

Revista  **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número **287**  
2014



## PRESIDENTE

Maj Brig Ar Marcus Vinícius Pinto Costa

## 1º Vice-Presidente

Brig Int Helio Gonçalves

## 2º Vice-Presidente

Cel Av Luís Mauro Ferreira Gomes

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



# Expediente

Abr./Mai./Jun. 2014

ISSN 0486-6274

## SUPERINTENDÊNCIAS

### Sede Central

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

### Sede Barra

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

### Sede Lacustre

Cel Int Antonio Teixeira Lima

## CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

## CONSELHO FISCAL

Presidente - Maj Brig Int Pedro Norival de Araújo

## DEPARTAMENTOS

### SEDE CENTRAL

#### Administrativo/Beneficente

Cel Av João Carlos Gonçalves de Sousa

#### Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

#### Comunicação Social

Ten Cel Ana Elisa Jardim de Mattos A. de Melo

#### Centro de Tecnologia e Informação – CTI

Ten Cel Int Franklin José Maribondo da Trindade

#### Financeiro

Cel Int Júlio Sérgio Kistemarcher do Nascimento

#### Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

#### Patrimonial / Secretaria Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

#### Social

Ten Cel Int José Pinto Cabral

### SEDE BARRA

#### Aerodesportivo

Maj Av Helius Ferreira Araújo

#### Esportivo

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

#### Operações

Ten Cel Av José Carlos da Conceição

#### Assessores

Cel Av Luiz dos Reis Domingues

Infraestrutura e Financeiro - Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

## Expediente Sede Central

Dias: 3ª a 6ª feira

Horário: 9h às 12h e 13h às 17h

## ENDEREÇOS E TELEFONES

### Sede Central

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

• Tel.: (21) 2210-3212

• Fax: (21) 2220-8444

### Sede Barra

Rua Raquel de Queiroz, s/nº  
Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-710

• Tel.: (21) 3325-2681

### Sede Lacustre

Estrada da Figueira, nº 1  
Arraial do Cabo - RJ - CEP 28930-000

• Tel.: (22) 2662-1510

• Fax: (22) 2662-1049

## REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel.: (21) 2220-3691

### Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

### Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

### Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

### Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

### Revisão

Marcela Maria Almeida

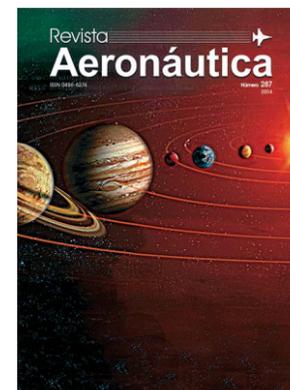
### Secretárias

Juliana Helena Abreu Lima

Gabriela da Hora Rangel

Isis Ennes Pestana Santos

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



# Índice

**4** NOTÍCIAS DO CAER  
POSSE DO NOVO PRESIDENTE  
DO CLUBE DE AERONÁUTICA  
José Marcos Montebello  
Jornalista

**6** NOTÍCIAS DO CAER  
V SEMINÁRIO UNIFA: PODER  
AEROSPAÇIAL E ESTUDOS DE DEFESA  
Paulo Pereira  
Jornalista

**8** NOTÍCIAS DO CAER  
A redação

**10** LATIFÚNDIOS INDÍGENAS  
E O MST  
Ives Gandra da Silva Martins  
Jurista

**12** INFRAESTRUTURA PEDE  
INVESTIMENTOS  
Lúcia Vânia  
Senadora

**14** DE FLORENÇA AO CABO FRIO  
Gen Ex Paulo Cesar de Castro  
Sócio emérito da FAHIMTB

**16** PISA BRASIL: A MORBIDEZ  
DO SISTEMA EDUCACIONAL  
Afonso Farias de Souza Júnior  
Cel Int

**18** UM NOVO CONCEITO DE  
CONFLITO PARA O SÉCULO XXI  
Manuel Cambeses Júnior  
Cel Av

**21** IMPUNIDADE E TELEVISÃO, CAUSAS  
PRIMÁRIAS DA VIOLÊNCIA  
Vanderlino Horizonte Ramage  
Maj Aer

**24** O INCAER PRECISA DE UM HANGAR  
Araken Hipolito da Costa  
Cel Av

Baixe um leitor de QR code em seu celular, fotografe o código acima e você poderá ler, fazer download ou compartilhar esta publicação pela internet.



**26** O HERÓI ANÔNIMO  
João Fares Netto  
Cel Av

**28** A TRANSIÇÃO PARA O AVIÃO DE  
CAÇA: SUA PROBLEMÁTICA...  
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes

**30** VELEIRO FRANCÊS À DERIVA  
Luiz Carlos Rodriguez Rodriguez  
Cel Av

**32** "ADIÓS PAMPA MIA"  
Frederico José Bergamo de Andrade  
Cel Art

**34** QUEM SÃO ELES, OS SUECOS...  
Francisco da Costa e Silva Jr  
Cel Av

**38** BRASIL E SUÉCIA, UMA  
PARCERIA ESTRATÉGICA  
Fernando Bicudo  
Diretor da Ópera Brasil

**40** A ATRATIVIDADE DOS MUSEUS  
Roberto Teixeira da Costa  
Empresário

**42** EVAM  
Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini

**44** NÃO FOMOS AO BAILE,  
MAS "DANÇAMOS"  
Raul Galbarro Vianna  
Cel Av

**46** CONHEÇA SUA DOENÇA  
DISLIPIDEMIA  
Maj Brig Méd Ricardo Luiz de G. Germano

**50** TÍTULO DE BENEMERÊNCIA

# NOTÍCIAS do CAER

## Posse do novo Presidente

José Marcos Montebello  
Jornalista

No dia 3 de julho de 2014, às 19h30, realizou-se o cerimônia de posse da nova Presidência do Clube de Aeronáutica, para o biênio 2014/2016.

A solenidade foi abrilhantada pela participação de ilustres Oficiais da Ativa, da Reserva, Reformados, de todos os Quadros e associados, iniciando-se com o canto do Hino Nacional pelos presentes.

Compondo a Mesa Diretora, estavam o Comandante da Aeronáutica Ten Brig Ar Juniti Saito, o Presidente do Clube Naval, V Alte Paulo Frederico Soriano Dobbin, o Presidente do Clube Militar, Gen Div Gil-

berto Rodrigues Pimentel, o ex-presidente do Conselho Deliberativo do CAER Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa, atual Presidente eleito, o Presidente do Clube de Aeronáutica, que se retira, Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota, o vice-Presidente do Conselho Deliberativo, Cel Av Boaventura Silva Neto, o Presidente do Conselho Fiscal, Brig Int Hélio Gonçalves, e o Secretário da Mesa Maj Av Ivan de Lanteuil.

