sendo transportada do avião para a ambulância, na Base Aérea do Salvador





O Ten Cel Vieira de Sousa, Cmt do avião, e Maj Maciel, ladeados por passageiros, vendo-se no canto, à direita, o Ten Pedro Jofilson, do Exército, a quem devemos a gentileza das fotografias

coleta, para comprar um presente para o recém-nascido, entre os passageiros e tripulantes, angariando Cr\$ 9.800,00 que foram entregues a seu pai.

Era comovedor o espírito de solidariedade dos passageiros e tripulantes para com a família. Ao aterrar em Salvador, o Comandante do avião levou o fato ao conhecimento do comandante da Base, Cel Av Ivon Pimentel, solicitando, no que prontamente foi atendido, que a senhora pudesse permanecer no Centro Médico da Base, até poder viajar, e que ele se responsabilizasse pela sua ida para Recife.

O 1.º Ten Exército, Pedro Jofilson, que também viajava como passageiro para Recife, fez

Ao aproximarem-se de Ilhéus, o Cel Vieira de Sousa pediu ao Maj Maciel (o outro piloto do avião) que procurasse saber do Dr. Ayrton se o estado da passageira permitiria que a viagem fôsse prosseguida até Recife, local de seu destino, ou se era aconselhável aterrar em Salvador. A resposta não se fez esperar: o menino estava prestes a nascer e o indicado era pousar em Salvador, para que tivesse melhor assistência, e este seria o seu primeiro parto.

Imediatamente foram avisados o COMTA e o CAN de Natal que ia ser feito um pouso em Salvador. Foram solicitados, via fonia, a Salvador, uma ambulância e um médico para receber a passageira, tendo sido explicado do que se tratava.

Qual não foi a surpresa quando, às 10:03P, após Ilhéus, foi dada a notícia do nascimento de um forte e corado baiano-aéreo (como foi denominado pelo Comandante). A alegria e o júbilo dos passageiros e da tripulação, ao saberem que a mãe e o filho estavam passando bem, foram enormes. Todos queriam dar um nome ao menino e indicar o padrinho. Sua mãe, no entanto, já tinha seu nome: ANTÔNIO CARLOS.



O Sr. Antônio Bonifácio Rodrigues, pai da criança, ajuda soldados da Base de Salvador a transportarem D. Marilene, sua esposa

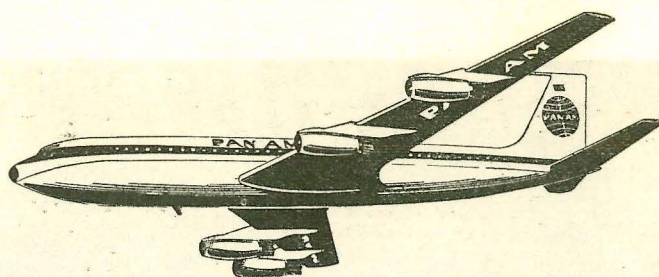
O umbigo de Antônio Carlos foi cortado com uma gillete e amarrado com barbante, material este já preparado pelo Dr. Ayrton.

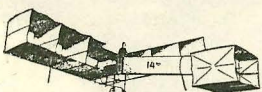
As piadas sobre os baianos tomaram conta do avião. Todos se consideravam como tendo tomado parte no parto, pois as senhoras rezaram e os homens ficaram calados pensando e pedindo um desenlace feliz.

Por sugestão de um dos passageiros, o Sgt Callão fez uma

a cobertura fotográfica do acontecimento e remeteu, gentilmente, cópias das mesmas para o Cel Vieira de Sousa e Sgt Callão que, por sua vez, nos cederam para esta reportagem.

Como era natural, no resto da viagem o assunto foi o nascimento do Antônio Carlos e a dedicação dos tripulantes do Correio Aéreo que, mais uma vez, salvaram a vida de um ser humano, engrandecendo, cada vez mais, seu nome no conceito do povo brasileiro.



**Vanguardreira
da aviação mundial,
a Pan American se orgulha
de vir há 34 anos
participando do rápido
desenvolvimento da aviação,
 no país que é
o berço do imortal
Santos Dumont !**



A Linha Aérea de Maior Experiência do Mundo

CONCEITOS E PRECEITOS

J. MENEZES MOURA

Jamais maculem a vida nacional degradações como as que a cólera sagrada de Rui Barbosa assim retratou em vigorosas pinceladas:

“De tanto ver triunfar as nulidades, de tanto ver prosperar a desonra, de tanto ver crescer a injustiça, de tanto ver agigantarem-se os poderes nas mãos dos maus, o homem chega a desanimar-se da virtude, a rir da honra, a ter vergonha de ser honesto.”

A revolução patriótica e democrática já nos deu um governo honrado e operoso, apto, portanto, a devolver ao povo em realizações vitais os recursos que dêle recebe em impostos — supremo desiderato dos governantes probos.

Marca êsse acontecimento auspicioso ponto de partida para outras conquistas cívicas, pois as coletividades, quaisquer que elas sejam, refletem sempre a conduta e o caráter dos seus dirigentes.

Essa fatalidade humana projetou-se degradantemente sobre milhares de jovens patricios que, afrontando o comportamento histórico da mocidade brasileira, se acumpliciaram com aqueles que, ainda há pouco, conspurcaram a dignidade nacional, aviltando-a a extremos que sugerem cenas como esta:

Enfurecida multidão espanca um indivíduo e, a seguir, o entrega à Polícia.

Indagada a causa daquela violência, logo se soube tratar-se de um miserável ladrão de galinha.

Confirmando os contrastes e as contradições daquela época, notaram-se, entre os mais coléricos, ardorosos participantes de certas manifestações encomiásticas, em que braços formaram charolas.

Voltem a iluminar os jovens do Brasil inspirações cívicas como aquelas que lançaram outros jovens na rota dignificante que lhes abriram, em momentos decisivos, a lira condoreira de Castro Alves, o verbo apostolar de Joaquim Nabuco, o esplendor doutrinário de Rui Barbosa.

Terão assim ambiência para compreender e sentir, decisivamente, que a primeira condição para um povo realizar a democracia — cuja grandeza comporta tôdas as causas nobres — é dignificar a liberdade política, seguindo resolutamente líderes da mais alta retidão moral e cívica, da mais inabalável convicção democrática, do mais vivo devotamento às reivindicações da Pátria.

Para tanto, é imperativo essencial conhecê-los precisamente, **analisando-os desde a vida privada — que é sempre fiel em retratar os homens.**

Os fatos sempre se impõem a qualquer propósito de julgamento imparcial.

Sucedem-se, há muitos decênios, exemplos de países débeis que se tornaram vigorosos após receberem capitais estrangeiros como meio de produção e progresso.

No século XIX, capitais franceses, holandeses e ingleses fomentaram decisivamente a exploração do petróleo norte-americano.

Se, naquela época, os “nacionalistas” dos Estados Unidos tivessem detido a aplicação desses recursos originários de países em pleno apogeu colonialista, certamente a prosperidade da poderosa democracia teria sido retardada de, pelo menos, meio século, privando os povos livres do estímulo de contemplarem nela, em pleno século XX, a nação mais independente do mundo.

Mas nos são dispensáveis êses exemplos externos de política econômica, pois tem repercussão mundial o progresso alcançado pelas regiões brasileiras que receberam poderosos recursos adventícios, em contraste com o atraso daquelas que ainda hoje os esperam.

O atual clima de trabalho construtivo, providencialmente favorável ao desenvolvimento nacional, é o antípoda daquele em que as vociferações da demagogia abafavam os reclamos do patriotismo.

Então, dirigindo-me à reação cívica já latente na alma do povo, pois seria ingênuo se me dirigisse aos acusados, publiquei aqui, em dezembro de 1960, as despretensiosas considerações que se seguem:

“Êste vasto e opulento País, onde se encontram abundantemente todos os fatores de progresso e riqueza que as maravilhas da Criação oferecem ao homem; esta magnífica comunidade de raças, em cujo seio generoso já se desenrolaram alguns dos mais belos episódios de heroísmo e civilização; esta democracia genérica que ressumbra da alma popular como a vegetação brota da terra seivosa; enfim, tôda essa soma providencial de valores construtivos aumenta dia a dia a nossa vergonha aos olhos do mundo livre, porque nos adverte de que, para ser exemplo de desenvolvimento com humanidade, só falta ao Brasil governo — governo na pureza democrática da expressão.”

“Inegavelmente, a pior demagogia é a das realizações grandiosas, espetaculares, suntuárias, mas sem conteúdo humano — sem aquêle conteúdo que as nossas tradições cristãs sugerem, para que desapareçam da vida nacional infortúnios como o daqueles patricios nossos que, fugindo da terra crestada, percorrem, maltrapilhos, esfaimados e sem destino, estradas que se abriram para o progresso —

(Conclui nº pág. 67)



Ela é uma face da LUFTHANSA...

Sorridente, educada e atenciosa, ela é, em verdade, um "retrato" perfeito da cortesia com que são tratados todos os passageiros da LUFTHANSA. Em cada avião, em cada aeroporto, em cada loja de passagens ela é sempre a mesma, atenta aos mínimos detalhes, velando pelo seu conforto e contribuindo para o seu completo bem-estar. A comissária é uma das muitas razões para que você se sinta em boas mãos quando é passageiro de um dos nossos velozes BOEING JET 720 B. Ela é uma das muitas faces da LUFTHANSA.



LUFTHANSA

O MELHOR SERVIÇO

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA

INSTRUÇÕES PARA REALIZAÇÃO DE CURSOS DE ENGENHARIA

O Ministro da Aeronáutica, Maj Brig Nelson Freire Lavenère Wanderley, baixou novas instruções para matrícula de oficiais da FAB nos cursos de Engenharia do Instituto Militar de Engenharia do Exército. A matrícula far-se-á exclusivamente nos cursos de interesse da Aeronáutica, uma vez que não existam similares no Instituto Tecnológico da Aer, em São José dos Campos, São Paulo. Até o dia 30 de abril do ano anterior ao da matrícula, o Estado-Maior expedirá à Diretoria do Ensino as instruções que condicionarão a matrícula: a) — cursos selecionados no IME; b) — número de vagas nos cursos selecionados e solicitados ao Estado-Maior do Exército; c) — número de vagas destinadas aos oficiais da FAB.

A matrícula será feita no primeiro ano do Ciclo Profissional, independentemente do exame de admissão, desde que satisfeitas as seguintes condições: 1) — capitão ou tenente do quadro de oficiais aviadores; 2) — não estar "sub judice"; 3) — não estar agregado ao respectivo quadro, de acordo com o artigo 86 do Estatuto dos Militares, com exceção das letras J e M; 4) — não estar em gozo de licença especial; 5) — estar em dia com o exame de saúde até abril do ano da matrícula; 6) — não estar cogitado para os cursos previstos no Regulamento de Promoções; 7) — contar mais de três anos de serviço, contando inclusive o tempo de aspirante-a-oficial, e no máximo 15 anos de efetivo serviço até 31 de dezembro do ano anterior ao da matrícula; 8) — ter alcançado,

no curso de formação, média igual ou superior a seis em geometria analítica com cálculo, física com mecânica racional e geometria descritiva. O oficial que não possuir estas médias poderá, todavia, prestar exame de admissão de acordo com o Regulamento do IME, ficando dispensado de prova nas matérias em que tenha alcançado a média seis. Os candidatos terão de submeter-se a exame psicológico pelo Instituto de Seleção, Controle e Pesquisas da Aeronáutica, até a segunda quinzena de julho, do ano anterior ao da matrícula, e as desistências terão de ser feitas até o dia 15 de setembro de cada ano, em requerimento dirigido ao Diretor-Geral do Ensino da Aeronáutica.

Duas desistências, em se tratando de matrícula ou inscrição no concurso de admissão, implicarão afastamento definitivo do candidato. Quando o número de vagas destinado à FAB for menor que o de candidatos, terão preferência os mais antigos e os que obtiverem melhor classificação. Os oficiais da FAB terão o mesmo tratamento dispensado aos seus colegas do Exército, sujeitos ao Regulamento do IME.

Quanto à exclusão, ocorrerá por ordem superior, quando no interesse do serviço; por indisciplina, quando o oficial houver praticado falta grave; por falta de frequência; por falta de aproveitamento escolar; por motivo de saúde, uma vez tenha sido julgado incapaz em inspeção de saúde; a pedido, quando requerer; por motivo de licença para tratamento de saúde em pessoa da família. Os casos omissos serão resolvidos pelo Ministro da Aeronáutica, ouvido o Estado-Maior da Aeronáutica.

O CAN NO EGITO

É efetiva a colaboração da FAB com os integrantes do Batalhão Suez que, na Faixa de Gaza, ajudam a Organização das Nações Unidas a manter a paz naquela região. Todos os meses um avião da FAB parte do Rio levando material e suprimentos para as tropas de nosso Exército ali aquarteladas. Decolando do Galeão com destino a El-Arish, com escala em Recife, Ilha do Sal, Lisboa, Roma, Atenas, aterra, por fim, na Base Aérea egípcia, em pleno deserto, ao norte do país africano, perfazendo 24 617 quilômetros até chegar seu destino, sendo a mais longa linha do Correio Aéreo Nacional. A FAB também presta serviços às nossas representações diplomáticas em Lisboa, Roma, Atenas, Cairo e Beirute.



"PAULISTINHA" PARA COIMBRA

Em nome do Ministério da Aeronáutica, o Tenente-Brigadeiro Clóvis Monteiro Travassos, Diretor de Aeronáutica Civil, procedeu à entrega, dia 10 de setembro, do avião paulistinha, de fabricação nacional, à Associação Acadêmica de Coimbra, doado pelo Governo Brasileiro para incentivar a aprendizagem da pilotagem aos alunos daquela tradicional Universidade Portuguesa. Recebeu a valiosa doação o próprio chefe da representação diplomática de Portugal no Brasil, Embaixador João de Deus Bataglia Ramos, que se encontrava ladoado pelo adido aeronáutico, naval e militar, Capitão de Mar-e-Guerra Joaquim David de Carvalho e do assessor de imprensa, Jornalista Domingos Fonseca Aranha. A solenidade revestiu-se de toda a simplicidade, através de improvisos em que a tônica era a tradicional amizade luso-brasileira.

AEROPORTO EM SANTA CRUZ PARA SUPERJATOS

O Major-Brigadeiro Engenheiro João Mendes da Silva sugere que o Brasil já se deve ir preparando para o emprêgo, dentro de uns 8 anos mais, dos aviões superjatos no transporte aéreo comercial. A êsse propósito lembra que a Panair do Brasil, conforme declarações reiteradas do presidente da empresa, Sr. Paulo Sampaio, já tinha opção para a compra do Super Caravelle, afinal não construído pela Sud Aviation, que preferiu o Concorde. Diz que, embora êste avião resulte de um acôrdo entre a França e a Inglaterra, tudo faz crer que a fábrica francesa entregue à empresa brasileira uma ou duas unidades do nôvo tipo de aparelho, as quais serão empregadas nas linhas do Rio para Roma, Paris e Londres, a exemplo do que farão também a Air France e a Alitalia. Crê o Brigadeiro João Mendes que, dentro de mais 8 anos, os "Concorde" estejam em operação normal para a América do Sul e demais continentes.

— "Surge então" — acrescenta — "a necessidade de serem equacionados os problemas operacionais dêsse tipo de avião, em nosso País. No que tange à interferência quanto à operação de cada aparelho, sômente os próprios dirigentes poderão falar. Mas, de certo, as implicações serão muito numerosas e o Governo brasileiro, através da Diretoria de Aeronáutica Civil, terá que examinar as frequências dos novos aviões, face ao tráfego, à capacidade e à velocidade dos aparelhos, bem como às melhorias de conforto do ponto de vista dos usuários".

Hipótese

E, continuou o brigadeiro — "Para sermos mais claros, basta verificar-se que o triplo dos passageiros poderá ser transportado por êsse tipo de avião, na mesma unidade de tempo que se utilizando um DC-8 ou um 707. Mas, nada nos dirá que,

em 8 anos, o volume de tráfego de passageiros terá dobrado em relação a 1964, embora saibamos que, através de tarifas consentâneas com o poder de aquisição dos salários da classe média, o tráfego aumentará muito, mas isso só poderá ser estabelecido pela IATA, que terá de examinar dezenas de fatores pertinentes, até chegar a uma conclusão final. Por outro lado, face ao elevado preço dos componentes dessas aeronaves e dos sobressalentes que constituem seus componentes, será necessário um Pool Técnico, mesmo entre empresas competidoras de uma mesma linha, a fim de evitarem-se maiores empates de capital sem rendimento. Êsses problemas e outros mais que surgirão já constituem, desde agora, preocupação constante dos homens de empresa".