Tiveram assento privilegiado no palco, ladeando a Mesa Diretora, os ex-Ministros da Aeronáutica, Ten Brig Ar Sócrates da Costa Monteiro e Ten Brig Ar Mauro José Miranda Gandra; o ex-Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista; os ex-Presidentes do CAER, Maj

Brig Ar Humberto de Campos Carvalho Neto e Brig Ar Ercio Braga.

Para valorizar ainda mais o evento, estavam presentes o Ten Brig Ar José Américo dos Santos, do STM, os membros do Alto-Comando da Aeronáutica: os Comandantes do COMGAR, Ten Brig Ar Nivaldo Luiz Rossato; do COMGAP, Ten Brig Ar Hélio Paes de Barros Júnior; do DEPENS, Ten Brig Ar Dirceu Tondolo Nôro e o Diretor do DECEA, Ten Brig Ar Rafael Rodrigues Filho. Também estiveram presentes o Diretor da DIRINT, Maj Brig Int Manoel José Manhães Ferreira.

Anotamos, ainda, a presença do Diretor do INCAER, Ten Brig Ar Paulo Roberto Vilarinho e de seu Vice-Diretor, Maj Brig



## do Clube de Aeronáutica

Terroso, além de Conselheiros daquele Instituto. Esteve também presente o Presidente da CFIAe, Ten Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes.

Recebendo a palavra, o Ten Brig Ar Ivan Frota agradeceu a oportunidade de ter contado, durante sua gestão, com o auxílio de todos os membros do Clube, que recuperou sua identidade como pessoa jurídica. Agradeceu, ainda, aos funcionários pelo tempo em que, juntos, trabalharam com afinco e encerrou o seu

discurso com elogios ao Presidente eleito, afirmando estar seguro de que o Clube terá uma excelente administração, entregue que está em boas mãos.

Seguiram-se as palavras do novo Presidente, Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa, que se comprometeu a continuar o bom trabalho que vinha sendo executado no CAER, aumentando, na medida do possível, a produtividade nos vários setores do Clube e nas diversas atividades dos departamentos.

Foi cedida a palavra final ao Coman-

dante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Juniti Saito, que enalteceu o Ten Brig Ar Ivan Frota, reconhecendo, nele, um excelente administrador e augurando, pessoalmente, brilhante futuro para o Clube de Aeronáutica, afirmando que está receptivo às necessidades que se apresentarem.

Cabe ressaltar que o Salão Nobre esteve completamente lotado.

Ao final, ocorreu a confraternização de todos, em um animado coquetel, no salão e no deque anexo ■



O Comandante da Aeronáutica Ten Brig Ar Juniti Saito; o Presidente do CAER Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa e esposa Regina Helena e o Ten Brig Ar Dirceu Tondolo Nôro e esposa Maria Lizete



Salão Nobre Marechal Ivo Borges



O 1º Vice-Presidente do CAER Brig Int Hélio Gonçalves e esposa Maira



O 2º Vice-Presidente do CAER Cel Av Luís Mauro Ferreira Gomes

Paulo Pereira

Jornalista e Membro do Grupo de Estudo

Interdisciplinaridade, interoperabilidade, convergência e pensamento sistêmico, visão prospectiva e singularidade foram os temas que dominaram as diversas conferências, mesas redondas segurança e defesa, medicina e capacitação física aeroespacial, além da história da aviação militar, durante o V Seminário “Poder Aeroespacial e Estudos Interdisciplinares de Segurança e Defesa, promovido pela Universidade da Força Aérea – UNIFA, nos dias 26 e 27 de março, no Campo dos Afonsos.

Dialogaram com ideias que circulam nos grandes centros de pesquisa internacionais, cerca de 300 participantes, entre pesquisadores militares, alunos do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais (CAP), da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica (EAOR), cadetes da AFA, membros do Núcleo de Estudos Avançados em Geopolítica (NEAG), além de professores, pesquisadores e estudantes de universidades federais, estaduais e particulares.

## V Seminário UNIFA:

O \*Major Brigadeiro Luis Antônio Pinto Machado, Comandante e Reitor da UNIFA, destacou na abertura do evento, a importância de Bartolomeu de Gusmão e Alberto Santos Dumont, que se consagraram e contribuíram para o desenvolvimento da história da aviação.

No campo das ideias, nas ciências e na filosofia, muitas vezes, diferentes pensadores e pesquisadores, em lugares e tempos distintos, refletem sobre temas idênticos ou correlatos, trabalhando paralelamente, sem tomar conhecimento dos resultados dos demais, mas que se complementam.

A Revista Aeronáutica, na edição de Julho-Agosto de 1959, já tratava da interdisciplinaridade, no editorial “Ciência e Filosofia”:

“Em meio a todas as demonstrações de ciência, de tecnologia, de eletrônica, de automação, de microminiaturização, às exposições de material aeronáutico de voo e de solo, complexo, delicado, dispendioso, sobressai o homem, o único ser capaz

de criar e destruir todo aquele caudal de material precioso e indispensável ao funcionamento da vida, e da Aeronáutica moderna em particular...”

Na mesma manhã do dia 26 de abril, enquanto acontecia a primeira parte do Seminário da UNIFA, o Cel Av Araken Hipólito da Costa, Diretor Cultural do Clube de Aeronáutica (CAER), editor da Revista Aeronáutica e coordenador do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro do CAER, acompanhado dos pesquisadores do grupo de estudos do CAER, João Victorino Ferreira, Antonio Carlos Siqueira, Ivani Gomes e Paulo Raimundo Pereira Santos, dialogou com os alunos do Curso de Política e Estratégia Aeroespaciais – CEPEA, da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica – ECEMAR, sobre o estudo do Pensamento Brasileiro, sugerindo a inclusão dessa temática nos cursos de pós-graduação do Comando da Aeronáutica e Ministério da Defesa. No CEPEA o grupo de estudo foi recebido pelo Cel Intendente Durval da Silva Junior

## Poder Aeroespacial e Estudos de Defesa

com a presença dos instrutores Cel Av Eduardo Sebastião Paiva Vidual e Cel Av Marco Antônio Gonçalves Coelho e Cel Av Alexandre Fernandes Ramos.