Proteção ao vôo

"Quanto à proteção ao vôo" — continua — "temos certeza de que, por essa época, terá a Diretoria de Rotas Aéreas obtido os recursos necessários para o trabalho com êsse tipo de aeronave, embora possamos adiantar que o "Concorde" à decolagem e ao pouso se comporta como um jato, a diferença sendo sobretudo nos cruzeiros à velocidade supersônica e à altura de 2000 metros, bem como à descida até mais ou menos essa altura, também à velocidade supersônica". O problema mais importante, segundo o Brigadeiro João Mendes da Silva, será o das comunicações. "Quando o "Concorde" decolar de Paris, a determinada hora, faz-se necessário uma comunicação extremamente rápida de seus pontos de passagem e de sua hora provável de chegada, pois da decolagem ao pouso deverão decorrer menos de 4 horas".

Problema maior

"Uma hora de espera sobre o aeroporto, com um avião como o "Concorde" — informa — "representa perigo para o próprio aparelho, de vez que não haverá combustível de reserva.

Seu pouso deverá ser, assim, sempre que possível, direto. Inúmeras são as previsões para o controle de navegação do "Concorde", especialmente em países onde as comunicações são favoráveis; no Brasil, o Radar, o VOR e o ILS muito contribuirão para a operação segura dêsse avião, a menos que novos auxílios mais perfeitos sejam instalados".

"O problema fundamental a que nos queremos referir" — aduziu — "é o do aeroporto operacional dêsses aviões. É sabido que o Galeão, remodelado em 1960, estará em condições de receber o "Concorde", mas as condições operacionais são proibitivas. As razões são:

1.a) o nível de 183 decibéis à decolagem, produzindo tremendo impacto, não só no aeroporto, como em toda essa área congestionada e de grande densidade demográfica;

2.a) a decolagem dêsse avião teria de ser feita em direção à cidade ou às montanhas e, em ambos os casos, ela é indesejável."

"Escolher Viracopos" — opinou — "será uma solução mais precária ainda que a utilização atual dos jatos naquele aeroporto, pois o passageiro do "Concorde" levará mais horas de Viracopos à sua residência em São Paulo do que para vir de Paris a Viracopos, mesmo que se adote o sistema de baldeamento de avião em Viracopos e Congonha". A distância de 114 quilômetros que separa Viracopos de São Paulo é realmente uma desvantagem em nossa opinião. Poder-se-ia pensar na operação dos "Concorde" em Brasília, onde seria fácil obter-se um aeroporto a 30 quilômetros da cidade, em zona de pequena densidade demográfica. Esta solução, segundo o brigadeiro, teria a vantagem de aumentar o prestígio da capital brasileira. Em Brasília haveria, assim, um baldeamento para jatos que distribuiriam os passageiros para Rio e São Paulo. "Esta medida, porém" — acrescenta — "tem também seus inconvenientes: um dêles a de-

mora do passageiro vindo de Paris para chegar ao seu destino e que anularia o ganho técnico do dôbro de velocidade e indisporia, igualmente, os passageiros brasileiros, do Rio, a procurarem o "Concorde", pois teriam de fazer uma viagem desnecessária de mais de uma hora, para tomar o avião que os levaria a Paris, Roma ou Londres.

A terceira solução

"Tôdas as soluções poderiam melhorar de apresentação" — afirmou — "caso o governo brasileiro resolva reduzir ao "minimum minimorum" o tempo gasto pelos passageiros para se desembarçarem à chegada ao Brasil. Resta-nos a terceira solução que, na certa, está na cogitação dos estudiosos dêsse problema e das autoridades brasileiras: a operação do "Concorde" em Santa Cruz".

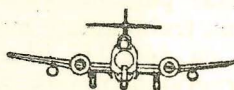
"Dentro de 8 a 10 anos, provavelmente, a unidade de caça que se encontra sediada na Base Aérea de Santa Cruz deslocar-se-á para Brasília e, se isso não acontecer por evolução natural da Fôrça Aérea Brasileira, poderá ser sediada em outro ponto do território nacional ou, em último caso, permanecerá em Santa Cruz mesmo, passando, todavia, a também lá operarem os "Concorde". A escolha de Santa Cruz apresenta a vantagem de ficar a apenas 40 quilômetros do Rio. Uma linha férrea poderia ser estabelecida ao longo da existente, reservada exclusivamente ao aeroporto, utilizando comboios que deveriam ser preparados para nêles realizarem-se os serviços de contrôle de emigração, saúde, polícia e alfândega. Dessa forma, ao pousar o "Concorde" em Santa Cruz, os passageiros e a tripulação embarcariam imediatamente para o Rio. A viagem duraria 1 hora e 15 minutos. Nesse espaço de tempo, seriam feitos os contrôles governamentais de forma que, ao chegarem os passageiros à estação Dom Pedro II, já estariam completamente liberados. Naturalmente que essa solução comportaria medidas de investi-

mentos vultosos para serem adotadas em 1970, como de resto as outras soluções. Tais medidas seriam:

1.^a) construção da pista, pois a atual não suportaria a operação regular de um avião do peso do "Concorde";

2.^a) construção de uma estação de passageiros à prova de som, onde êles só permaneceriam o tempo indispensável para caminhar do avião ao trem e vice-versa;

3.^a) instalação dos auxílios-rádio indispensáveis a decolagem à aproximação e ao pouso dos aviões "Concorde" em Santa Cruz. A decolagem na pista de Santa Cruz" — finalizou — "é feita em direção ao mar ou às montanhas, mas, em qualquer das duas hipóteses, sôbre a área de baixa densidade demográfica e arvoredo que absorve parte da pressão resultante da rotação dos compressores das turbinas dos motores".



REAPARELHAMENTO DA FAB — O HÉRCULES

Os aviões Hércules C-130-E, cuja compra pelo Governo Brasileiro está sendo efetuada, constituem a 6.^a série dêsse tipo de aparelho construído pela Lockheed. O preço por unidade está orçado em 2 milhões e 250 mil dólares, que serão pagos em longo financiamento. Versão do C-130-B, o C-130-E possui maior raio de ação, em virtude do acréscimo de combustível e outros aperfeiçoamentos introduzidos, melhorando sensivelmente suas características aerodinâmicas. Sômente em 1962, a Fábrica Lockheed entregou à USAF os primeiros C-130-E. PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO C-130-E: — Fuselagem: tôda metálica e de estrutura semi-monocoque. Asa: alta, e cantiliver. Empenagem: deriva simples — cantiliver. Trem de pouso: retratável com bequilha no nariz — comando hidráulico.

Cada trem principal possui duas rodas conjugadas que são recolhidas em vôo em alojamentos situados lateralmente na fuselagem. Podem ser adaptados esquis ao trem de pouso, para operação na neve ou no gelo. O C-130-E pousa, em emergência, sem causar nenhum dano ou perigo, em qualquer terreno relativamente plano. GRUPO MOTOPROPULSOR: — Quatro motores Allison de 4050-HP, tipo T-56-A-7A, utilizando hélices Hamilton Standard-54H 60, de quatro pás. CAPACIDADE DE COMBUSTÍVEL: — Tanques principais das asas, 26 344 litros. Tanques auxiliares adaptados sob as asas, 5 145 litros cada. Tanques de óleo: 182 litros. ACOMODAÇÕES: — A tripulação normalmente é composta do piloto, co-piloto, navegador e engenheiro de bordo. A cabina assim como o compartimento de carga tem as seguintes dimensões: 12,6 m x 3,05 m x 2,3 m e cubagem máxima de 121,3m³. Tôdas as portas estão a uma altura de 1,03 m do chão. A entrada principal para carregamento é comandada hidráulicamente de bordo, tem 3,05m de altura x 2,74m de largura. O compartimento de carga possui acomodações para 92 soldados ou 64 pára-quedistas totalmente equipados. Pode ainda transportar 74 leitos nas evacuações aeromédicas. Como avião-cargueiro, pode transportar caminhões, tanques de guerra ou tratores até 12 toneladas, ou os seguintes tipos e quantidades de mísseis: 3 Honest John; 2 Nike Hercules; 2 Corporal; 2 Seargent; 1 Bomarc ou 1 Matador; e, na maioria dos casos, acrescido do equipamento e pessoal especializados e plataformas de lançamento. DIMENSÕES: — Largura 40,25 m; comprimento 29,78 m; altura 11,68 m. PESOS: — Vazio: 32 795 kg. Máximo da carga paga: 14 833 kg; máximo de decolagem: 70 310 kg. PERFORMANCES: — Velocidade máxima de cruzeiro: 587 km/h. Velocidade de subida: 475 metros por minuto. Teto de serviço: 6 890 metros. Distância necessária para decolagem com peso

máximo e obstáculo de 50 pés de altura: 1 783 metros; Distância necessária para pouso com peso máximo: 732 metros. Alcance máximo: 7 805 km.

O C-130-E virá com o seguinte equipamento eletrônico: VHF; HF (collins) HF/DF; VOR; Radar de Busca, Meteorológico e para Mapeação, Radioaltímetro, Radar Doppler com Computador para Navegação LORAN; TACAN; Radio-compasso e Piloto Automático. Usa para navegação astronômica o sextante periscópio D1.



A SEGURANÇA DE VÔO NO BRASIL

Grças ao acôrdo assinado sob os auspícios da Aliança para o Progresso, a segurança de vôo no Brasil será ampliada. A Agência para o Desenvolvimento Internacional, dos Estados Unidos, financiará a aquisição, pelo Brasil, de material de segurança de vôo no valor de 2 milhões e 700 mil dólares. O convênio foi assinado no Ministério da Aeronáutica, pelos Ministros Roberto Campos, do Planejamento, e Nelson Wanderley, da Aeronáutica, em nome do Governo Brasileiro, e pelos Srs. Embaixador Lincoln Gordon e William Ellis, vice-diretor da Agência para o Desenvolvimento Internacional no Brasil. Estavam presentes à cerimônia: todos os oficiais de gabinete do Ministro da Aeronáutica; os Tenentes-Brigadeiros Henrique Fleiuss, Clovis Travassos e Joelmir Campos de Araripe Macêdo; e Brigadeiro Alcides Neiva. Na ocasião, o Embaixador dos Estados Unidos proferiu as seguintes palavras: "No programa da Aliança para Progresso, estamos assinando, hoje, um acôrdo em empréstimo que ajudará a melhorar ainda mais a segurança, a regularidade e a eficiência da navegação aérea no Brasil. O empréstimo fornece 2,7 milhões

de dólares para equipamentos adicionais para os aeroportos de Jato, em Brasília, São Paulo, Recife, Belém e Pôrto Alegre. O empréstimo foi feito por 40 anos, com uma taxa máxima de juros de 2 por cento ao ano. Os Estados Unidos têm fornecido assistência técnica ao Brasil no setor da aviação civil, desde 1955. Há apenas algumas semanas, altos funcionários norte-americanos dêsse setor estiveram aqui para discutir assuntos de aviação civil com autoridades brasileiras. Foi na oportunidade dessa visita, a 15 de julho passado, que tive o prazer de anunciar pela 1.^a vez a autorização dêste empréstimo, cujo acôrto estamos agora assinando. O Brasil e os Estados Unidos continuarão, segundo os termos dêste acôrdo, sua estreita cooperação no setor da aviação civil. Êste empréstimo fornecerá sistemas de luzes, sistemas de aterrager por instrumentos e dispositivos de contrôle aéreo pelo radar para aeroportos, assim como treinamento mais adiantado de técnicos brasileiros, num programa que já está em execução. Técnicos norte-americanos virão também ao Brasil assistir à instalação de alguns dêsses equipamentos, os quais serão depois manejados por brasileiros treinados segundo o programa. O empréstimo oferece recursos para as seguintes instalações: Um radar de vigilância de aeroporto em Brasília e um em Pôrto Alegre; um sistema de luzes de aproximação, nos aeroportos de Brasília, Recife, Belém e Campinas, perto de São Paulo (Viracopos); um sistema de aterrager por instrumentos nos aeroportos de Recife, Belém e Campinas. As instalações de radar destinam-se a ajudar os aviões a determinar suas posições em vôo, assegurando-lhes maior segurança nas áreas congestionadas em redor dos aeroportos principais. Os sistemas de aterrager por instrumentos consistem em um grupo de rádios direcionais, que dão uma linha de aterrager aos aviões, durante as aterrager com mau tempo. Os sistemas de luzes de aproxima-

ção, também instalados nos aeroportos, fornecem luzes brilhantes numa série de linhas, também para ajudar os pilotos a fazer aterrager mais seguras, à noite e quando há mau tempo. Hoje, o Brasil figura entre as principais nações do mundo em viagens aéreas, e a atividade aumenta firmemente, de ano para ano. O Brasil entrou na era da aviação a jato, e já se estão planejando vôos supersônicos, que devem começar em 1970. Enquanto nos preparamos para êsse futuro, o Brasil e os Estados Unidos precisam continuar a trabalhar estreitamente unidos. Ê um prazer para mim participar, hoje, da assinatura dêste acôrdo, que constitui outro passo importante em tal cooperação."

Em seguida, o Ministro Nelson Wanderley proferiu, de improviso, as seguintes palavras: "Em nome do Ministério da Aeronáutica e do Governo Brasileiro, agradecemos esta valiosa cooperação que, através do fornecimento do equipamento altamente especializado de proteção ao vôo, o Governo Americano presta à aviação comercial brasileira, a atividade aérea e tôdas as aeronaves do Brasil e ao Ministério da Aeronáutica. Particularmente, no meu caso, sinto-me muito feliz de participar desta solenidade, visto que, desde o princípio da minha carreira, tenho sido favorecido pela cooperação da aviação americana. Há 30 anos atrás, exatamente, eu iniciava um curso de especialização em Randolph Field, em San Antônio, Texas, e desde então me habituei a ver, na cooperação do povo Norte-Americano e suas autoridades, u'a maneira eficiente e feliz, e ao mesmo tempo obtemos um progresso na nossa técnica; conseguimos, dêsse modo, aproximar numa cooperação mais estreita os nossos países, que certamente, no conjunto do mundo ocidental, representam duas peças da mais alta importância."

INÍCIO DAS AULAS NA ECEMAR



O Ministro chega à ECEMAR e é recebido pelo Major-Brigadeiro Cantalice, Cmt daquela Escola



Os instrutores da ECEMAR são cumprimentados pelo Ministro Wanderley

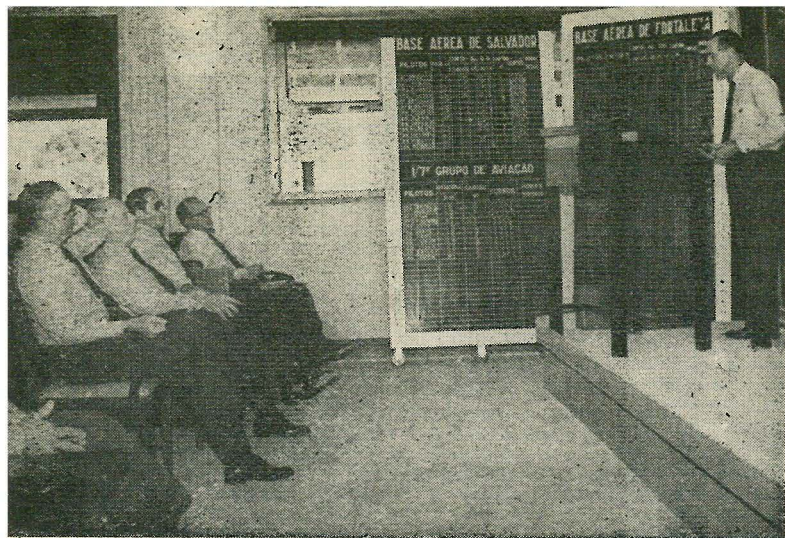
Com a presença do Ministro da Aeronáutica e altas patentes das Forças Armadas, realizou-se no dia 1 de outubro a solenidade de abertura dos Cursos da ECEMAR.

A aula inaugural foi proferida pelo Major-Brigadeiro Dario Cavalcante de Azambuja, sob o tema "O Militar e a Guerra Revolucionária".

A Revista de Aeronáutica tem a satisfação de publicar aquela conferência em outro local do presente número.