Na ocasião foi apresentado um panorama das atividades dos cursos do Pensamento Brasileiro, de Humanidades, Filosofia e Filosofia Política, que há sete anos acontecem no Clube de Aeronáutica e que o Pensamento Brasileiro, baseia-se no estudo da filosofia, uma reflexão sobre a natureza das coisas desde a sua origem na Grécia, no século VI a.C., e que, sem aniquilar outras formas de pensamento, impôs-se sobre elas, e tornou-se um componente essencial da visão de mundo e da maneira de ser do Ocidente. É a esta forma de pensamento que devemos nossas ciências e, em grande parte, nossa maneira de nos sentir no mundo.» Falou ainda sobre a formação histórica da filosofia brasileira e as condições de sua repercussão na análise política nacional, utilizando-se dos ensinamentos do prof. dr. Francisco Martins de Souza, professor de

filosofia aposentado pela UFRJ e há sete anos, o decano do curso de Humanidades e Filosofia, no Clube de Aeronáutica.

Ao participar do seminário na UNIFA, os pesquisadores do Grupo de Estudos do Clube de Aeronáutica, conviveram com um ambiente de estudo das particularidades, deficiências, avanços, desafios e perspectivas na área de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica, que requer a aquisição e contribuição colaborativa de outras ciências. Daí, a importância do estudo da filosofia e do pensamento brasileiro dentro da convergência, conceito complexo utilizado para definir produção integrada e contínua, neste tempo em que se vive a singularidade.

O Coronel Intendente Carlos Alberto Leite da Silva, Pró-Reitor de ensino da UNIFA e coordenador do evento, declarou que “o Seminário alcançou os objetivos planejados de difundir a produção acadêmica na área do poder aeroespacial, além de permitir o debate com a sociedade a respeito das questões relativas à interdisciplinaridade”.

“Nós precisamos ter em mente que a ciência evolui quase diariamente, e que as organizações precisam se aperfeiçoar para que consigam acompanhar essa constante evolução. Seminários e eventos científicos como esse são fundamentais para refletir sobre os grandes desafios que se apresentam à Força Aérea Brasileira”, lembrou um dos palestrantes, o Professor Doutor Luiz Maurício de Andrade da Silva, professor da Academia da Força Aérea (AFA) e UNIFA, que realiza pesquisas nas áreas de planejamento estratégico e teorias sobre o processo de tomada de decisões rápidas pelos pilotos.

Os Cadetes da Academia da Força Aérea ressaltaram a importância do evento

para a sua formação. Segundo o Cadete André Dias, do segundo ano da AFA, esse tipo de iniciativa é fundamental. “É uma oportunidade única participar de eventos acadêmicos como este, é fundamental que nós, ainda que no patamar tático/operacional da força, saibamos o que vamos gerenciar em um futuro muito próximo nas diversas organizações do Brasil. Estamos muito felizes e honrados em participar de um espaço de discussão com tamanha qualidade intelectual tanto por parte dos palestrantes quanto dos envolvidos em todo o processo do seminário”, avaliou o Cadete.

Dentre os conferencistas, destacaram-se o Brigadeiro Engenheiro Mauricio Pazini Brandao, do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), que proferiu a palestra de encerramento sobre “Poder Aeroespacial e Interdisciplinaridade”, o Professor Doutor Jorge Ramalho, da Fundação Pandiá-Calógeras, o Coronel Engenheiro Sergio Henrique da Silva Carneiro, que apresentou “A Comissão Organizadora do Programa Aéreo de Combate (COPAC) e os Projetos Estratégicos da Força Aérea Brasileira, o CMG (prof. Dr.) Raul Grumbach da Brains-torm Assessoria de Planejamento e Informática que desenvolveu o tema “Cenários Prospectivos: sua importância no preparo da Força Aérea Brasileira do futuro”, o Pró-Reitor da UNIFA, Brigadeiro Intendente Luiz Tirre Freire que desenvolveu o tema a “Operação Ágata: Lições aprendidas com o emprego do Comando Logístico da Área de Operações”, entre outros ■

*\*O Maj Brig Ar Luis Antônio Pinto Machado passou o cargo de Comandante da Universidade e Presidente da Comissão de Desportos da Aeronáutica (CDA) para o Maj Brig Ar Paulo João Cury, no dia 14 de abril de 2014. Fonte CECOMSAER (<http://www.fab.mil.br/index.php>)*



## Movimento Democrático de 31 de Março de 1964

O Clube de Aeronáutica não poderia deixar de celebrar o marco que ocorreu na data de 31 de março de 1964, conhecido como Movimento Democrático e libertador. Para tanto, resolveu propor aos coirmãos Clubes Naval e Militar a realização, neste mesmo dia, de uma Sessão Solene da Comissão Interclubes Militares comemorativa do evento, no Salão Colonial da sua Sede Barra da Tijuca.

Assim, a Comissão Interclubes Militares (CIM) realizou a cerimônia em homenagem ao Jubileu de Ouro do Movimento Democrático de 31 de Março de 1964, que teve início às 10h, com todos os participantes de pé, cantando o Hino Nacional.

Em nome da CIM, o Ten Brig Ar Ivan



Frota, o então Presidente do Clube de Aeronáutica, deu boas-vindas à seleta audiência, composta de Oficiais da Ativa e da Reserva, sócios dos clubes militares e convidados civis. Também fizeram uso da palavra o Presidente do Clube Naval, V Alte Paulo Dobbin, e o então Presidente do Clube Militar, Gen Ex Renato Tibau.

Muito além do animado convívio, o ambiente fraterno, característico dos encontros entre irmãos de armas, serviu para alicerçar cada vez mais a certeza de que o movimento militar, em 31 de março de 1964, atendendo ao clamor popular, foi oportuno e imprescindível para impedir que o Brasil se tornasse uma ditadura comunista nos moldes cubanos.

A comemoração contou também com uma conferência proferida pelo General Álvaro de Souza Pinheiro, sobre o tema “A Experiência Brasileira nas Operações contra Forças Irregulares”.