O Major-Brigadeiro Dario Azambuja quando pronunciava sua conferência

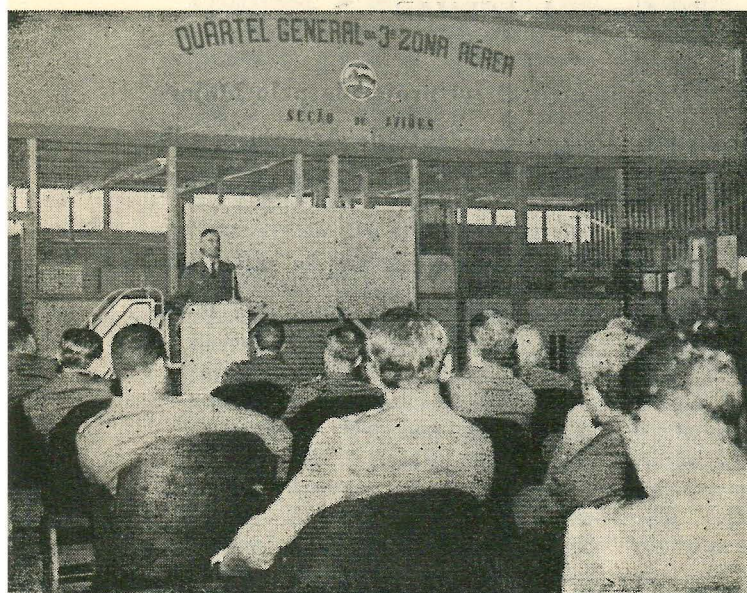




O Comandante da 2.^a Zona Aérea expõe ao Ministro da Aeronáutica e Oficiais-Generais da FAB os problemas daquela importante Zona Aérea



O General John Bell, Adido Aeronáutico dos Estados Unidos da América do Norte, entrega ao Cel Av Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves o Diploma de "Master Pilot" da USAF



Altas patentes da FAB assistem à aula inaugural, no QG da 3.^a Zona Aérea, do Estágio sobre "Segurança Interna e a Guerra Revolucionária"



O Major-Brigadeiro Moss, Cmt do COMTA, cumprimenta o Brig Xavier, Diretor de Intendência, logo após a inauguração da Farmácia do Galeão



Quando de sua visita às Unidades da 2.^a Zona Aérea, o Ministro da Aeronáutica foi recebido pelo Governador Paulo Guerra

Flagrante tomado quando da primeira reunião da Comissão Executiva dos Festejos Comemorativos da "Semana da Asa" de 1964, sob a Presidência do Major-Brigadeiro Dario Cavalcante de Azambuja



ALTO NÍVEL DE TURBULÊNCIA

O Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional está interessado em solucionar um dos mais graves problemas nos vôos a grandes altitudes: a previsão da turbulência em altos níveis. Ainda não são bastante conhecidas as causas que originam as zonas de turbulência na atmosfera superior, nem sua distribuição, e os meteorologistas não podem prever, portanto, a formação dessas zonas com a precisão necessária para advertir os pilotos que voam

através delas. O Conselho da OACI fixou 4 períodos de 5 dias, durante os 14 meses seguintes: 9 a 13 de dezembro de 64, 10 a 14 de março de 1965, 9 a 13 de junho de 65 e 8 a 12 de setembro de 1965, durante os quais as aeronaves civis de reação e também as militares e outras do Governo, que voem acima de 6 mil metros, uma vez que o Estado esteja de acordo, comunicarão as turbulências, acaso encontradas, aos vários centros encarregados de analisá-las. Os comunicados compreenderão a situação e a intensidade das zonas de turbulência, e se estas se produziram entre as nuvens ou em céu aberto, a velocidade relativa da aeronave e sua flutua-

ção através da turbulência, além de outros detalhes meteorológicos. O programa atual da OACI de informações da turbulência pretende reunir dados suficientes para efeito de previsão das turbulências; terminará em 9 de dezembro, com a entrada em vigor do sistema intensivo de comunicações. Espera a organização que esse sistema lhe possibilite a obtenção de dados para determinar a distribuição das turbulências, tanto geograficamente, como em altitudes, a fim de permitir que os meteorólogos possam formular casos característicos para localizar as zonas de turbulência em altos níveis e prover sua situação e sua intensidade futuras.

COMPANHIA BRASILEIRA DE CARTUCHOS



"FABRICANTE DE ARMAS E MUNIÇÕES DE ALTA QUALIDADE"

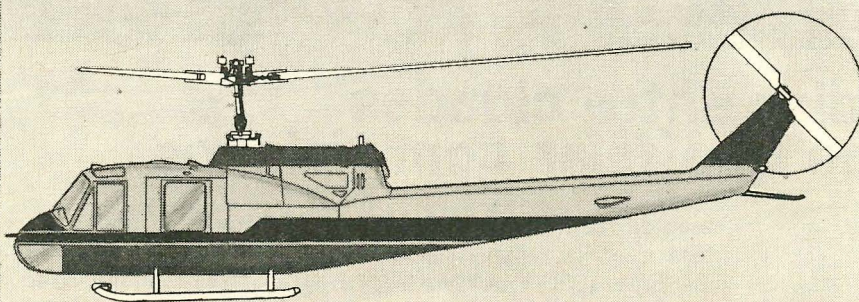
AV. INDUSTRIAL, 3330 — SANTO ANDRÉ — CAIXA POSTAL 51

ESTADO DE SÃO PAULO

Março de 1946. Pela primeira
vez em todo o mundo, era concedida uma
licença a um helicóptero.

Um BELL. Nesses quase 20 anos,
de constante pioneirismo em
técnica e qualidade, a BELL manteve sua
liderança. Suas fábricas se expandiram.

E o nome BELL é, agora, lembrado
como fator de progresso.
No mundo inteiro. No Brasil. Nesta semana.



Agora voando no Brasil, o BELL 204B, primeiro heli-
cóptero a turbina a serviço de um utilizador brasileiro.

IA 25019

Representante no Brasil

Companhia Carnasciali
INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Rio: Avenida Beira Mar, 200 - Fone: 42-2603

São Paulo: Rua Xavier de Toledo, 161 - conj. 602

Fone: 37-5927



Quando falar entre cidades é o mesmo que falar com vizinhos

A operação é simples, com milhares de repetições diárias. Retira-se o fone do gancho e discam-se apenas dois números: ouve-se uma voz atenciosa que lhe responde: "Interurbano". prontamente é feita a ligação, na maioria das vezes, entre distâncias superiores a 500 quilômetros. E graças ao telefone e ao sistema moderníssimo de micro-ondas você fala com um parente distante, tem a solução do negócio inadiável, enfim, toda a facilidade de comunicação como se estivesse conversando com o vizinho... A STANDARD ELECTRICA orgulha-se de ter fabricado a maioria dos telefones em uso no Brasil e, igualmente, por ter instalado o primeiro sistema de micro-ondas da América Latina, ligando o Rio de Janeiro e São Paulo. Esta é a contribuição da STANDARD ELECTRICA: utilidade e segurança para o homem e progresso para o País. Possuindo o maior parque industrial do gênero na América Latina, a STANDARD ELECTRICA ressalta através do trabalho digno de milhares de brasileiros a importante missão da iniciativa privada em prol do nosso desenvolvimento industrial e econômico.



Standard Electrica S.A.

Padrão mundial em eletrônica e telecomunicações

ELETRONICA INDUSTRIAL • TELECOMUNICAÇÕES • APARELHOS ELETRO-DOMESTICOS



CRAVO E CANELA

Em todos os setores existem coisas imprescindíveis. De cozinha, tanto você como nós entendemos muito pouco. Mas sabemos, por ouvir falar, que cravo e canela entram em toda receita de doce. Em lubrificação industrial (e disso entendemos) também há coisas que não podem faltar. Por exemplo: pesquisa e experiência. Estes "ingredientes", se é que assim os podemos chamar, a Shell utiliza permanentemente em suas "receitas".

VOCÊ PODE CONFIAR

NA

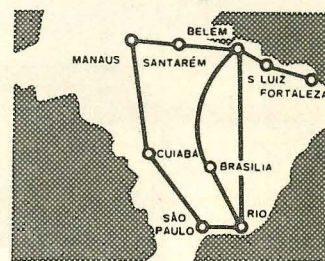


MEIO SÉCULO
DE EXPERIÊNCIA
E BONS SERVIÇOS
NO BRASIL

UMA FELIZ VIAGEM QUASE PELA METADE DO PREÇO

Nos possantes quadrimotores da PARAENSE, você viaja com o mesmo conforto e quase com tanta rapidez* como em qualquer tipo de avião... e ainda economisa 45% do preço da passagem. Você suprime o luxo dos jatos e ganha cruzeiros... - uma diferença que conta para fazer mais compras, hospedar-se num melhor hotel, aproveitar mais sua viagem.

Há sempre um quadrimotor Douglas da PARAENSE em seu caminho. Para transportá-lo - com economia - e trazê-lo de volta, como amigo. Você pode pagar sua viagem também em 10 vezes pelo CrediAéreo.



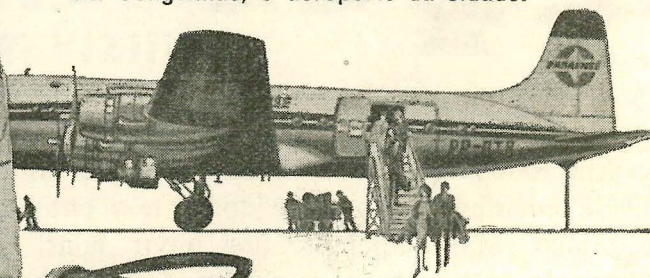
VÁ, E VOLTE, PELA



boa viagem em boa companhia!

* VOCÊ ECONOMIZA
TEMPO E DINHEIRO
TAMBÉM EM TERRA

No Rio, os quadrimotores da PARAENSE pousam no centralíssimo Santos Dumont. Em São Paulo, a dois passos do centro em Congonhas, o aeroporto da cidade.



INFORMAÇÕES E
RESERVAS:

MEDES 8026

A Força Aérea recebeu equipamento especial de auxílio à instrução da língua inglesa, sob a forma de gravadores-repetidores de fita, montados em mesas adequadas, operando sob um controle central. O sistema atende à regra fundamental de aprendizado de um idioma: "O processo de aprendizagem de outro idioma resume-se em decorá-lo. Quanto mais coisas do idioma se ouvir, imitar e reter da memória, mais depressa se fala e se compreende o idioma" (1).

O "Language Laboratory" foi idealizado e construído para atender a certa metodologia do ensino da língua. Seu fundamento está na técnica "informant-drill" ou "método direto", iniciado pelas Escolas Berlitz de Línguas, utilizado em universidades como as de Yale, Cornell, Harvard, Georgetown e outras; espalhou-se por ocasião da Última Guerra e chegou a ser considerado como "o método absoluto". Presentemente, voltou a ser considerado como método, apenas. A técnica é simples: o informante fala, o aluno imita. Ouvir e imitar, exatamente como as crianças aprendem a falar.

O método, ao qual serve o Language Lab, embora fundamentado naquela técnica de apresentação, compreende atividades adicionais, para conhecimento dos caracteres distintivos da língua. A utilização do Lab, para garantir a aprendizagem, exige a conformação a alguns princípios. Entre outros: dedicar, pelo menos, 6 horas diárias, em trabalhos em classe e no laboratório. Na Força Aérea, exceto em casos especiais, não é previsto a nenhum de seus membros despendar tanto tempo estudando uma língua. Com isso, a primeira impressão seria a de considerar o Lab como "sem utilidade" ou de "utilidade restrita" a algumas unidades. Julgamos que o problema deva ser colocado em outros termos.

É fato que o equipamento foi desenvolvido como base para a

(1) — Cornelius, Edwyn — Language Teaching, a guide for teachers of foreign languages — Trad. de Motta Paes e John White para a Cia. Editora Nacional, sob o título: O Ensino do Idioma, 1957, pág. 81.

Problemas do Aproveitamento do "Language Laboratory"

H. BENATTI Jr. — Cap
Instrutor da EOEG

aplicação de um método de instrução; por outro lado, não é menos verdade que nenhum método substitui o instrutor. Devemos distinguir, ainda, a própria instrução dos meios que a facilitam. O Language Laboratory é meio para um fim, um auxílio à instrução. Daí decorre um princípio de ação: o Lab, por si, nada resolve; quem resolve é o instrutor.

Nas várias informações e orientações escritas que acompanham o equipamento, há várias idéias que nos podem ajudar. Por exemplo, uma das frases significativas diz: "the textbooks used in the classroom and the tapes used in the laboratory are **only** aids and guides for learning English". Outro "statement" valioso: "the laboratory or trainer was not designed to and cannot replace the instructor and regular classroom instruction program".

Torna-se evidente que o primeiro passo para o aproveitamento racional do equipamento é entregá-lo à direção de instrutores que satisfaçam aos requisitos mínimos estabelecidos, aos "Instructor Personnel Requirements" sobre Fonologia, Estrutura Gramatical, Vocabulário, Teoria e Metodologia do Ensino do Inglês e Administração da Escola de Língua Anglo-americana. Esses requisitos supunham-se adquiridos e desenvolvidos após a conclusão do curso "Language Instructor/MAP-AUL 751008", em Lackland AFB, USA.

O requisito importante, no caso, é a compreensão da metodologia. O que fazer com o equipamento, a fim de aproveitá-lo com o máximo de eficiência, usando cada dólar pago e não o deixando deteriorar-se, por falta de uso, envolve o seu emprego exatamente como auxílio à instrução, não como método em si.

Um plano de aproveitamento incluiria alguns pontos tais como:

1 — Levantamento do material didático: encontrar-se-ia uma quantidade apreciável de fitas magnéticas, gravadas por nativos da língua, e livros-textos bem pensados. Material de primeira qualidade, inglês falado à disposição dos ouvintes.

2 — Normalmente, as posições individuais não atendem ao número de alunos. Na EOEG, o problema foi contornado pela instalação de alto-falantes, ligados à mesa central. Sob orientação do instrutor, as atividades de ouvir e repetir podem ser exercitadas por um número maior de alunos. A deficiência produzida pela falta de posições individuais é compensada: primeiro, pelo nível mental mais elevado do nosso aluno, de compreender e distinguir, teoricamente, os caracteres distintivos da língua; segundo, pela técnica de revezamento nas posições individuais. A imitação consciente abrevia o tempo necessário para a aprendizagem.

3 — Desta maneira, pode-se pensar em um Plano de Curso onde:

a — o instrutor utiliza a técnica "informant-drill"; as fitas e os alto-falantes substituem o informante; os alunos ouvem e imitam, orientados pelo instrutor; revezam-se nas posições individuais, para fins de fixação da aprendizagem;

b — a atividade de ouvir e imitar é consciente: antes de qualquer exercício, o instrutor explica os problemas de fonética, entonação e ritmo;

c — a retenção é facilitada pelo uso do maior número possível de auxílios audiovisuais, principalmente projeções luminosas animadas; o hábito é adquirido mais rapidamente porque a aquisição é intencional, consciente e sistemática.

Tais atividades levarão ao aprendizado da língua falada. A análise dos objetivos do ensino, dos meios disponíveis e da capacidade do aluno permite ao instrutor planejar as atividades didáticas em ordem aos resultados a atingir.

As necessidades da Força Aérea, por outro lado, nem sempre obrigam à habilidade em usar a língua falada. Na realidade, em muitos setores, o indivíduo trabalha mais com o idioma escrito. Apesar de que "a good foundation in the spoken language has made the learning of reading and writing more easy and through than when they are approached through translation alone" (2), o problema pode ser considerado sob técnicas mais diretas, sob o chamado método de tradução.

A rigor, não há tradução de língua para língua; o tradutor enfrenta sérios problemas ao tentar expressar, em termos de um idioma, os elementos de outra cultura. Podemos compreender esses elementos e até sen-

ti-los como se fôssem de nossa cultura. Podemos adotá-los, mas não podemos incorporá-los, de pronto, à nossa cultura. O método de tradução traz, de início, essa limitação. O "briefing" torna-se "brifim", como o "football" se tornou "futebol". Mas, que é um brifim? É um "apronto", no mesmo sentido em que é usado no futebol? Nós sabemos o que é, mas definir é outro problema.

Apesar disso, o método de tradução é o mais eficiente para permitir ao aluno a compreensão do assunto tratado e dar-lhe os meios de progredir, sozinho, no domínio da língua escrita. Pessoas há que compreendem livros e livros, sem no entanto possuir a habilidade de falar. E resolvem seus problemas.