Finalizando a Sessão Solene, o locutor, em nome do CIM, agradeceu a prestigiosa presença dos participantes e os convidou para um almoço, após o que puderam visitar o Departamento de Aeronaves Ultraleves do Clube de Aeronáutica ■



## Mensagem

**Ministro Ricardo Lewandowski** – *Vice-Presidente do STF* – Agradece a Revista Aeronáutica nº 286 e o Ensaio nº 11.

**Ministro Celso de Mello** – *STF* – Agradecendo o gentil encaminhamento da Edição Comemorativa da Revista Aeronáutica e da obra Ensaio 11, comentando que a leitura remetida ser-lhe-á de grande proveito.

**Ministro Gilmar Mendes** – *STF* – Comenta sua grata satisfação de registrar o recebimento da Revista Aeronáutica nº 286 e do Ensaio nº 11.

**Ministro José Antonio Dias Toffoli** – *STF* – Agradece ao Diretor do Departamento Cultural do CAER o livro “Pensamento Brasileiro – Reflexões, o Movimento Cívico-Militar de 31 de março de 1964”.

**Ministro Luís Roberto Barroso** – *STF* – Agradece, com cordiais cumprimentos, a remessa do Livro do Pensamento Brasileiro.

**Senador Renan Calheiros** – *Presidente do Senado* – Acusando o recebimento e agradecendo o envio da Revista Aeronáutica.

**Senador Wellington Dias** – Com cordiais cumprimentos ao Diretor da Revista Aeronáutica, agradece a gentileza do envio do material.

**Senador Álvaro Dias** – Registra o recebimento da Revista Aeronáutica e apresenta protestos de elevada estima e consideração.

**Senador Eunício Oliveira** – Juntamente com o agradecimento pela Revista Aeronáutica, apresenta cordiais cumprimentos.

**Deputado Federal Pauderney Avelino** – Agradece ao Diretor Cultural do CAER a remessa, por ele recebida, da Edição da Revista Comemorativa dos 50 anos do Movimento Democrático de 31 de março de 1964 e do Ensaio nº 11, comentando que, pela qualidade e conteúdo, as importantes publicações serão de grande utilidade para o seu trabalho parlamentar.

**Deputado Estadual Samuel Malafaia** – *Membro da Mesa Diretora da ALERJ* – Cumprimenta prazerosamente o Diretor Cultural e a Revista Aeronáutica, acusando o recebimento da edição nº 286 e a apreciação pessoal pelo trabalho desenvolvido em prol da sociedade Fluminense e da amada FAB, estendendo o cumprimento a todos os membros do honorável veículo de comunicação.

**Gen Ex Luiz Carlos Gomes Mattos** – *Mi-*

## dos Leitores

*nistro do STM* – Agradecendo sensibilizado ao prezado amigo Diretor do Departamento Cultural pela consideração da remessa da Revista Aeronáutica 285 e nº 286, e, com fraterno abraço, cumprimenta-o pelo excelente trabalho que, com certeza, terá o merecido sucesso.

**Gen Ex Raymundo Nonato de Cerqueira Filho** – *Ministro do STM* – Acusa o recebimento do exemplar da Revista Aeronáutica nº 285 e nº 286.

**Gen Ex Lúcio Mário de Barros** – *Ministro do STM* – Consignando a satisfação de receber a Edição Comemorativa da Revista Aeronáutica nº 286 e o Ensaio nº 11, elogiando a excelente qualidade e nível editorial.

**José Américo dos Santos** – *Ministro do STM* – Dirigindo-se ao prezado amigo Diretor da Revista Aeronáutica, acusa o recebimento do exemplar de nº 286 e do Ensaio nº 11, e parabenizando pela qualidade das publicações.

**Cleonilson Nicácio Silva** – *Ministro do STM* – Agradecendo ao Prezado Amigo Diretor Cultural do CAER a remessa da Revista Aeronáutica nº 286 e do Ensaio nº 11 e parabenizando-o pelo trabalho realizado.

**Gen Ex Fernando Sérgio Galvão** – *Ministro do STM* – Agradecendo a Revista Aeronáutica recebida, comenta sua satisfação e destaca a excelência da qualidade e da linha editorial, com notícias da Força e artigos e matérias diversificadas, ora sobre curiosidade e ora de cunho histórico-cultural, ressaltando, por exemplo, “Serviço de Inteligência”.

**Ten Brig Ar Nivaldo Luiz Rossato** – *Comandante do COMGAR* – Agradecendo, honrado, ao Diretor Cultural do CAER, a gentileza do envio do exemplar da Revista Aeronáutica nº 286 e do Ensaio nº 11, apresenta cumprimentos de especial.

**Ten Brig Ar Antonio Franciscangelis Neto** – *Secretário de Finanças da Aeronáutica*. Manifesta o prazer de acusar o recebimento da Revista Aeronáutica, pelo qual expressa seus agradecimentos. Segue cumprimentando o Diretor do Departamento Cultural do CAER pela importante iniciativa, a bela e instrutiva publicação, a qualidade das matérias publicadas.

**Israel Blajberg** – *Presidente da Academia de História Militar Terrestre do Brasil* – Acusa o

recebimento da Revista Aeronáutica à qual denomina como “nossa tradicional Revista”. **Marco Antonio Esteves Balbi** – *Cel Ex* – Considerando os companheiros do CAER irmãos de armas, comenta ter sido gratamente surpreendido ao receber o exemplar nº 286 da Revista Aeronáutica e o exemplar dos Ensaio 11, ambas as publicações abordando aspectos históricos da reação democrática de março de 1964, completando 50 anos.

**Antonio Celente Videira** – *Cel Int* – Agradece a remessa da Revista Aeronáutica e comenta o enriquecimento com os fatos passados, fragmentos para pesquisadores de assuntos históricos, afirmando seu deleite com informações cuja validade se perpetua no tempo e no espaço.

**José B. Leandro** – *Ten Cel* – Agradece a gentileza da propagação de sua mensagem para o Cel Dellamora e um trecho de seu depoimento ter sido aproveitado numa história sobre uma Unidade já desativada.

**Paulo Henrique Fortini** – *Aeroclube de Juiz de Fora* – Saúda o Diretor Cultural do CAER e remete foto que consagra a lembrança da última apresentação no Aeroclube daquela cidade.

**Tigre Maia** – *Cel Av* – Envia suas reflexões sobre o trabalho “Pensamento Brasileiro” – Ensaio 11, referente ao Movimento Cívico-Militar de 31 de Março de 1964, e elogiando o preâmbulo e a apresentação da obra, de autoria do Cel Araken Hipólito da Costa, não só pela sensibilidade apresentada, mas, também, por estimular e preservar a cultura e os valores nacionais e a brasilidade que nos leva a constituir-nos como Nação. Elogia, ainda, o sumário, cuja titulação estimula a leitura cuidadosa do conteúdo, o qual contém preceitos imutáveis para os militares e a compreensão da sociedade e dos meios de comunicação. Realça, ainda, a “Análise sobre a ótica do Poder Nacional” contida no tópico do colega Manoel Cambeses Júnior que mostra-nos a capacidade de decisão militar de evitar uma guerra civil.

### NOTA DO EDITOR

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



## Evento Lírico e o Grupo de Estudo do Pensamento Brasileiro

Os componentes do Grupo de Estudo do Pensamento Brasileiro estiveram presentes ao Concerto de Plácido Domingo, *Concert in Rio*, em julho de 2014, tendo sido entregue ao tenor espanhol, pelo componente do Grupo e fundador da Cia. Ópera Brasil, Fernando Bicudo, um troféu, não somente pela excelência de sua performance nas Artes, mas, também, como Humanista.

O troféu – uma escultura do artista plástico Araken Hipólito da Costa, é, na verdade, o símbolo do Curso do Pensamento Brasileiro e compõe-se de uma cabeça onde se entrelaçam fios nas cores da bandeira brasileira.

Acompanharam o cantor lírico, o pianista chinês Lang Lang, a soprano porto-riquenha Ana Maria Martinez, o maestro norte-americano Eugene Kohn regendo a Orquestra Sinfônica Brasileira e a participação especial da cantora brasileira Paula Fernandes ■

Ives Gandra da Silva Martins

Jurista

Professor Emérito da Universidade Mackenzie, das Escolas de Comando e Estado-Maior do Exército, Superior de Guerra e do Tribunal Regional Federal da 1ª Região e Membro do Conselho Superior da Associação Comercial de São Paulo  
martins.ivesgandra@gmail.com

**E**m área maior do que a de muitos estados do Brasil juntos – e em que, apesar de o artigo 5º, inciso XV, da Constituição Federal permitir o livre trânsito, no território nacional, de todos os brasileiros, lá não se entra sem autorização da Funai – vivem menos de 800 mil índios de diversas etnias. Vale dizer, 13% do território nacional – área superior à de numerosos países – foram outorgados para tais cidadãos privilegiados, por esdrúxula e incorreta interpretação da CF (art. 231), que só assegurou aos índios as terras que ocupavam na data da promulgação da Constituição.

Fala o texto supremo em terras “que ocupam” e não “que ocuparam”. A mudança do tempo do verbo, na interpretação oficial, avalizada pela Suprema Corte, levou à violação de uma cláusula pétrea da Lei Suprema, que assegura a todo brasileiro o direito de ir e vir no território nacional, livremente. Tal interpretação garantiu apenas o direito de ir e vir em 87% do território, proibindo o cidadão de adentrar as terras dos indígenas sem o beneplácito da Funai, ali podendo permanecer por curto espaço de tempo (horas ou poucos dias).

Transcrevo o artigo 5º, inciso XV, da Carta Magna: “É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”. Embora fale o constituinte “nos termos da lei”, é bom lembrar que a lei não pode alterar o conteúdo da Constituição, mas apenas explicitá-lo. E o direito de ir e vir, pois, não poderia ser amesquinçado por lei infraconstitucional.

# LATIFÚNDIOS

Desta forma, 200 milhões de brasileiros e residentes só podem circular por 87% do território nacional, enquanto 800 mil índios têm garantido o acesso e permanência em área privativa de 13% do território nacional, além dos demais 87%.

Sem querer discutir, neste artigo, a questão da exegese utópica, ideológica e incorreta que levou à monumental extensão do território que os índios ocupavam em 5 de outubro de 1988, ocorreu-me uma ideia

que permitiria equacionar um problema, também político e ideológico, que é o do Movimento dos Sem Terra.

Diz o MST, e, neste sentido, pressiona o Incra e o governo federal, que seus integrantes não têm onde trabalhar – pois pertencem ao grupo dos 200 milhões de brasileiros que não podem circular livremente por terras indígenas. Por outro lado, Funai e governo não negam que 13% do Brasil foi outorgado a esta escassa

# INDÍGENAS E O MST

população, que não consegue explorar a região e, de longe, não têm como habitá-la.

Estou convencido de que não foi intenção do constituinte criar um “museu vivo de índios”, habitando eternamente em condições primitivas. Afinal, são seres humanos, iguais a nós, com os mesmos direitos! Não podem as reservas indígenas ter o mesmo tratamento de preservação dos parques nacionais da África, em que os animais são mantidos segregados.

Nada mais natural, assim, que se utilizasse a experiência e a mão de obra dos que não têm terras para permitir a evolução de área tão extensa e tão inabitada. Incra e Funai, para o bem do Brasil, poderiam se unir para permitir que os que não têm terra e querem evoluir e os que têm muita terra e não sabem evoluir se unissem, de modo a solucionarmos dois grandes problemas, ou seja, de ofertar terras aos sem terra e ofertar evolução, com a experiência dos

sem terra a todos os índios, inclusive ao grande contingente de estrangeiros unidos por sua etnia aos indígenas brasileiros.

E aqueles índios que quisessem viver como viviam em 05/10/1988, poderiam valer-se da interpretação correta do artigo 231, que diz: “São reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens”, –, ou seja, ser-lhes-iam asseguradas as terras que estavam ocupando em 1988, uma reduzidíssima parcela do território nacional, afastando-se a interpretação de que teriam direito às terras que ocuparam há dezenas e centenas de anos atrás.

Pela correta exegese, não restaria prejudicada a preservação de seus costumes e tradições, por eles vividas no dia 5 de outubro, em toda a sua plenitude, no território que ocupavam. É uma ideia sem qualquer cunho ideológico, utópico, político ou de interesses escusos, mas com nítida intenção de dar terra para trabalhar a quem não tem, preenchendo imensos espaços vazios e inexplorados, além de permitir, por outro lado, a evolução e o bem estar de ambas as comunidades. Estar-se-ia eliminando um conflito de classes e permitindo a evolução do País, tirando, inclusive, daqueles que se alimentam da inoculação do ódio nos meios sociais, o poder de se locupletar das tensões que geram.