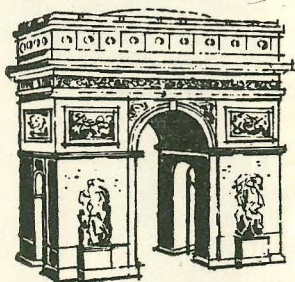
Em resumo: se as necessidades do aluno se situam ao nível da compreensão da língua es-

crita, o método de tradução pode ser empregado com grande eficiência. Um instrutor poderá orientar o aluno sobre como transpor as dificuldades iniciais. Os trabalhos de grupo favorecem a solução desses primeiros obstáculos. Passada a primeira fase, chamada de "desbravamento", o aluno vai deslanchando até o domínio total das dificuldades. O progresso está condicionado à capacidade de raciocínio lógico, cultura geral e especializada e, sobretudo, à força de vontade em resolver as primeiras charadas. O resultado é compensador.

Conclusão: os Laboratórios de Inglês constituem auxílios eficientes à instrução do idioma; permitem a aplicação de várias técnicas de ensino, adaptando-se o seu uso às nossas possibilidades de aplicá-los. O único problema é: preparar os instrutores para o seu emprego.

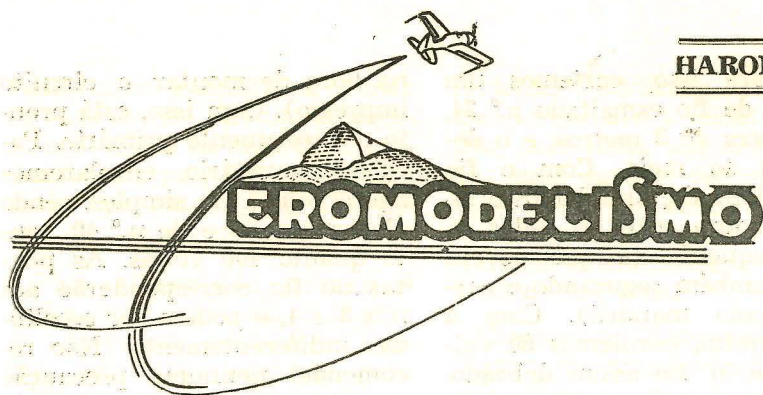
(2) — Anne Cochran, M. A. — Modern Methods of Teaching English as a Foreign Language — Educational Services — Washington — DC — USA — pág. 18.

um cigarro de agrado internacional



minister

KING SIZE • FILTRO DE LUXO • CIA. DE CIGARROS SOUZA CRUZ



CONVERSORES PARA CORRENTE CONTINUA

Atendendo ao pedido de um consulete de São José dos Campos, que inaugurou a nossa parte de correspondência, apresentamos neste número dois conversores de corrente para uso em radiocontrole.

Ainda existem em uso, e mesmo à venda, receptores e transmissores valvulares. Exigem esses aparelhos pilhas especiais, de alto preço e difíceis de encontrar no mercado. Além disso, sua durabilidade é muito pequena. Para os transmissores, ainda podemos contornar a situação, com as fontes a vibrador. Todavia, para os receptores, isso é impossível, em virtude do peso que representam. Atualmente, usa-se muito o conversor de corrente contínua, que substitui as várias fontes, com muitas vantagens. São dispositivos geralmente transistorizados, leves, econômicos e seguros, que são alimentados por pilhas ou baterias de preço baixo, transformando a voltagem de entrada naquela que se necessita. Os dois que serão descritos foram montados por mim, sem nenhuma dificuldade de funcionamento. O primeiro, previsto para receptores, dando cerca de 25 volts a 2 mA, e o segundo, próprio para transmissores, dando 67,5 volts ou 135 volts a 20 mA.

Vamos para o primeiro, cujo circuito elétrico pode ser visto

na Fig. 1. Os transistores empregados são os OC-72 já fabricados no Brasil, e que, quando adquiridos, deverão ser pedidos como "par casado", o que

significa que o vendedor entregará um par de características elétricas bem semelhantes. Os diodos retificadores são os OA-85, também muito comuns. Para reconhecer os terminais do transistor, saberemos que o fio que fica do lado em que existe uma pinta vermelha no envólucro corresponderá ao coletor; o fio do meio será a base, e o do lado oposto será o emissor. Quanto aos diodos do germânio, encontraremos uma lista branca no lado que corresponde ao cátodo.

Para o transformador, usaremos um núcleo toroidal de ferrite. Esses ainda não são encontrados em nosso mercado, mas podemos contornar facilmente o caso. Basta procurar com os seus colegas que façam reparações de rádio, pois terão muitos transformadores de F.I. inutilizados. Alguns, como por exemplo o STEVENSON, usam um canequinho de ferrite para a sintonia. Separamos um par desses canequinhos (justamen-

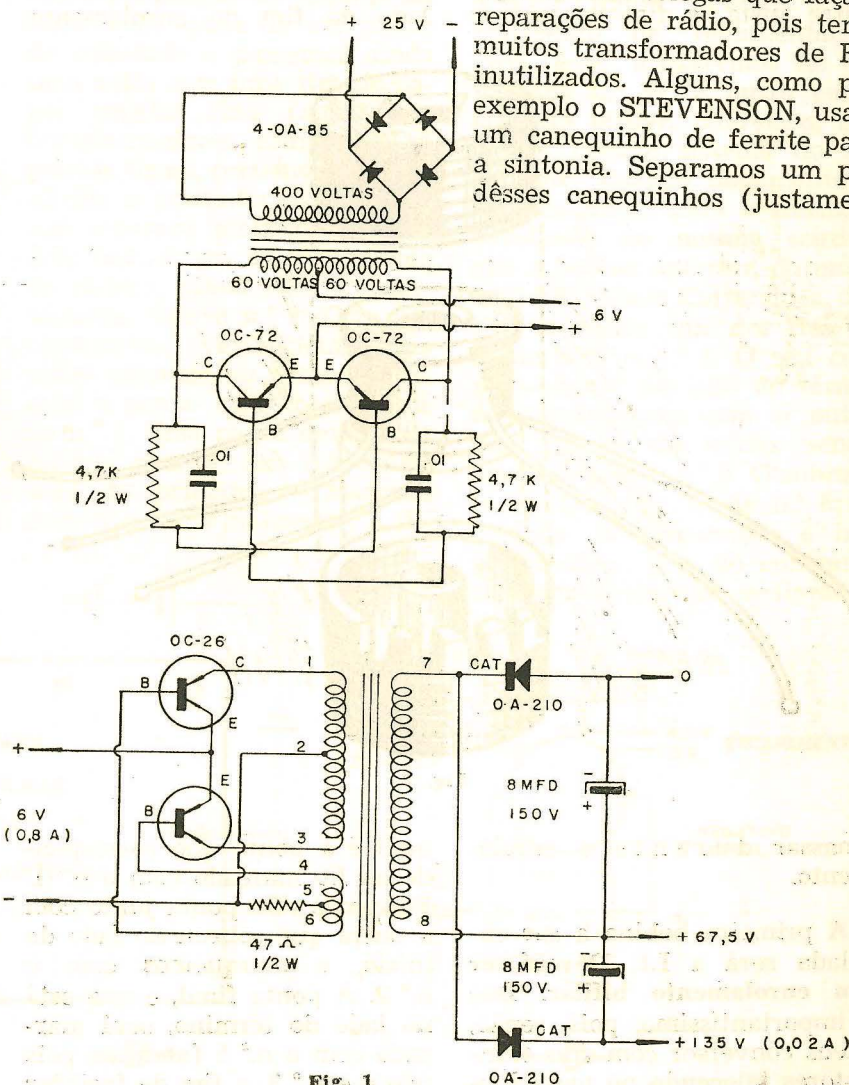


Fig. 1

te o que contém cada transformador de FI). Com uma lima fina e lixa d'água, rebaixaremos sua altura, até ficarem com 6 milímetros cada um (é importantíssimo que os dois canequinhos possam depois ajustar um no outro sem deixar folga).

Com habilidade e um pouco de papel resistente junto com cola-tudo, podemos fazer um carretel para conter o enrolamento (ver a Fig. 2). Esse carretel terá dimensões correspondentes à parte interna do canequinho, de forma que possa entrar sem deixar muita folga. Não esquecer que a sua altura deverá ser de cerca do dobro da profundidade interna do canequinho, pois os dois ficarão empilhados. No furo do centro, enfiaremos um mandril feito com um pedacinho de madeira, ou então uma broca que entre justa, a fim de não se

ro! Para isso, cortemos um pedaço de fio esmaltado n.º 34, com cerca de 3 metros, e o dobremos ao meio. Com o fio assim dobrado, prendamos o lado da dobra entre os dedos da mão esquerda (e que deverá estar também segurando o carretel pelo mandril). Com a mão direita, enrolemos 60 voltas com o fio assim dobrado. Apliquemos, agora, um pouco de cola-tudo de secagem rápida, para firmar as espiras sem desenrolar. Quando estiver firme, podemos começar as primeiras ligações. Começamos cortando com um alicate a pontinha da dobra. Isso separará os dois fios eletricamente. Num desses fios (no lado que havia a dobra, e que corresponde ao princípio do enrolamento), coloquemos um cartãozinho marcado com o n.º 1. Agora, com o auxílio de um ohmímetro, vejamos, no lado do fim do enrolamento,

na hora de montar o circuito impresso). Com isso, está pronto o enrolamento primário. Para o secundário, enrolaremos agora com o fio simples, sendo ele esmaltado e de n.º 40, tanto quanto 400 voltas. As pontas do fio corresponderão aos n.ºs 3 e 4, e podem ser escolhidas indiferentemente. Não recomendei nenhuma precaução especial para isolamento, pois, como o conversor trabalha com voltagens e correntes muito baixas e usa enrolamento bifilar no primário, o esmalte do fio resiste ao trabalho sozinho.

Agora, com uma lima triangular bem fina, façamos 5 sulcos na borda de um dos canequinhos, a fim de servir para a saída dos fios.

Introduzamos depois o carretel com o enrolamento nos canequinhos, cuidando para que os fios passem pelos sulcos, obedecendo à ordem de numeração, e os fechemos com auxílio de cola-tudo nas bordas e no centro dos canequinhos. Isso pronto, enquanto seca bem, podemos fazer o circuito impresso, cuja maneira de executar, já explicada em número anterior, terá o desenho da Fig. 3.

Para a montagem, soldemos na seguinte sequência:

a) O suporte especial para circuitos impressos (que já existe em nosso comércio), para válvulas de 7 pinos.

b) As duas resistências de 4 700 ohms para meio watt.

c) Os dois condensadores de .01 mfd, discoidais de cerâmica.

d) Os quatro díodos de germânio, cuidando de não errar a polaridade. Ao soldá-los, segurar os fios entre o díodo e o circuito impresso, com a ajuda de um alicate de bico longo, a fim de dissipar o calor e não danificar o díodo.

e) Soldamos finalmente os transistores, usando o mesmo processo do alicate entre o transistor e o circuito, para protegê-los do calor. Uma vez

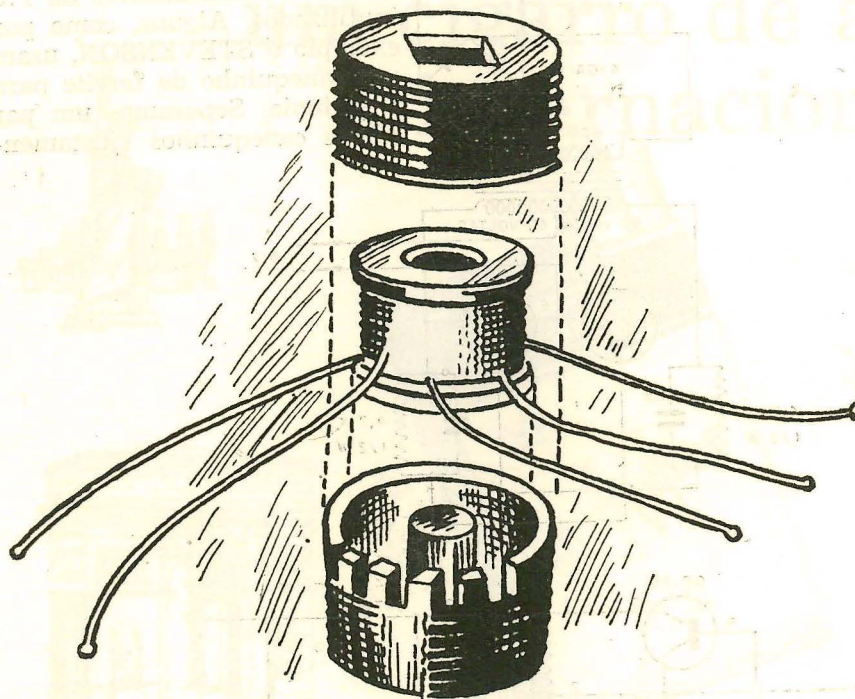


Fig. 2

amassar durante o enrolamento.

A primeira bobina a ser enrolada será a L1. Deverá ser um enrolamento bifilar. Isso é importantíssimo, pois, senão, adeus conversor com dois transistores falecendo no nascedou-

qual é a ponta que corresponde ao fio marcado com o n.º 1. Forcemos essa ponta junto com a outra que sobrou do lado do início, e marquemos com o n.º 2. A ponta final, e que está no lado do término, será marcada com o n.º 5 (atenção, pois não é o n.º 3, a fim de facilitar

soldados os transistores, firmar os mesmos no circuito impresso com ajuda de cola-tudo, cuidando bem para que os fios de saída dos transistores não encostem uns nos outros.

Para alimentá-lo, usamos 4 pilhas tipo lapiseira, cuidando de não errar a polaridade. Usamos uma outra separada, para o filamento da válvula do receptor, e outras 3 para alimentar os escapamentos. Isso pode ser visto na Fig. 4-A. Se o receptor fôr usado num lancha que comporte bem mais peso, podemos fazer todo o serviço com 4 pilhas de lanterna, conforme a Fig. 4-B. Se conseguir (por milagre) uma bateria alcalina do tipo DEAC 500 para 6 volts, ela sozinho comportará o serviço todo com peso tolerável para os aeromodelos, com motores a partir de .150 de cilindrada.

Vamos, agora, para o segundo circuito:

Os transistores são os nacionais OC-26, que trabalharão bem folgados e sem necessidade de casamento. Os retificadores serão os de "silicon" que existem, nacionais OA-210, OA-211 e o BY-100. Poderá ser usado, também, qualquer outro que seja encontrado.

Para transformador, usaremos um de rádio transistor que

se tenha inutilizado. No meu, usei um núcleo toroidal de ferrite, pois tinha um disponível, de uma sucata de gravador magnético. Todavia, o transformador de transistor dá resultados satisfatórios, e é mais fácil de trabalhar.

Começemos desmontando as chapas do transformador. Depois, desenrolemos com cuidado todo o fio velho do enrolamento, a fim de poder aproveitar o carretel. Uma vez limpo de todo o fio antigo, começaremos os enrolamentos.