Por fim, não se prejudicaria o setor do agronegócio, dos mais evoluídos do mundo, que tem salvo o País do descompasso da balança comercial, único setor em que não temos a concorrência internacional. Vale a pena refletir sobre o tema ■



# INFRAESTRUTURA PEDE INVESTIMENTOS

Lúcia Vânia

Senadora (PSDB-GO)

Ouvidora do Senado Federal e jornalista

liviaml@senado.gov.br

*Em reunião realizada no final do ano passado dos chamados países emergentes – os BRICS – a presidente do Brasil, Dilma Rousseff, afirmou que o nosso país “vive um momento de renovar e expandir a sua infraestrutura”. Ela falava, então, a uma plateia de empresários dos cinco países ali representados: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul.*

Entretanto, existe uma imensa distância para o entendimento real de que desenvolver a infraestrutura brasileira exigirá um esforço muito maior do que aquele que vem sendo praticado no Brasil.

Exemplo dessa situação comprometedora para a infraestrutura brasileira é que, na sexta-feira, 26 de abril, pesquisa divulgada pela Agência Estado revelou que a falta de investimentos nos países do Brics é o maior desafio enfrentado pelos empresários.

Dentre os dados divulgados, 45% das empresas desses países elegem a infraestrutura de transporte como a maior restrição ao crescimento. No Brasil, a questão é citada como um problema por uma empresa, a cada cinco pesquisadas.

Os reflexos de tamanha deficiência são sentidos por todos. A agropecuária e a indústria perdem em competitividade. Com fretes caros, a população também paga mais por tudo que é produzido no País. E, nesse emaranhado de problemas, o Estado deixa de arrecadar e, sobretudo, deixa de prestar os serviços que lhe são atribuídos, resultando nessa clara sensação de ineficiência.

A ferrovia Norte-Sul, que diz respeito diretamente a Goiás, é um dos ícones das dificuldades pelas quais passa o setor de infraestrutura logística. Iniciada há mais de 26 anos, as obras ficaram paralisadas por anos e, desde sua retomada, foram inúmeros os adiamentos de sua inauguração.

Já está pronta boa parte da ligação entre Anápolis e Palmas. Mas, problemas no planejamento e na execução do projeto inviabilizam a passagem de trens - o que só deverá ocorrer daqui a dois anos, se novas falhas não forem detectadas. Por enquanto, o único trecho que funciona é entre a capital tocantinense e o Porto de Itaqui, no Maranhão, mas isso não atende de forma alguma as necessidades dos produtores do Centro-Sul brasileiro

Não há dúvidas de que os problemas na infraestrutura brasileira expõem as fragilidades do Governo, como a ineficiência no uso dos recursos públicos. Isso pode ser constatado se examinarmos algumas das principais obras de infraestrutura ainda inacabadas. A transposição do Rio São Francisco, por exemplo, ainda não rende uma gota d'água.

A obra é aguardada por quatro Estados

do Nordeste e por 12 milhões de sertanejos, que sofrem a pior seca dos últimos 40 anos. Em construção desde 2007 e prometida para ficar pronta em 2010, agora está com a inauguração remarcada para 2015.

Orçada em 4,5 bilhões de reais a obra agora está avaliada em 8,2 bilhões, com 43% do empreendimento concluído. Um olhar sobre a sua extensão mostra um conjunto de canais desconectados, dutos enferrujados, ferros retorcidos. O que se percebe na obra de Transposição do Rio São Francisco é um projeto faraônico com canteiros abandonados e o desperdício do dinheiro público no mais alto grau.

Considerada a maior obra do Programa de Aceleração do Crescimento e também a maior e mais polêmica no país, a usina de Belo Monte também integra a lista de obras inacabadas e tem sido alvo de intensos debates desde 2009.

Em construção na bacia do rio Xingu, a hidrelétrica terá duas barragens e dois reservatórios, mas as populações ribeirinhas, índios e agricultores temem pelo futuro da região.

Os senadores da Subcomissão de Acompanhamento das Obras de Belo Monte avaliam que há um descompasso entre o andamento das obras físicas da usina e as obras de caráter socioambiental. São situações que, a todo o momento, interrompem o projeto.

O que falar, então, das obras para a Copa das Confederações, a Jornada Mundial da Juventude, a Copa do Mundo e, mais distante, as Olimpíadas? E os projetos de mobilidade urbana para esses eventos? Por tudo o que sabemos, estão travados.

Levantamento da ONG Contas Abertas mostra que, dos 2,8 bilhões de reais disponíveis em 2012, somente 275 milhões de reais foram utilizados e as obras não têm saído do lugar.

Quando algumas de nossas arenas esportivas estão sendo inauguradas em todo o país, nós, senadores, também temos a responsabilidade de zelar para que os eventos que se aproximam sejam, acima de tudo, parte de um grande projeto de desenvolvimento e não fins em si mesmos.

Se assim for, teremos um legado de benfeitorias para o dia a dia de nossas populações, e não elefantes brancos sem serventia e com desperdício dos recursos públicos ■

# DE FLORENÇA AO CABO FRIO

Gen Ex Paulo Cesar de Castro  
Sócio emérito da FAHIMTB

O azul do mar, suas águas cristalinas, a areia dourada, suas dunas, o Forte de São Mateus, à entrada do Itajuru, e a moderníssima orla encantam o turista na Praia do Forte, uma das mais belas da Terra de Santa Cruz.

Naquele deslumbrante cenário de Cabo Frio, acompanhado de minha esposa, desfrutei de dias prazerosos e reconfortantes. Para minha grata surpresa, no hotel deparei-me com o Salão Américo Vespúcio. E mais, com o famoso navegador emprestando seu nome a uma escola municipal cabofriense.

Eis porque me motivei a rever os primeiros anos da história da terra do pau-brasil e a lembrar a sempre querida Escola Pública 13-8, José Soares Dias, em cujo Curso Primário aprendi a cantar “Deus salve a América... Terra de amor... Verdes mares, florestas... Lindos campos abertos em flor... Berço amigo da bonança... Da esperança, o altar...”.

Reportei-me à epopeia das grandes navegações, ao descobrimento do Novo Mundo e às viagens que Américo Vespúcio empreendeu a estas bandas d’além mar. Lembrei-me de que, antes de servir a Dom Manuel, o famoso piloto-astrônomo, havia trabalhado em prol da coroa espanhola.

Américo, na frota de Alonso de Hojeda (1499-1500), participou da descoberta de terra firme desde a bacia do Oiapoque até o estuário do Amazonas e daí, segundo Pedro Calmon, provavelmente até o cabo de São Roque.

Vespúcio, natural de Florença, possuía sólidos conhecimentos náuticos, comerciais e de astronomia. Como observador comercial a serviço do Venturoso, integrou a primeira expedição exploradora. A pequena esquadra de três naus suspendeu de Lisboa a 10 de maio de 1501, ao que parece, sob o comando de Gaspar de Lemos<sup>1</sup>.

A eles devemos o reconhecimento

da costa do Rio Grande do Norte para o Sul e, mais do que isso, o batismo de alguns acidentes geográficos conforme o calendário cristão: os cabos de São Roque e de Santo Agostinho, os rios São Miguel e São Francisco, a baía de Todos os Santos, Angra dos Reis e as ilhas de São Sebastião e Santa Catarina (atual Florianópolis). Destaco o nome escolhido para o Rio de Janeiro, minha terra natal. Destaco, também, que a expedição teve o grande mérito de constatar que Cabral não descobrira apenas a ilha de Vera Cruz, mas vasta extensão de terra, a de Santa Cruz.

Pedro Calmon enfatiza que o florentino aperfeiçoara os métodos de marinhagem e tomara a dianteira aos “físicos” contemporâneos, quanto ao estudo do céu austral. A viagem de 1501 foi, sobretudo, notável para a geografia e a astronomia: pode incluir-se entre as grandes expedições da História. Américo estimou as estrelas mais notáveis para a cosmografia náutica e legou descrição escrita sobre o céu antártico, de valor inestimável para sua época.

Passei a imaginar a segunda expedição exploradora, iniciada em 1503. Do Tejo, zarparam seis navios sob o comando de Gonçalo Coelho, com Américo Vespúcio a bordo. As naus atingiram Fernando de Noronha, região em que naufragou a capitânia, e a esquadra se dividiu. Vespúcio costeou nosso litoral, da Bahia até Cabo Frio, local onde fundeou, permaneceu cinco meses e colocou a marca de seu DNA. Ali, fundou uma feitoria – ou fortim – na qual deixou vinte e quatro homens e, com trinta dos tripulantes, organizou a primeira entrada em terras brasileiras. Essa tropa logrou avançar 40 léguas em direção ao rio São João ou algum de seus afluentes.

O navegador regressou a Lisboa em 18 de junho de 1504, transportando grande carregamento de pau-brasil. De 1504, data a famosa carta na qual registrou aqueles acontecimentos, tendo tecido grandes e justos encômios à nossa terra, na qual vislumbrou um novo paraíso.

Américo Vespúcio, como recordado, cruzou o Atlântico diversas vezes. Sobre aquelas viagens pioneiras, desbravadoras, plenas de riscos e aventura, escreveu entusiásticas cartas e as endereçou a eminentes personalidades na Itália<sup>2</sup>. Essas as comunicaram a Martin Waldseemüller, autor que publicou sua Cosmografia, em 1507, em cuja segunda parte incluiu o relatado nas cartas de Vespúcio. No mapa da obra, inseriu América – Terras do Américo – na costa brasileira, nome que passou a designar todo o continente recém-descoberto, o Novo Mundo, as Índias Ocidentais.

Eternizado no Mapa Mundi, o astrônomo-piloto-navegador Américo Vespúcio, nascido na paróquia de Todos os Santos, em Florença, permanece vivo e honrado em Nossa Senhora de Assunção do Cabo Frio<sup>3</sup>, mercê de suas iniciativas pioneiras na deslumbrante região que me acolheu neste ano da graça de 2014.

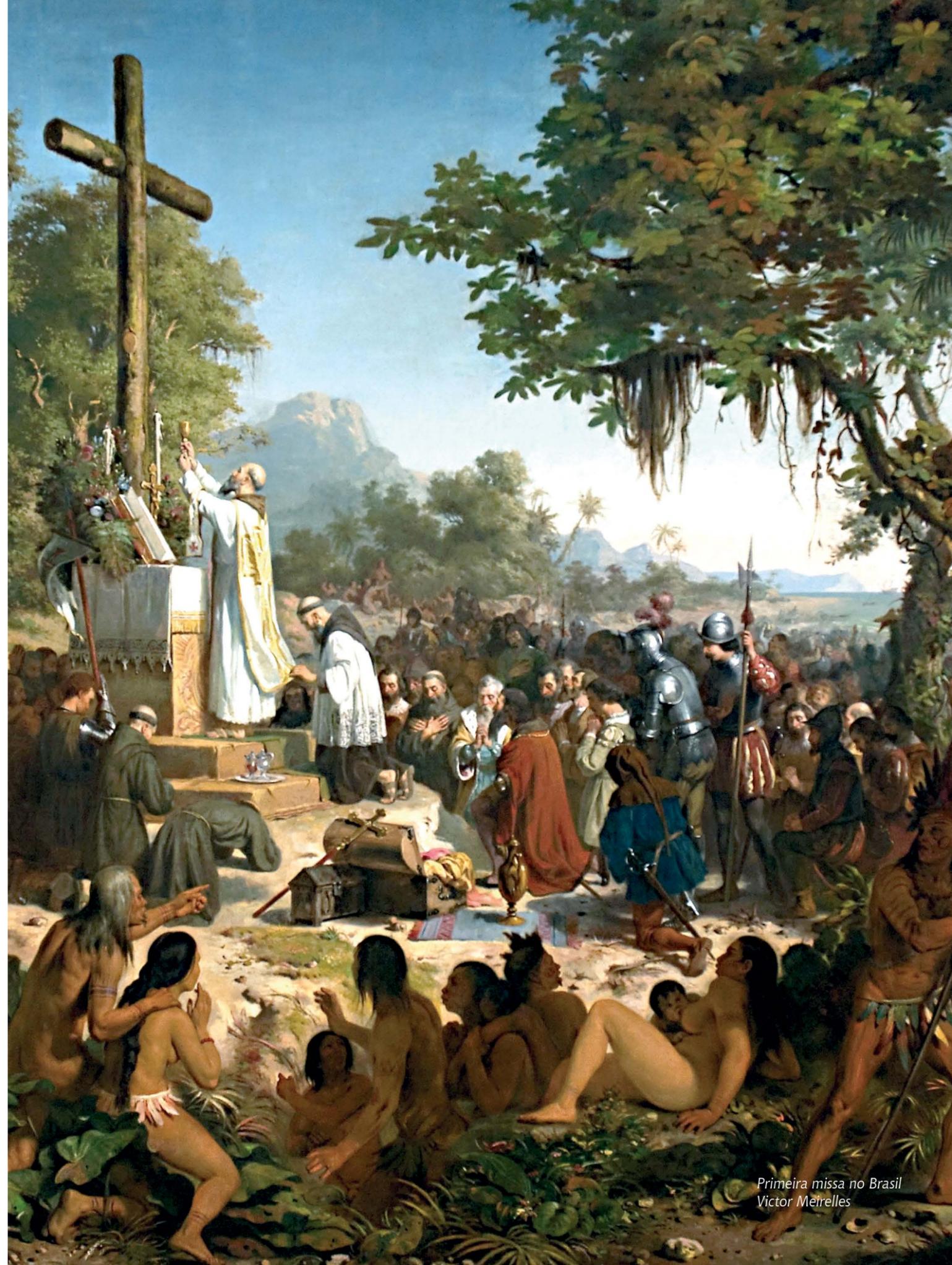
Deus salve a América! Meu céu, meu lar! ■