O primeiro, será o enrolamento primário. Usaremos, para êle, fio esmaltado n.º 28. É um enrolamento bifilar. Portanto, dobremos ao meio um pedaço de cerca de 2 metros de fio. Com êle assim dobrado, usando o lado da dobra para o início, damos 18 voltas no carretel. Firmemos as espiras no lugar com ajuda de um pouco de cola-tudo e passemos ainda uma volta com uma tira de papel vegetal fino (como nos transformadores comuns). Depois de firme, cortemos com um alicate a pontinha da dobra, o que separará elêtricamente os dois fios. A um dêles (do lado do início), prendamos um cartãozinho com o n.º 1. Com um ohmímetro, verifiquemos, no outro extremo do enrolamento, qual a ponta que corresponde ao n.º 1. Essa ponta deverá ser torcida com a que sobrou no lado do princípio e marcada com o n.º 2. Finalmente, a última

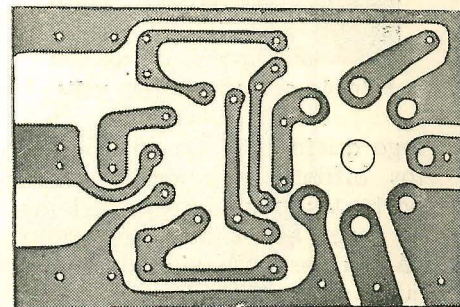
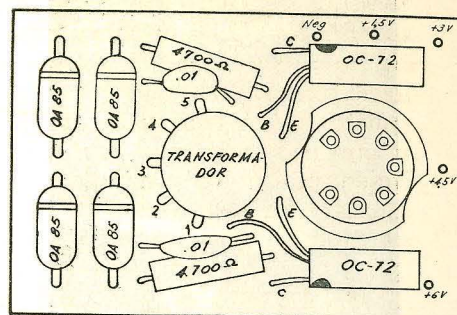


Fig. 3

ponta será marcada com o n.º 3. Agora, faremos o enrolamento de realimentação. Para êsse, utilizaremos fio esmaltado n.º 34. É outro enrolamento bifilar. Usaremos, então, o mesmo sistema do fio dobrado. Usando novamente o lado da dobra para o início, e enrolando no mesmo sentido que a bobina anterior, daremos agora 4 voltas. Cortando a dobra, marca-se um dos fios do início com o n.º 4. O seu correspondente no lado do término será torcido com o outro que sobrou do início, sendo marcado com o n.º 5. O sobran-te do fim será o de n.º 6. O cuidado da numeração é imprescindível, pois do contrário os transistores não oscilarão e

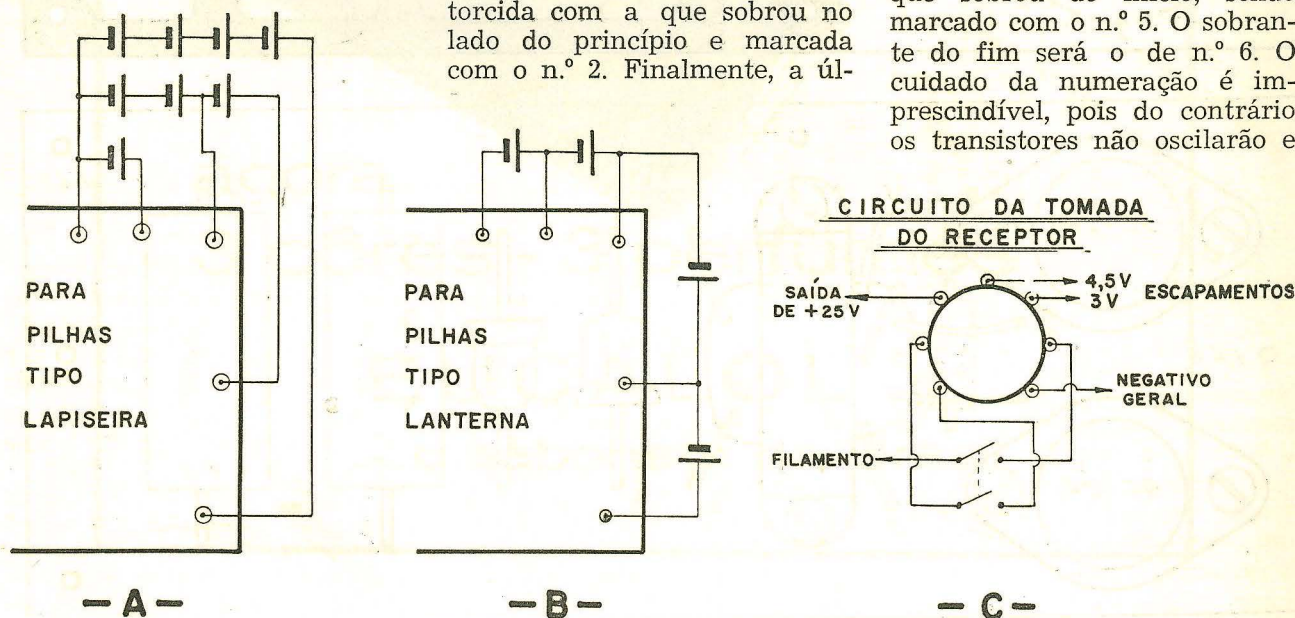


Fig. 4

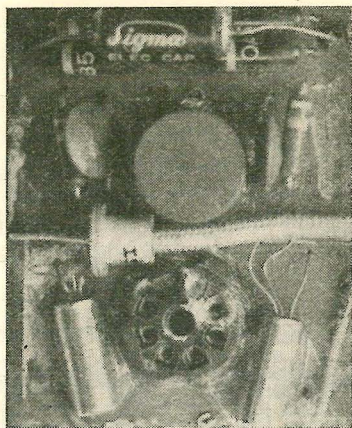


Foto do conversor de 30 volts

logo queimarão. Os enrolamentos bifilares também são importantes, pois o antigo sistema de fazer as metades separadas dá um desequilíbrio tal no circuito magnético que origina picos de tensão inversa que as válvulas suportam, mas não os

transistores. Finalmente, iremos enrolar o secundário, que é em fio esmaltado n.º 34 e em enrolamento simples, com 280 espiras. Aí, já não tem importância o sentido do enrolamento, nem a ordem de numeração dos terminais. Uma vez terminado o enrolamento, tornaremos a montar as chapas.

O circuito impresso será o da Fig. 5. A montagem não apresenta dificuldade. É apenas necessário o já citado cuidado em segurar os terminais dos transistores e díodos "silicon" com o alicate, a fim de dissipar o calor. No transistor, os parafusos de fixação servirão de terminais do coletor, pois o mesmo é ligado à armação externa.

Poderá, depois de pronto, ser usado com qualquer bate-

ria de 6 volts. No meu caso, uso 5 células alcalinas de 7 AH da NIFE do Brasil, que inclusive couberam dentro da caixa do transmissor.

Não creio que haja dificuldade para qualquer um fazer a montagem destes conversores. Qualquer problema, basta escrever para a **Revista**, que procurarei esclarecer.

Na fotografia do primeiro conversor, notarão a existência de duas peças que não constam do esquema. São respectivamente um condensador de filtragem e um diodo de Zener. Foram incorporados por mim, em virtude da necessidade de uma fonte de voltagem de muita estabilidade para fins de teste. Para o emprêgo normal, não são absolutamente necessárias.

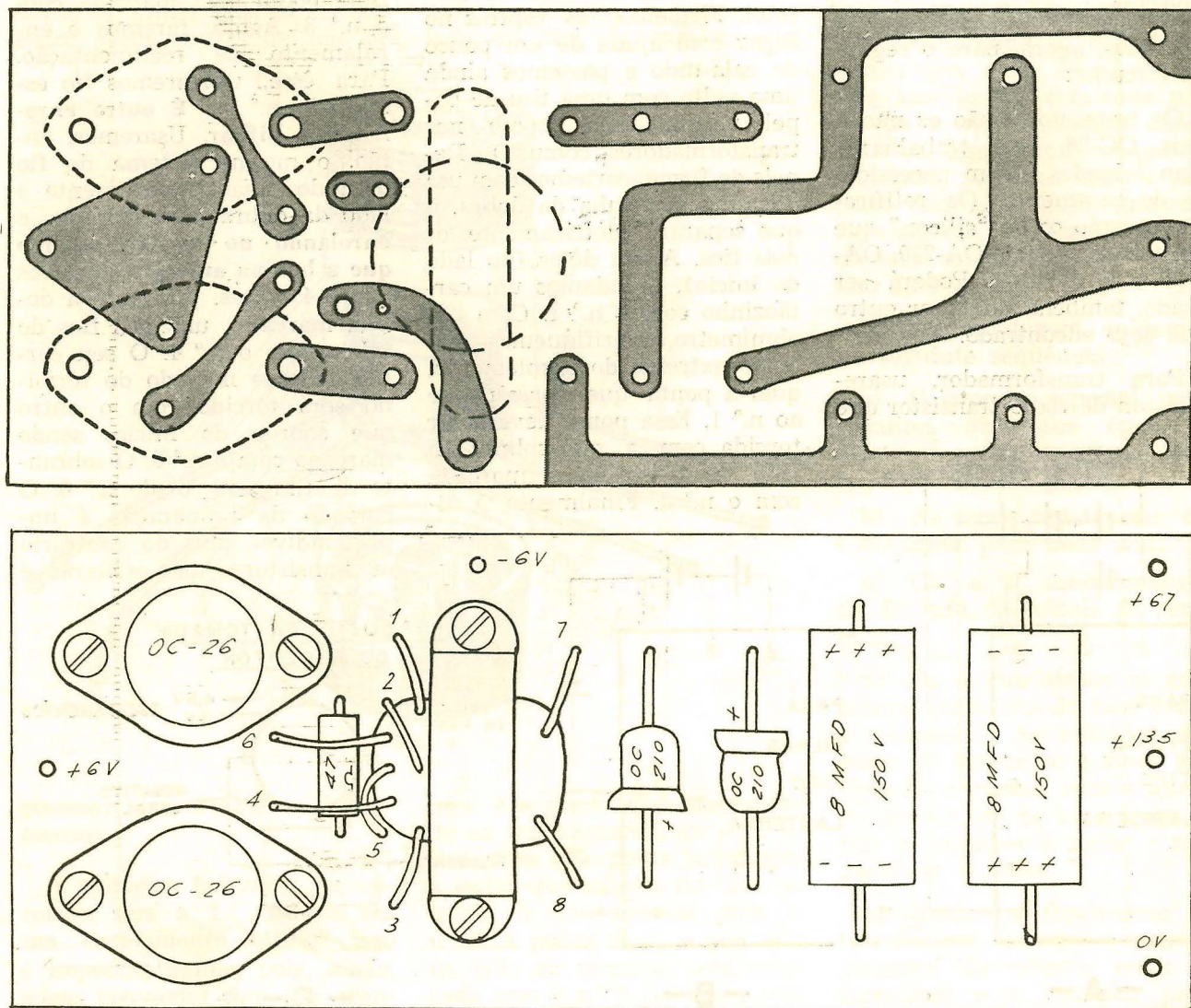


Fig. 5 — Conversor para 135 volts

NÔVO



agora
3 côres - 3 perfumes

EUCALOL

- o sabonete do Brasil

3249

A Cláusula de Não-Indenizar Frente ao Direito Aeronáutico Brasileiro

(Consideração em torno do art. 90 do Código Brasileiro do Ar)

OCTANNY SILVEIRA DA MOTTA

Professor Associado de Direito, Instituto
Tecnológico de Aeronáutica

Da obrigação de reparar o dano causado, que é obrigação de caráter geral, pode ver-se o responsável eventualmente dispensado, seja com apoio em dispositivo legal, seja mercê de estipulação convencional. Ocorrendo a primeira hipótese, fala-se em causas legais de exoneração de responsabilidade; no segundo caso, fala-se em cláusula de não-indenizar, também chamada cláusula de irresponsabilidade.

Para AGUIAR DIAS, o mais feliz conceito de cláusula de irresponsabilidade é o proposto por CLUZEL:

“Cláusulas de irresponsabilidade são as convenções pelas quais o devedor eventual da obrigação de indenizar obtém do credor eventual da mesma obrigação a renúncia à ação de perdas e danos.” (1)

Precisando os requisitos que a cláusula de não-indenizar há de preencher para ser tida como operante, aquele jurista brasileiro escreve:

“A cláusula de irresponsabilidade é... válida, lícita e tem amplos efeitos de isenção do encargo de reparar, desde que, isoladamente considerada como contrato, reúne as condições pelos princípios gerais exigidas para validade dos atos jurídicos em geral.” (2)

(1) JOSÉ DE AGUIAR DIAS — “Cláusula de não-indenizar”; Edição Revista Forense, Rio, 1955; pág. 30.

(2) JOSÉ DE AGUIAR DIAS — o. c. supra (nota 1), pág. 52.

As cláusulas de não-indenizar tiveram — e, em alguns países ainda têm — larga aplicação, no que diz respeito ao transporte aéreo; face a outras legislações, não merecem elas acolhida. Essas posições opostas adotadas frente à questão pelas diferentes leis nacionais e a necessidade experimentada pelos doutrinadores de se manifestarem a propósito do assunto têm mantido acesa a controvérsia em torno da conveniência ou inconveniência de acolher-se a cláusula de não-indenizar no âmbito do Direito Aeronáutico.

Os que a defendem divisam nela — seguindo embora diferentes caminhos de pensamento — forma de encorajar empreendimentos e, conseqüentemente, de concorrer para maior difusão de atividades no campo do transporte aéreo. Os que o bjetam ao acolhimento da cláusula se preocupam, especialmente, com a retração do usuário ante a ciência de que deverá suportar a totalidade de eventuais prejuízos. Tal preocupação não se justifica — é a resposta — desde que, como cláusula adjeta, a de não-indenizar há-de constituir-se objeto de acôrdo entre usuário e transportador, podendo aquele recusar aceitação. E nem se tema — acrescenta-se — que recusa de aceitação por parte de usuário possa implicar recusa de serviço por parte do transportador; a inclusão da cláusula há-de importar redução de tarifas e as tarifas são homologadas pelo poder público: garante-se, por esta maneira, o equilíbrio das partes na relação, só

se retirando do usuário, por um lado, vantagem que, por outro, lhe é concedida. (3)

Face a essas considerações rapidamente feitas, passemos a cogitar da posição adotada pelo Código Brasileiro do Ar, que se ocupa do assunto em seu art. 92:

“A nulidade da cláusula tendente a exonerar o transportador de responsabilidade ou a estabelecer limite inferior ao que lhe fixa o presen-

- (3) AGUIAR DIAS refere acórdão da 3.^a Câmara do Tribunal de Apelação do Distrito Federal (ac. de 21 de agosto de 1945, na ap. n.º 5 644) em que “a cláusula de irresponsabilidade, além de encontrar formal consagração, ficou, ainda, cabalmente caracterizada. Esclareceu o julgado que, optando o remetente pela tarifa reduzida, assume, como segurador, os riscos e a responsabilidade que ordinariamente incumbem ao transportador, acrescentando que as convenções dessa natureza são autorizadas pelo art. 12 da lei n.º 2 681, de 1912.”

Esse dispositivo de lei, no qual AGUIAR DIAS enxerga “síntese perfeita das condições de sua (da cláusula de não-indenizar) validade em qualquer terreno”, tem a seguinte redação:

“A cláusula de não-garantia das mercadorias, bem como a prévia determinação do máximo de indenização a pagar, nos casos de perda ou avaria, não poderão ser estabelecidas pelas estradas-de-ferro senão de modo facultativo e correspondendo a uma diminuição de tarifa. Serão nulas quaisquer outras cláusulas diminuindo a responsabilidade das estradas-de-ferro estabelecida na presente lei.”

te Código não acarreta a do contrato de transporte respectivo."

Anotando o art. 92 de nosso estatuto aeronáutico, HUGO SIMAS escreve:

"Reputando-se não escrita a cláusula tendente a exonerar ou limitar a responsabilidade, ela é nula por isso mesmo (Decreto n.º 19.473, de 10 de dezembro de 1930, art. 1.º), mas sendo o conhecimento o instrumento que prova o recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la no lugar de destino, a cláusula nem vicia essa prova, nem exonera da obrigação." (4)

Com êsse pronunciamento breve e taxativo — que é todo o comentário que dirige ao art. 92 — HUGO SIMAS define-se frente a um ponto que tem dividido os estudiosos: o fundamento da proibição da cláusula de irresponsabilidade em direito aeronáutico brasileiro.

Quanto a estar vedada cláusula dessa ordem — assinale-se desde logo, para mais clara colocação do problema que enfrentaremos — há unidade de vistas; o desacôrdo surge apenas quando se trata de apontar a fonte da restrição — e êste é o problema.

HUGO SIMAS, como se viu, divisa o impedimento no Decreto n.º 19.473, de 1930, isto é, anterior de oito anos ao Código do Ar. E para que mais claro se torne seu pensamento, parece-nos conveniente referência a outras palavras suas, escritas a propósito do citado decreto:

"O Decreto n.º 19.473, de 10 de dezembro de 1930, regulando os conhecimentos de transportes, incorporou à nossa legislação o princípio limitador da abusiva liberdade de cláusulas limitativas ou exonerantes de responsabilidade com o disposto em seu art. 1.º, em que prescreve:

(4) HUGO SIMAS — "Código Brasileiro do Ar anotado"; Livraria Editôra Freitas Bastos, Rio-São Paulo, 1939; pág. 201.

"O conhecimento de frete original emitido por empresas de transportes por água, terra ou ar, prova o recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la no lugar de destino.

Reputa-se não escrita qualquer cláusula restritiva, ou modificativa dessa prova ou obrigação." (5)

AGUIAR DIAS não se convence com êsse raciocínio e não vê no art. 1.º do Decreto n.º 19.473 obstáculo para acolhimento de cláusulas de irresponsabilidade; concede, no máximo, que tenha havido, de parte do legislador, frustrada intenção de aboli-las:

"Quanto a constituir o dispositivo acima transcrito (Decreto n.º 19.473, art. 1.º) eliminação da cláusula de irresponsabilidade, temos a maior dúvida em acreditá-lo. Com efeito, se o legislador pretendu fazê-lo, e disso não duvidamos, a língua não o ajudou... Basta recordar o que seja cláusula de irresponsabilidade no transporte, isto é, afinal, isenção da obrigação de indenizar conseqüente ao inadimplemento de obrigação contratual. Logo, pode ser convencionada sem que no mais mínimo seja infringido aquêle dispositivo. Pois não permanece inatacado o princípio de que o conhecimento prova o recebimento? E, de igual modo, onde é que se nega, na cláusula, a fôrça do conhecimento como prova da obrigação de entregar a mercadoria?... Nada disso é atingido pela cláusula, porque esta não visa à matéria de prova, nem a afastar obrigação. Com efeito, não poderia chamar-se cláusula de irresponsabilidade se tivesse algum desses propósitos. Quanto ao primeiro, porque o teria dito, sem recorrer a expressão tão diferente. No segundo caso porque, afastada a obrigação,

(5) HUGO SIMAS — o. c. supra (nota 4); pág. 53. Grifo do original.

o transportador deixaria de responder exatamente por isso e não por fôrça da cláusula, o que quer dizer que não se poderia falar em responsabilidade por falta daquilo de que nasce, isto é, o inadimplemento da obrigação. Pode ser que se julgue tal dispositivo como proibitivo da cláusula de irresponsabilidade. Quanto a nós, recusar-lhe-íamos essa fôrça. A consideração de que essa foi a intenção do legislador, responderíamos, com vantagem, que o legislador tem obrigação não só de conhecer a técnica jurídica, senão também a língua." (6)

Se, entretanto, o Decreto número 19.473 permite que, ante sua letra, adotem os intérpretes opiniões tão extremamente apartadas, não constitui êle o apoio único sôbre o qual fundar posição quanto à admissibilidade ou não da cláusula de irresponsabilidade nos contratos de transporte aéreo.

Manifestando opinião, como o as outras decididamente contrária ao acolhimento da cláusula, EURICO PAULO VALLE fundamenta-se em consideração conjunta dos arts. 9.º e 92 do código aeronáutico. E diz:

"Prescreve o art. 9.º que são de ordem pública internacional as normas que vedam, no contrato de transporte aéreo, cláusulas que exonerem de responsabilidade o transportador e estabeleçam para a mesma limite inferior ao fixado neste Código.

Tais cláusulas reputam-se inexistentes, **não-escritas**. O art. supra (art. 92), reforçando êsse preceito, determina que, apesar de serem nulas — podendo, destarte, serem pronunciadas "de ofício" pelo

(6) AGUIAR DIAS — o. c. supra (nota 1); pág. 169/170.

juiz — não acarretam a nulidade do contrato de transporte respectivo.” (7)

Não parece a AGUIAR DIAS que qualquer dos preceitos citados (arts. 9.º e 92) ou a combinação de ambos resulte em devermos entender que se prescrevem, na lei aeronáutica brasileira, as cláusulas de irresponsabilidade:

“...o art. 92 se limita a reproduzir a regra de que a nulidade parcial ou do acessório não acarreta a nulidade total do ato e o art. 9.º nada mais faz do que remissão às normas em que se conteria essa proibição. Sem nenhum desaprêço aos que o elaboraram, é de rigoroso dever opinar pela absoluta inanidade desses dispositivos, no tocante à proibição da irresponsabilidade convencional. Não era preciso dizer que são de ordem pública as normas que vedam a exoneração de responsabilidade. Bastava estabelecer a proibição. Também era supérfluo dizer que a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato. O que se fazia preciso era estabelecer em que casos a cláusula é nula.” (8)

Não nos parece que, neste passo, assista razão ao eminente AGUIAR DIAS. Reservando-nos para logo abaixo manifestarmos os motivos de nossa discordância, buscaremos, agora, referir a posição que — após a parte crítica — AGUIAR DIAS

(7) EURICO PAULO VALLE — “Anotações ao Código Brasileiro do Ar”; A. Coelho F.º (Editor), Rio, 1942; pág. 71. Grifo do original.

É o seguinte o texto do artigo 9.º do Código Brasileiro do Ar:

“São de ordem pública internacional as normas que vedam, no contrato de transporte aéreo, cláusulas que exonem de responsabilidade o transportador, estabeleçam para a mesma limite inferior ao fixado neste Código que prescrevam o desaforamento do lugar de destino para as respectivas ações judiciais.”

(8) AGUIAR DIAS — o. c. supra (nota 1); pág. 180/181.

assume em relação à cláusula de irresponsabilidade no contrato de transporte aéreo.

Refutando os argumentos anteriormente mencionados — nascidos do Decreto n.º 19.473 e dos arts. 9.º e 92 do Código do Ar — sobre os quais se apóiam opiniões de que está vedada aquela cláusula em nosso estatuto aeronáutico, nem por isso discorda AGUIAR DIAS da tese que os mesmos argumentos buscam sustentar. Apenas se dá que vai procurar, para ela, alicerce, a seu ver, mais firme. E encontra-o no art. 91 do Código Brasileiro do Ar:

“...que estabelece limites à reparação, consagrando a fórmula da indenização arbitrária ou “A forfait”... É característico inseparável desse critério a subordinação dos casos previstos à tarifa legal, de forma a excluir qualquer outro modo de liquidação, salvo, bem entendido, a possibilidade de, em certos casos, reduzir a bases exatas essa liquidação antecipada...” (9)

Inferese, dessas palavras, que é traço orientador do raciocínio o de que se chocam, por incompatíveis, o sistema de limitação de responsabilidade e o de irresponsabilidade: consagração de um implica afastamento do outro, desde que fundamentos diversos condicionam construções diferentes. Acolhendo, como acolhe nosso Código, o sistema da limitação, de acordo com o qual estrutura suas linhas e marca as posições balanceadas de usuário e transportador, a harmonia do conjunto e seu equilíbrio estariam comprometidos pela intrusão do elemento estranho que a cláusula de irresponsabilidade representaria. Por isso, e não por qualquer outra razão, é de se concluir, segundo AGUIAR DIAS, que nosso Código repele a cláusula de não-indenizar.

“Data vênia”, não enxergamos incompatibilidade irremediável entre o sistema de limitação de responsabilidade e

(9) AGUIAR DIAS — o. c. supra (nota 1); pág. 181.

aquêle que surge como decorrência da admissão de cláusula de irresponsabilidade.

No sistema de limitação, para compensar o usuário da restrição que sobre ele cai, impedindo-o de pleitear indenização superior ao limite legal, é presumida, em seu benefício, a culpa do transportador; ora, ampliada a esfera dessa compensação, asseguradas tôdas as condições que fazem lícita a cláusula de irresponsabilidade do transportador, não haveria porque repudiá-la, inda quando ela viesse a adjetivar sistema consagrador da limitação.

Com referência a este ponto e face ao que dispõe a Convenção de Varsóvia, RIESE e LACOUR escrevem:

“Par son article 23 la Convention de Varsovie rend nulle et de nul effet toute clause que le transporteur voudrait insérer dans le contrat de transport, dans le but de s'exonérer de responsabilité ou d'en fixer la limite à un montant inférieur à celui visé dans la Convention. Il s'agit d'une disposition de droit impératif. (...) Le caractère impératif... s'explique par le fait de la limitation en sommes déjà apportée aux obligations du transporteur. Il était nécessaire que le voyageur ne risque pas de se voir contraint d'accepter des conditions encore plus restrictives.” (10)

Vê-se, pois, que os autores suíços admitem que o usuário poderia — dentro do sistema da Convenção, que é o de limitação de responsabilidade — ver-se compelido a aceitar “condições ainda mais restritivas” que as garantidas pela norma convencional, caso não operasse o art. 23. Admitir essa possibilidade equivale a admitir que nada obsta se permita acolhimento de cláusula de irresponsabilidade em sistema dominado pelo princípio da limitação. Se

(10) RIESE e LACOUR — “Précis de Droit Aérien”; Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1951; pág. 276/277.

se julga conveniente eliminar essa possibilidade — e assim julgou o legislador convencional — há que estabelecer a proibição, desde que não existe repulsa natural entre a cláusula e o princípio mencionados.

Focalizando a mesma questão por outro ângulo, caberia lembrar que o sistema de limitação de responsabilidade, fixando um máximo para a indenização eventual, tem o objetivo precípuo de resguardar a estabilidade financeira do empreendedor; mas não impede acordem as partes em estabelecer nível mais alto de indenização — e, para responder por êle, o transportador exigirá, naturalmente, ser compensado. E se convenção em tal sentido é possível — sem que se tenha por deformado ou comprometido o sistema de limitação — não se vê porque seria impossível acôrdo no sentido de excluir a responsabilidade ou de fixá-la aquém do limite legal. Não nos parece, em suma, que da simples existência de um sistema consagrador da limitação de responsabilidade seja cabível inferir a impossibilidade de, paralelamente, admitir a atuação de cláusulas de irresponsabilidade. Se a estas se quer afastar, há-de dispor-se explicitamente.

Assim, aliás, procedeu a Convenção de Varsóvia. Conquanto nela figure dispositivo correspondente ao art. 91 de nosso Código — isto é, limitador da responsabilidade — nem por isso se deixou de incluir preceito expressamente proibitivo da exclusão de responsabilidade ou de sua redução a montantes inferiores ao estabelecido. Lê-se, no artigo 23 da Convenção:

“Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n’entraîne pas la nullité du contrat, qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.”

Papel semelhante ao que desempenha o art. 23, na Conven-

ção de Varsóvia, é desempenhado em nossa lei interna pelo art. 92. Não reproduz êste a letra completa da norma convencional — e caberia admitir que o texto da Convenção é de clareza mais imediata — mas nem por isso é menor seu alcance. Aparentemente — e tão só aparentemente — nosso legislador apenas transportou para a lei brasileira a última parte do preceito convencional transcrito, deixando de reproduzir exatamente a porção em que, na Convenção, se assenta, para além de qualquer dúvida, a nulidade de qualquer cláusula por via da qual se pretenda excluir ou aliviar a responsabilidade do transportador aéreo internacional. Em verdade, porém, o legislador brasileiro, dando nôvo torneio à frase, concentrou na fórmula do art. 92 — que mais breve poderia ser — toda a força presente no art. 23 da norma convencional.

Para AGUIAR DIAS, como já vimos, é o art. 92 preceito falhado, a propósito do qual êle escreve: “...era supérfluo dizer que a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato. O que se fazia preciso era estabelecer em que casos a cláusula é nula”. Já deixamos indicado que não consideramos de subscrever essas restrições, que ora passaremos a examinar.

A inquinação de superfluidade do art. 92 encontraria justificação na afirmativa de que êsse preceito não faz senão repetir o art. 153 do Código Civil, onde se estabelece:

“A nulidade parcial de um ato não o prejudica na parte válida, se esta fôr separável. A nulidade da obrigação principal implica a das obrigações acessórias, mas a destas não induz a da obrigação principal.”

A nós parece que o art. 92 não se limita a retratar o art. 153 da lei civil e a — dispensavelmente — reafirmar-lhe a validade no campo aeronáutico; entendemos que o art. 92 vai além dêsse ponto e representa uma concretização, cheia de sentido, do preceituado no Có-

digo Civil. Não se restringe êle a afirmar, em princípio, que a nulidade parcial de um ato não o invalida por completo, mas acrescenta alguma coisa, especificando a nulidade que tem em vista e que é a “da cláusula tendente a exonerar o transportador de responsabilidade ou a de estabelecer limite inferior ao que lhe fixa o presente Código”.

E, se assim se expressa a lei, temos que preencher cabalmente o outro requisito que dela reclama AGUIAR DIAS, ou seja, a indicação dos casos em que a nulidade se manifestará, pois que êstes casos são os em que se vise, através de cláusula especial, a “exonerar o transportador de responsabilidade ou a estabelecer limite inferior ao que lhe fixa o presente Código”.

Pelos motivos expostos, não enxergamos inanidade, mas relevante significação no art. 92. Só sua última parte — onde se diz que a nulidade da obrigação acessória não contamina a obrigação principal — é prescindível, de vez que repete preceito contido no art. 153 do Código Civil; mas o preceito, como é óbvio, não se confunde com sua parte final. Poder-se-ia concordar com que o torneio dado à frase que constitui o art. 92 leva sua tônica a repousar sobre a porção terminal e desnecessária; mas o ordenamento não se esgota com isso. Muito ao contrário, nêle se diz, com tôdas as letras, ser nula a cláusula que tenha por objetivo excluir a responsabilidade do transportador ou aligeirá-la, fixando-a em montante inferior ao estipulado pelo Código. Essa a razão de ser do preceito. Se se houvesse limitado a declará-la — em fórmula como, por exemplo, é nula a cláusula tendente a exonerar o transportador de responsabilidade ou a estabelecer limite inferior ao que lhe fixa o presente Código — o art. 92 teria dito tudo quanto importava dizer; o que se acrescentou — afirmando que nulidade de cláusula daquela natureza não acarreta a do contrato de trans-

(Conclui na pág. 67).

ATLANTIC

COMPANHIA ATLANTIC DE PETRÓLEO

MATRIZ: Av. Nilo Peçanha, 155 9.º andar - Rio
Edifício - NILOMEX



FILIAIS: FORTALEZA, RECIFE, RIO, S. PAULO e CURITIBA

TAP

Ao seu
serviço na
EUROPA,
ÁFRICA e
BRASIL

Serviço de padrão
internacional, é o
que a TAP oferece
nas suas linhas da
Europa e África,
nos mais velozes e
confortáveis
aviões a jato.

*Lisboa é o ponto
de encontro de
todos aqueles que
vão à Europa.*

N.º de Km. da
rede TAP: 44.724

TAP

Transportes Aéreos Portugueses

Rio: Rua Bittencourt da Silva, 12-C (Ed. Av. Central) Tels.: 32-8315 • 32-0477 e 32-3765
São Paulo: Rua São Luiz, 171 - Tel.: 36-3154 • Lisboa: Rua Conde Redondo, 79

Informações e reservas nos escritórios da TAP ou no seu agente de viagens.

DIA DO SOLDADO

O Ministério da Aeronáutica prestou homenagens ao Exército, no Dia do Soldado, enaltecendo o patrono daquela corporação, Duque de Caxias. O Ministro Wanderley, associando-se às demais Forças Armadas e ao povo em geral, dirigiu ao Ministro da Guerra uma saudação pela efeméride. Na solenidade em frente ao "pantheon" de Caxias, foram agraciados inúmeros oficiais das três Forças Armadas, sendo que, da Aeronáutica, receberam comendas o Ministro Wanderley, os Brigadeiros Parreiras Horta e Manoel José Vinhaes e Coronéis Paulo Sobral, Alfredo Corrêa e Abreu Coutinho. Compareceram à cerimônia, além dos agraciados, os Tenentes-Brigadeiros Corrêa de Mello, Clovis Travassos, Henrique Fleiuss, Araripe Macêdo; Majores-Brigadeiros Péricles Fleury, João de Almeida, Dario Azambuja, Grün Moss, Martinho dos Santos, Silva Gomes, Oswaldo Balloussier, João Mendes, Beltrão Cantalice; e Brigadeiros Alvim Câmara, Ewerton Fritsch, Pinto de Moura, Miguel Lampert, Francisco Milanez, Xavier Netto, Renato Rodrigues e Sholl Serpa; e inúmeros oficiais. O Batalhão de Polícia do QG da 3.^a Zona Aérea desfilou em homenagem ao Exército. O Ministro compareceu, logo após, ao salão do Estado-Maior do Exército, onde o Presidente Castelo Branco fez uma alocução em homenagem a Caxias e em seguida, no 9.^o andar, no Salão Nobre do Palácio da Guerra, proferiu o Ministro Nelson Wanderley o seguinte discurso, em nome da FAB e da Marinha: "Exmo. Sr. Ministro da Guerra; Exmo. Sr. Ministro da Marinha; Exmo. Sr. Marechal Mascarenhas de Moraes; Exmo. Sr. Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas; Exmos. Srs. Oficiais-Generais; Srs. Oficiais. Eu com satisfação e orgulho que, falando em nome da Marinha de Guerra e representando a Força Aérea Brasileira, expressamos as nossas homenagens ao Exército Brasileiro na data de

hoje, em que se comemora o Dia do Soldado e, ao mesmo tempo, se venera a figura lendária do Duque de Caxias. Há 161 anos, na data de hoje, nascia Luiz Alves de Lima e Silva; na história da nossa Pátria, ele aparece como o General que conteve as forças de desagregação e da anarquia, nas primeiras décadas após a Independência, e como o General que, repetidas vezes, foi lutar contra os inimigos externos; vêmo-lo como Ministro da Guerra em 1855, 1862 e 1875; como presidente do Conselho em 1862. Na Guerra do Paraguai, o Duque de Caxias consagrou-se como o reorganizador das forças brasileiras; como o estrategista da "Marcha de Flanco" e como o General vitorioso em Tuiuti, Avaí, Lomas Valentinas, Angostura e Assunção, encheu de glórias as armas brasileiras. Reverenciamos, hoje, a sua memória como paradigma das virtudes militares que tanto valorizam o nosso Exército.

O Exército Brasileiro representa, para a Nação, o pilar de patriotismo e abnegação sobre o qual, no anonimato da vida corrente, repousa grande parte do esforço de construir uma nação soberana e livre; o Exército Brasileiro representa o depositário de incalculáveis valores morais que influem na formação da mentalidade do nosso povo; representa, ainda, a espada forte que, nos momentos de crise, intervém, juntamente com as demais Forças Armadas, para neutralizar as ameaças, para defender o nosso solo sagrado e, com mais frequência, para preservar as nossas instituições que, a nós legadas pelos nossos antepassados, pretendemos entregar, fortalecidas, às novas gerações. No seio das demais Forças Armadas, o Exército Brasileiro representa a corporação mais numerosa, com um dispositivo de tempo de paz que cobre todas as capitais dos Estados e Territórios, que se estende por numerosas cidades

do interior e que alcança as nossas fronteiras mais remotas; ao longo do litoral brasileiro e nas bacias dos rios Paraguai e Amazonas, o Exército Brasileiro mantém numerosos contatos com a Marinha de Guerra; em todo o Território Nacional, o Exército estabelece os seus contatos com a Força Aérea Brasileira, seja nos locais onde esta tem suas guarnições, seja nas numerosas localidades por onde circulam os aviões do Correio Aéreo Nacional; esses contatos se estendem mesmo fora do País, por intermédio do apoio que a Marinha de Guerra e a Força Aérea Brasileira dão ao Batalhão Suez, nas longínquas paragens do Oriente. Ressaltamos o trabalho conjunto do Exército Brasileiro e da Força Aérea Brasileira na Amazônia, onde a guarda e a vitalização das fronteiras se fazem à custa do sacrifício de militares abnegados das duas corporações; ressaltamos, também, o trabalho profícuo e de alto padrão técnico-militar realizado no treinamento dos nossos pára-quedistas, onde soldados e aviadores se unem num conjunto coeso e eficiente.

As Forças Armadas Brasileiras vivem um momento histórico delicado e cheio de percalços. Chamadas a intervir, energicamente, na vida política do País, para salvaguardar as instituições, para se opor à subversão e para eliminar a infiltração comunista, tiveram as Forças Armadas que, ao mesmo tempo, assumir responsabilidades e encargos da mais alta gravidade; para poderem preservar-se, elas devem evitar um desgaste excessivo nos embates da vida política e social do País. A nossa organização militar, desde os primeiros dias da Revolução de 31 de Março, acha-se em pleno processo de eliminação dos seus elementos que se deixaram levar pela onda de subversão e daqueles que não foram fiéis às instituições; essa eliminação envolve uma cirurgia cuja cicatrização será mais ou menos longa, de acordo com a isenção de ânimo e o espírito de justiça que predominarem nas aplicação das sanções. Os

erros do passado recente nos imporão padrões mais exigentes na conduta do militar; saibamos aproveitar essas circunstâncias, e, com fé no valor moral e na vitalidade das Fôrças Armadas Brasileiras, enfrentemos uma nova etapa da evolução, restabelecendo o princípio do merecimento, selecionando os chefes e cultivando uma ética de comando e liderança que nos garanta que, no futuro, os interêsses superiores das nossas corporações não serão relegados para segundo plano.

Exmo. Sr. Ministro da Guerra: Queira aceitar os votos da Marinha de Guerra e da Fôrça Aérea Brasileira para que o Exército Brasileiro continue, íntegro e forte, num progresso constante de seus quadros, de sua tropa e de seu equipamento; e que, acima de tudo, continue a desempenhar o papel ímpar que sempre teve na vida do Brasil e que o tem tornado tão digno da gratidão do povo brasileiro."

CONCEITOS E...

(Conclusão da pág. 39)

mas para o progresso precedido da ordem, como está na Bandeira."



Ao aposentar-me, presto aos meus colegas da IT esta homenagem:

Bem mereceis, prezados colegas, o elevado espírito da mensagem que ora vos dirijo, atento à exemplar operosidade com que soubestes fazer jus a êste julgamento, sôbre o qual desceram, decerto, as bênçãos de Deus:

Aqui se compreende que o preço do Direito é o Dever.

Proferindo-o, quando vosso chefe, atendi, coerente com o meu passado, ao imperativo cristão e democrático que se segue:

O primeiro elemento de qualquer empresa é o Homem — e como tal deve ser tratado e exaltado.

Tende sempre em mente que tão justa consagração não pode coexistir com a inobservância desta advertência histórica:

Só ao facho da Liberdade se forja a espada da Justiça!

Virtualmente, não me retiro desta comunhão fraternal, pois a compulsória não me atinge o coração.

Pelo milagre da saudade, que é, na fiel definição de Bilac, a presença dos ausentes, não me afasto de vós, queridos irmãos, ao afastar-me dêste Estabelecimento Gráfico da gloriosa Aeronáutica de Santos Dumont.

Imagem da vida eterna, que me suscita dar maior elevação a esta parte final!

Em vez de adeus a todos, trivial forma de despedida, todos a Deus, nítida e excelsa afirmação de fé!

Todos a Deus, pois, pela Pátria, pela Família, pela Democracia — que é o próprio destino social e político da pessoa humana, traçado pelo conteúdo divino que lhe exalça a natureza!

A CLAUSULA DE NÃO-INDENIZAR...

(Conclusão da pág. 63)

porte aéreo — é supérfluo, mas, evidentemente, não retira o vigor da parte positiva do ordenamento. E não se pode, conseqüentemente, concluir pela superficialidade do art. 92 em seu todo.

Fôsse o preceito legal inteiramente ocioso e só caberia preconizar-lhe a eliminação; se nêle vemos, porém, ao lado de parte supérflua, porção positiva, só poderemos concordar com que seja excluída a demasia.

—oOo—

Para terminar, desejamos deixar marcada a distância que, quanto ao assunto, separa nossa posição da de EURICO PAULO VALLE atrás referida. A anotação por êle feita ao art. 92

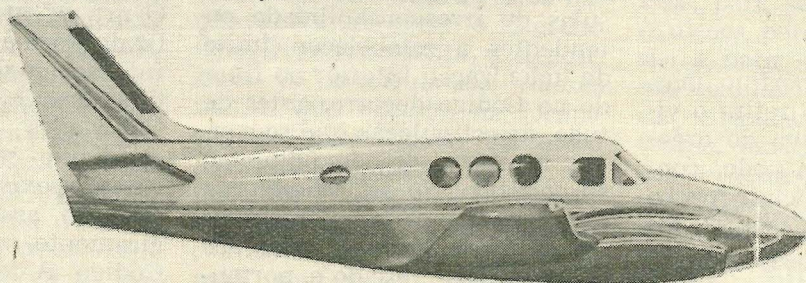
deixa claro ser de seu entendimento que a proibição de cláusulas de irresponsabilidade ou tendentes a estabelecer limite de indenização inferior ao fixado no Código decorre, antes de tudo, da estipulação que se contém no art. 9.º de nosso diploma aeronáutico. No art. 92 enxerga o mesmo autor um refôrço para aquêle preceito — e refôrço é sempre algo acrescido e, portanto, secundário. Da colocação de tais elementos nessa ordem é, precisamente, que discordamos.

Para nós, o elemento essencial da proibição é o art. 92. Dêle decorre imediatamente a proibição, que o art. 9.º apenas alça à altura de norma de ordem pública internacional. Existisse tão sômente o art. 9.º e caberia repetir com AGUIAR DIAS: "Não era preciso dizer que são de ordem pública as normas que vedam a exonera-

ção de responsabilidade. Bastava estabelecer a proibição." O art. 9.º atribui certo caráter (o de norma de ordem pública internacional) a preceitos estipulados com determinadas finalidades previstas. Mas é claro que só adquire sentido frente à existência de preceitos tais que, assim, o precedem logicamente, se não no arranjo do Código. A fôrça, pois, que EURICO PAULO VALLE coloca no art. 9.º nós a deslocamos para o art. 92, neste vendo a corporificação do terceiro dos princípios sôbre que se assentou o equilíbrio do sistema, tanto da Convenção de Varsóvia, como do Código Brasileiro do Ar: limitação de responsabilidade do transportador, presunção de sua culpa e proibição de cláusulas de irresponsabilidade ou de fixação de montantes de indenização para aquê dos limites legalmente estipulados.

Estrada caprichosa como o mar.
Onde a aviação brasileira
escreveu histórias de coragem e
pioneirismo. De muitas — como a
epopéia do Correio Aéreo Nacional,
por exemplo — os aviões
BEECHCRAFT participaram.
Nesta Semana, o ruído dos motores
de uma aeronave assume um
timbre diferente. Ao ouví-los, nosso
sentimento é de gratidão.

À máquina e aos
homens que a conduzem e assistem.



Brevemente a seu serviço no Brasil, o BEECHCRAFT King Air é o único bimotor turbo-hélice executivo de porte médio produzido na América.

Companhia Carnasciali

INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Rio: Avenida Beira Mar, 200 - Fone: 42-2603

São Paulo: Rua Xavier de Toledo, 161 - conj. 602
Fone: 37-5927

IA-25.018

"PÁTRIA E DEMOCRACIA" NO CLUBE MILITAR

Foi empossada no Clube Militar a nova Diretoria para o biênio 1964/66, originária da Chapa "Pátria e Democracia", assim constituída:

1. DIRETORIA

Presidente Gen Bda Augusto Cezar de Castro Moniz de Aragão.

1.º Vice-Presidente Gen Ex R/1 João da Costa Braga Júnior.

2.º Vice-Presidente Gen Div R/1 Atila José Thevenard Barroso.

Diretor Secretário Gen Div R/1 Ovidio Saraiva de Carvalho Neiva.

Diretor Tesoureiro Maj Int Francisco Gouvêa Lima.

Diretor Dep Cultural Cel Cav José Fragomeni.

Diretor Dep Recreativo Gen Div R/1 Marílio Malaquias Santos.

Diretor Dep Interior Ten Cel Cav José Magalhães da Silveira.

Diretor Dep Cooperativo Gen Bda R/1 Petrônio Brilhante de Albuquerque.

Diretor Dep Esportivo Ten Cel Art Celso dos Santos Meyer.

2. CAIXA MUTUÁRIA

Diretor Gen Div R/1 José Oswaldo Pinheiro da Motta.

Secretário Gen Div R/1 Ary Silveira de Sousa.
Tesoureiro Major R/1 Luiz Nogueira de Castro.

3. CARTEIRA HIPOTECÁRIA E IMOBILIÁRIA

Diretor Gen Div R/1 José Varonil de Albuquerque Lima.

Secretário Gen Div R/1 Origenes de Soledade Lima.

Tesoureiro Gen Bda R/1 José Manoel Zulckner dos Santos.

4. ASSISTÊNCIA

Diretor Gen Div R/1 Silvestre Travassos.

Secretário Gen Div R/1 Affonso Fernandes Monteiro Filho.

Tesoureiro Cap Pedro Palumbo Teixeira.

5. CONSELHO DELIBERATIVO

a. Efetivos

- 1 — Mar Ademar de Queiroz
- 2 — Gen Ex R/1 Eduardo de Pontes
- 3 — Gen Bda Alvaro Tavares Carmo
- 4 — Cel Av Délio Jardim de Matos
- 5 — Cel Inf Augusto José Presgrave
- 6 — Cel Cav Gilberto Pessanha
- 7 — Cel Art Cesar Montagna de Souza
- 8 — CF (Mar) Rafael de Azevêdo Branco
- 9 — Maj Eng Tec Artur de Freitas Torres de Melo
- 10 — Cap Inf Anísio Alves Negrão

b. Suplentes

- 1 — Gen Div R/1 Aercio Rebouças
- 2 — Cel Inf Itiberê Gouvêa do Amaral
- 3 — Cel Inf Aloysio Guedes Pereira
- 4 — CC (Mar) Carlos Cordeiro de Mello
- 5 — Ten Cel Inf Tec Silvio Leal de Meirelles
- 6 — Ten Cel Inf Mário de Assis Nogueira
- 7 — Maj Art Tec Natalino da Silveira Brito Filho
- 8 — Cap Art Adriano Fernandes Netto
- 9 — Cap Art Orlando Raphael Viegas Lauro
- 10 — Cap QOA Ivo Limoeiro

6. CONSELHO FISCAL

a. Efetivos

- 1 — Gen Ex Arthur da Costa e Silva
- 2 — Gen Bda Alfredo Américo da Silva
- 3 — Gen Div R/1 Paulo de Albuquerque Lacerda
- 4 — Gen Div R/1 Nilo Chaves Teixeira
- 5 — Gen Div R/1 Renato Augusto de Castro Moniz de Aragão
- 6 — Ten Cel Av Joaquim Vespasiano Ramos
- 7 — Cel Art Ariel Paca da Fonseca
- 8 — Ten Cel Cav Túlio Chagas Nogueira
- 9 — CF (FN) Clynto Cavalcante de Queiroz Barros
- 10 — Cap Inf Sebastião Affonso Alves

b. Suplentes

- 1 — Cel Inf Walter de Menezes Paes
- 2 — Cel Cav Tasso Villar de Aquino
- 3 — Cel Art José Pinto de Araújo Rabêlo
- 4 — Ten Cel Inf Tec Thiago Cristino Bevilacqua
- 5 — Ten Cel Eng Francisco Gilson Filho
- 6 — Cap Eng Tec José Ramos Torres de Mello Filho
- 7 — CC (AM) Edwaldo Bonfim de Campos
- 8 — Cap Inf Francisco de Assis Fernandes Bastos
- 9 — Cap Miguel Cirne
- 10 — Cap QAO Hugo Machado

A REVISTA DE AERONAUTICA congratula-se com a nova Diretoria do Clube Militar e formula os mais altos votos no sentido de que os ideais da Chapa "Pátria e Democracia" sejam plenamente alcançados. Prestando justa homenagem aos ilustres camaradas que ora se encontram à frente de tão distinta associação de classe, passamos a transcrever alguns tópicos essenciais do Boletim com que a chapa vencedora levou a sua palavra ao eleitorado na movimentada fase que antecedeu as eleições:

NOSSO PENSAMENTO

O Clube Militar, na qualidade de sociedade, tem objetivo próprio. Constituiu-se para a realização de um fim peculiar, que só ele pode e

deve cumprir. Orienta-se por propósitos que se encontram precisamente definidos no seu Estatuto e que permitem a seguinte síntese:

“O Clube Militar, além do fomento da solidariedade entre os Oficiais das Forças Armadas, visa ao incentivo da educação militar e cívica mediante o estudo de assuntos referentes à Segurança Nacional, a prática dos princípios democráticos e o culto da Pátria — sempre alheio à matéria de religião e política partidária.”

Este destino, por si só merecedor de todo nosso aprêgo e dedicação, assume — sob a pressão da atual conjuntura brasileira — capital e decisiva importância. O Clube Militar há-de ficar fiel à sua destinação: — imune à infiltração comunista, que tanto tem concorrido para a poluição da cultura, dos costumes e do comportamento da sociedade nacional. Além disso, cumpre que, em caso de crise geral, ele se constitua em baluarte do REGIME DEMOCRÁTICO, republicano e representativo.

Para tanto, devemos nós — os Sócios do Clube Militar — mesmo à custa de ingentes esforços e maiores sacrifícios, desenvolver e aprimorar a capacidade de resistência e luta, reforçando os laços de solidariedade e proporcionando sentido ao espírito de compreensão, bem como, mediante inabalável predisposição e firme determinação, cumprirmos nossa missão de patriota e democrata e nossos deveres de soldado brasileiro.

ORIGEM DE UMA CANDIDATURA

Realizar-se-ão, em maio do corrente ano, eleições para a renovação da diretoria do Clube Militar.

Cumpria que, com oportuna antecedência, se organizasse uma chapa, capaz de dar à associação continuidade de orientação democrática, conforme desejo manifesto da esmagadora maioria de seus membros.

Estabeleceram-se, para tanto, as seguintes premissas:

a) o Clube Militar deveria:

— manter-se estranho às questões de religião e política partidária;

— ser coerente com sua história, baluarte do REGIME DEMOCRÁTICO, representativo e republicano federal;

b) a chapa, a ser lançada, teria de reunir valores de tôdas as áreas e ser presidida por Oficial-General da ativa — segundo consagra a tradição — escolhido após ampla pesquisa universal.

Foram consultados sócios das três Forças Armadas, de diversas regiões do País. Estabeleceu-se ligação franca e leal com a atual Diretoria do Clube Militar. Concentrou-se a indicação da maioria no nome do General AUGUSTO CÉZAR DE CASTRO MONIZ DE ARAGÃO.

CARTA DE PRINCÍPIOS DO GENERAL MONIZ DE ARAGÃO

O Gen MONIZ DE ARAGÃO, em 14 Nov 63, enviou às correntes democráticas que o aclamaram a carta que já mereceu divulgação e cujos principais tópicos são os seguintes:

“Feita essa exposição de princípios, quero ratificar, como de fato ratifico, minha investitura na condição de candidato da ala DEMOCRÁTICA à presidência do Clube Militar e os aspectos fundamentais da conduta que adotaremos durante o processo eleitoral e, posteriormente, na hipótese de termos bom êxito, no exercício daquela função.

Na primeira fase:

— Escolheremos a maioria de nossos companheiros de “chapa” entre os oficiais da reserva, que possam oferecer ao Clube o melhor de seu esforço e muito do seu tempo.

— Não faremos campanha eleitoral, esquecendo a propaganda que enfatiza e deforma a verdade, e evitando a discussão e polêmica com os nossos possíveis competidores que, de nossa parte, merecerão cordialidade e respeito.

— Prestaremos, aos nossos consócios, constantes e precisas informações sobre a evolução do processo eleitoral, a fim de assegurar-lhes a possibilidade de escolha consciente e justa.

— Representante da Corrente DEMOCRÁTICA, só disputaremos o pleito, se fôr realmente democrático, condicionada esta qualificação ao voto secreto.

— A verdade, e só ela, será nosso melhor instrumento.

No caso de conseguirmos sucesso:

— Evitaremos o arbítrio, mediante inflexível obediência ao Estatuto e Regulamento do Clube, subordinando-os, entretanto, à legislação militar sempre que, com esta, estejam em conflito (Artigo 13 do Estatuto dos Militares).

— Submeteremos, na forma estatutária, as questões referentes às conveniências do Clube, como associação civil, e dos sócios, como tal, a apreciação e julgamento de assembléias gerais e parciais.

— Conservaremos, na qualidade de Presidente, a competência de, assessorado de comissões técnicas, estudar e propor, às autoridades

militares, soluções e providências para os problemas de interesse dos sócios, como militares.

— Incentivaremos a educação militar e as manifestações cívicas, interessando os associados no estudo de assuntos militares e relacionados com a Segurança Nacional, na prática da democracia e no culto da Pátria, tal como a compreendeu Ruy Barbosa:

“Pátria não é somente a terra em que nascemos.

Pátria é o céu, o solo, o povo, a tradição, a consciência, a cultura, o berço dos filhos, o túmulo dos antepassados: — a comunhão da Lei, da Língua e da Liberdade.

Os que a servem são os que não infamam, os que não conspiram, os que não desalentam, os que não emudecem, os que não acobardam — mas resistem, mas ensinam, mas se esforçam, mas pacificam, mas discutem, mas praticam a Justiça, cultuam a verdade, a admiração e o entusiasmo.”

PROGRAMA DA CHAPA “PÁTRIA E DEMOCRACIA”

1 — Considerações Básicas

a. As Forças Armadas constituem a razão primeira e a origem do Clube Militar, que não poderia existir senão como consequência daquelas realidades. Desta forma, compreende-se o nosso grêmio como complemento das Forças Armadas, para o qual se transfere grande número, quicá a totalidade, dos caracteres daquelas. Os fatos que ocorrem no âmbito específico das organizações militares têm natural repercussão nos círculos da associação e reciprocamente. Não obstante, o Clube Militar não deve atuar como desordenada “caixa de som”, na qual as resultantes nocivas de ocorrências da caserna venham tomar amplitude e, assim enfatizadas, sobre aquelas refletir, agora com maiores prejuízos para a disciplina. Por isso, compete à Direção do Clube o controle dos veículos que podem determinar ressonância em um ou outro lado, a fim de evitar ou, pelo menos, atenuar os malefícios que esse fenômeno poderia determinar.

O Clube Militar, embora juridicamente se apresente como sociedade civil, é efetivamente entidade militar que tem iniciativas e reações próprias da mentalidade castrense. Além disso, o povo o considera porta-voz do pensamento das Classes Armadas, o que dá aos seus pronunciamentos reivindicantes ou políticos “pressão” suficiente para influenciar a administração e o governo.

O destino, as atividades e as atribuições das Forças Armadas encontram-se definidos na Constituição, estabelecidos na Lei e prescritos nos

Regulamentos. O Clube Militar — complemento natural das Forças Armadas — deverá realizar seus fins, previstos no respectivo Estatuto, subordinando-os aos interesses daquelas e, conseqüentemente, em conformidade com a legislação militar. Absurdo seria a suposição de que as atividades da associação de oficiais, criada para cooperar no aprimoramento e eficiência dos quadros das Forças Armadas, através de benefícios materiais e culturais, originassem conseqüências negativas, prejudiciais ao ambiente militar, com dano da união e solidariedade entre camaradas, da hierarquia e disciplina, da ordem e da lei.

b. A sociedade democrática bem se caracteriza, quando organiza a sua direção pelo voto secreto e universal. O primeiro, que protege o eleitor da coação e o afasta da fraude, empresta à escolha valor qualitativo inerente à vontade individual, livre e consciente. A universalidade assegura, ao pronunciamento das vontades individuais, a autoridade decorrente do confronto numérico.

O Clube Militar precisa constituir o seu governo, não só através do voto secreto, mas particularmente com a contribuição de todos os associados, para que efetivamente represente, qualitativa e numericamente, a legítima decisão do corpo social.

c. De um lado, o Clube Militar tem, entre outros, o objetivo de estreitar os laços de união e solidariedade entre os oficiais das três Forças Armadas (n.º 1 do Art. 1.º do Estatuto do CM).

“De outro, cega e avassaladora é a paixão político-partidária. Como os conflitos religiosos, as lutas pelo poder são fecundas de prevenções e ódios. Destroem os laços mais sagrados e firmes. Dilaceram as belas formas de altruísmo. Sufocam os sentimentos generosos. Os parentes lançam-se à mútua detração e ruína. Os amigos afastam-se amargurados. A camaradagem, nascida nos campos de batalha ou de longo convívio da caserna, cede lugar à injúria, à calúnia e à delação.”

Se outras muitas razões não existissem, essa seria mais do que suficiente para se manter, a qualquer preço, o Clube Militar estranho à matéria de política partidária.

d. O Clube Militar é um organismo social que, para realizar os seus objetivos, se estruturou com vários órgãos subordinados à Presidência, uns diretamente e outros por intermédio de diretores próprios. Entretanto, todos hão-de ter seu desenvolvimento e ação coordenados pela Presidência, a fim de que se evitem as deformações decorrentes da hipertrofia e dinâmica de alguns, com prejuízo do conjunto.

e. O Clube Militar, na qualidade de coletividade humana, vive e palpita, cresce e pro-

gride. O seu desenvolvimento e feliz evolução, que se realizam no tempo, decorrem, particularmente, da continuidade de ação e da persistência de orientação das Diretorias que se sucedem e cujos trabalhos garantem a perenidade e grandeza de nossa associação.

2 — Propósitos

— Dirigir e administrar o Clube Militar em conformidade com a legislação militar e civil e estrita obediência ao Estatuto e Regulamento da associação.

— Contribuir para que as Forças Armadas se mantenham disciplinadas, obedientes às leis e aos poderes constitucionais, capazes de defender a Pátria e garantir a ordem democrática constitucional.

— Manter, no Clube Militar, o clima tradicional de solidariedade e conagração, evitando discriminações de qualquer espécie.

— Conservar o Clube Militar, a qualquer preço, estranho à matéria de religião e política partidária.

— Submeter à apreciação e ao julgamento do corpo social, em assembléias parciais e gerais, as questões referentes ao Clube Militar, como sociedade, e dos associados, como tal.

— Fazer estudar, por comissões técnicas ou especializadas, os problemas referentes à profissão Militar e ao nível de vida dos oficiais das Forças Armadas e suas famílias, a fim de propor às autoridades militares — somente a estas — soluções e providências justas e úteis à classe.

— Coordenar e, mesmo, controlar as atividades dos Serviços Especiais, pois que todos têm finalidades assistenciais, de maneira a economizar esforços e meios e evitar a superposição de encargos, assegurando ao Clube maior eficiência sem aumento de despesas.

— Proporcionar aos sócios e aos seus herdeiros assistência de advogado em consultas e em andamento de processos de vencimentos e pensões e, de acordo com o Regulamento, nos demais casos.

— Oferecer aos sócios, nas dependências do Clube, comodidade e distrações, bem como reuniões sociais e, fora delas, outros divertimentos coletivos.

— Promover exposições de arte, audições de música e canto e espetáculos teatrais, sempre que possível com a cooperação de sócios e pessoas de suas famílias.

— Estimular a frequência à sala de armas, ao salão de xadrez, aos locais de desportos, cooperando com as organizações desportivas das Forças Armadas, quando por elas solicitado.

— Facilitar aos sócios e seus dependentes assistência médica, domiciliar, de ambulatório e hospitalar, mediante convênio com instituições particulares.

— Aumentar as possibilidades dos sócios para obtenção de residência própria, conseguindo para a Carteira Hipotecária Imobiliária aumento de capital e tornando mais dinâmico e racional seu trabalho.

— Estender, aos associados residentes fora do Rio de Janeiro, GB, mediante convênio com os Círculos Militares de guarnição, as vantagens estatutárias.

— Prosseguir as obras iniciadas pelas Diretorias anteriores e, mesmo, dar execução aos programas por elas elaborados, sempre que julgados de interesse da associação, umas e outras.

— Incentivar a educação militar e as manifestações cívicas, interessando os associados no estudo dos assuntos relacionados com a Segurança Nacional, na prática dos princípios democráticos e no culto da Pátria, tal como a definiu Ruy Barbosa.

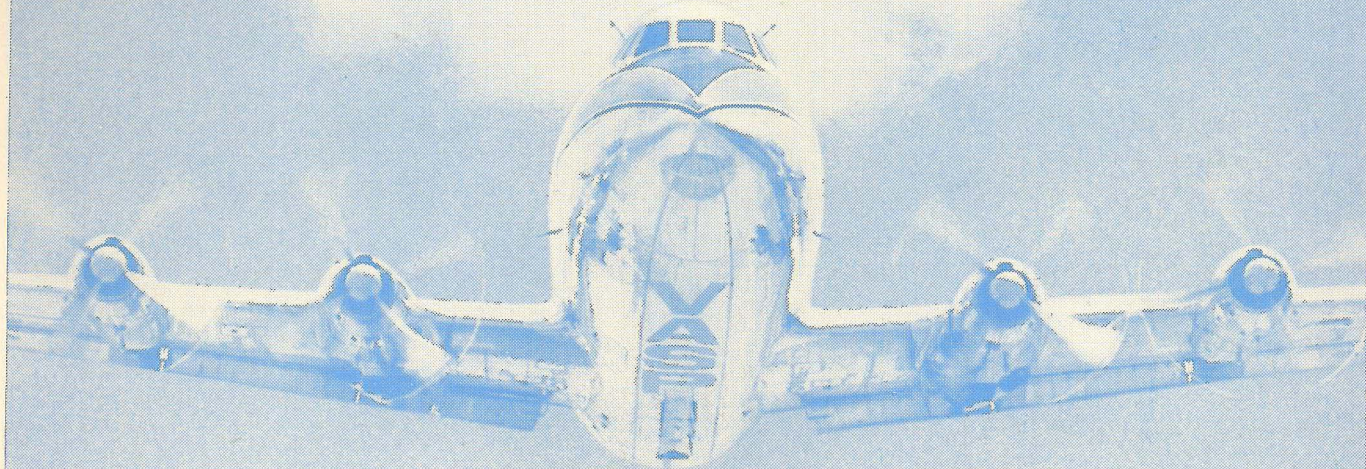
3 — Compromisso Final

O objeto constitucional das Forças Armadas é a defesa da Pátria. A garantia dos Poderes Constitucionais, da Ordem e da Lei é finalidade complementar, do interesse do Estado, que visa a assegurar o exercício da autoridade, a paz necessária ao progresso e a prática das liberdades públicas.

Há sentimento generalizado de que a Pátria se encontra ameaçada, dado que por toda parte os traidores, a serviço do comunismo internacional, a renegam e não ocultam a intenção de traí-la.

Nós militares — sócios do Clube Militar — temos o duplo compromisso de montar guarda à Pátria e ao sistema democrático. Mesmo que não precisemos sair do território nacional ou de nosso continente — como não fomos à Coréia — aqui mesmo, dentro de nosso País, faz-se mister da parte de cada um de nós, que temos o firme propósito de continuar a ser brasileiros, cumprir a nossa missão de patriota e de soldado. De um lado, esclarecendo os ingênuos e ignorantes, e desmascarando os mistificadores. De outro, adestrando-nos para combater os traidores, em qualquer campo e instante.

O Clube Militar, fiel à sua história gloriosa, é e sempre será templo e baluarte da Pátria Brasileira.



VISCOUNT I (E ÚNICO)

PARA PENSAR EM TERMOS DE TRANSPORTE AÉREO, A VASP SENTA-SE NA POLTRONA DO PASSEIRO. POR ÊSTE PRISMA, O PONTO BÁSICO É: VIAJAR BEM, DE E PARA TODO O BRASIL. PEGAR UM AVIÃO, CERCAR SEU NOME COM LETRAS OU NÚMEROS, E OFERECÊ-LO APENAS ALGUMAS VÊZES POR SEMANA, PARA APENAS ALGUNS LUGARES, NÃO RESOLVE ESSA QUESTÃO. O VISCOUNT RESOLVE. ÊLE CONHECE AVIÃO TURBOÉLICE. É POR ISSO QUE MAM-SE APENAS VISCOUNT. SÃO OS MADO A CONFIAR E QUE VOCÊ PREFERE NO MUNDO INTEIRO). TÊM O SERVIÇO DETÊM O PIONEIRISMO DA ERA DO

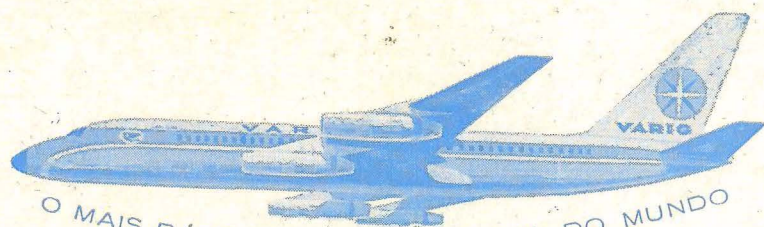


O BRASIL COMO NENHUM OUTRO OS NOVOS VISCOUNT DA VASP CHAMAMOS EM QUE VOCÊ ESTÁ ACOSTUMADO. (HÁ MAIS DE 400 VISCOUNT VOANDO DE LUXO VASP. E SUAS TRIPULAÇÕES JATO COMERCIAL NO NOSSO PAÍS.

VIAJE BEM... (VIAJE VISCOUNT) VIAJE

VASP

A MAIOR FROTA A TURBOÉLICE DA AMÉRICA LATINA... SERVINDO VOCÊ NO BRASIL



O MAIS RÁPIDO JATO COMERCIAL DO MUNDO



CARACAS E MIAMI

COM ESCALAS EM BELÉM E SANTO DOMINGO

CONVAIR 990A

LEVANDO AVANTE O SEU LEMA DE "SERVIR A JATO O PROGRESSO BRASILEIRO", A **VARIG** INTRODUZ AGORA SEUS VELOZES E MODERNOS AVIÕES **CONVAIR 990A** NA LINHA **RIO — MIAMI**, ESCALANDO **BELÉM**, **CARACAS** E **SANTO DOMINGO**. É MAIS UM SERVIÇO DE CATEGORIA NOS TRANSPORTES AÉREOS DO BRASIL. É UM NOVO PROGRESSO NAS LINHAS BRASILEIRAS PARA O EXTERIOR.

consulte seu agente de viagens ou

VARIG
SERVINDO A JATO O PROGRESSO BRASILEIRO

COOPERE COM O ESFORÇO DO GOVERNO POUPANDO DIVISAS. VIAJE PARA O EXTERIOR PELA VARIG - A PIONEIRA.