#### Notas:

1 - O mesmo navegador que levava a D. Manuel a notícia do descobrimento, em 1500. 2 - Lourenço de Médicis e Soderini. 3 - Nome da cidade fundada em 13 de novembro de 1615.

#### Referências bibliográficas:

- CALMON, Pedro. História do Brasil, Século XVI, As Origens, vol. 1, pag. 84 e seguintes. RIO DE JANEIRO: Livraria José Olympio Editora, 1959.
- COSTA, José Ferreira da. Livro-Texto de História do Brasil, 3ª ed. Pag. 26. RIO DE JANEIRO: F. Briguiet & Cia, Editora, 1960.
- FERNANDES, Aldo Demerval Rio Branco; ANNARUMA, Neide; e BARRETO, Wilma Ramos de Pinho. História do Brasil, do Descobrimento à Abdicação, pag. 49 e 50. RIO DE JANEIRO: Biblioteca do Exército Editora, 2003.
- FILHO, Elísio Gomes. Sinopse da história de Cabo Frio. Disponível em: [http://www.cabofrio.org.br/cabo\\_rio\\_turismo.php?cod=sinopse](http://www.cabofrio.org.br/cabo_rio_turismo.php?cod=sinopse). Acesso em 25 de janeiro de 2014.
- FROTA, Guilherme de Andrea. 500 Anos de História do Brasil, pag. 37 e seguintes. RIO DE JANEIRO: Biblioteca do Exército Editora, 2000.
- MAGALHÃES, Basílio de. História do Brasil, cursos clássico e científico, 2ª série, 3ª ed, pag. 13 e 54. RIO DE JANEIRO: Livraria Francisco Alves, Editora Paulo de Azevedo Ltda., 1958.
- SILVA, Joaquim. História do Brasil. 1ª Série Ginasial, 37ª ed. SÃO PAULO: Companhia Editora Nacional, 1955.
- TAPAJÓS, Vicente. Manual de História do Brasil, para a 4ª série do Curso Ginasial, pag. 57 e seguintes. RIO DE JANEIRO: Organização Simões Editora, 1957.
- VESPÚCIO, Escola Municipal Américo: Rua Theonas Terra, 70 - Parque Burle. Cabo Frio - RJ, 28905-150. Disponível em: <http://www.maps.google.com.br/maps>. Acesso em 24 de janeiro de 2014.



Primeira missa no Brasil  
Victor Meirelles



# PISA BRASIL: A MORBIDEZ DO SISTEMA EDUCACIONAL

Afonso Farias de Souza Júnior

Cel Int, Prof. Dr.

afonsofariasjunior@gmail.com

Muitos alegam que a principal questão do entrave do desenvolvimento nacional é a Educação. Daí se abordar esta questão mais uma vez.

Quando se verificam periódicos específicos e jornais de grande circulação em épocas progressas, pode-se observar que o tema é recorrente. Em discursos, intenções e planos, muito foi feito, mas pouco foi realizado, pouco se conseguiu, no sentido de fazer brotar as aplicações dos talentos existentes, assim como, e, sobretudo, deslançar as ações estruturantes para fazer com que o País se desenvolva sustentavelmente.

Fazendo um corte e analisando os últimos cinco anos, percebe-se que, em termos quantitativos e financeiros, houve instrumentalização de escolas e universidades. Aconteceu também que as autoridades e o povo acordaram para o grande contingente de crianças e adolescentes fora das escolas, tanto no que se refere à evasão como à simples ausência dos bancos escolares.

A população brasileira, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é de 190.755.799 habitantes (2010). Em idade escolar, são 45.364.276 habitantes (23,78%). A taxa de analfabetismo de 10 a 14 anos é de 1,9%. Na faixa dos 15 ou mais anos de idade, a porcentagem de analfabetos é de 8,6%. Além disso, 13% das crianças (10 a 14 anos) estão com mais de dois anos de atraso escolar (2009), conforme divulgado pelo PNAD/IBGE.

Focar no aprimoramento docente, no

que se refere ao preparo e ao conteúdo, bem como estimular o tecido social para o desejo objetivo de ser um professor, reconhecido e valorado positivamente na sua comunidade e na sociedade nacional é obrigatório. Atuar assim é investir certo e pode incrementar a eficácia desejada.

Vale lembrar que independentemente do nível socioeconômico, todos são hábeis para o aprendizado. Esse pressuposto é interessante e quem o adota está nos trilhos que levam ao sucesso acadêmico. No entanto, para isso ter o efeito desejado é preciso que a formação inicial do professor e seu desenvolvimento profissional continuado sejam considerados estratégicos e estejam atrelados ao resultado esperado na educação básica, uma vez que ninguém pode dar aquilo que não tem – prepare e aprimore o professor e depois demande as ações programáticas e interdisciplinares desejadas e planejadas. O aluno é reflexo do sistema e da cultura acadêmica virtuosa.

O PIB alocado à Educação não serve como vetor balizador de bom desempenho educacional, conforme já assegurado em várias pesquisas e muito claramente afirmado pela OCDE. Não há relação direta entre investimento (financeiro) e qualidade. Reforço: ninguém pode dar o que não tem, um professor precisa, entre outras habilidades, conseguir interrelacionar os conteúdos com situações atuais que gerem algum significado para os alunos. A palavra-chave é qualidade, pois quantidade tem limite, qualidade não.

De acordo como MEC, embora seja obrigatório ser graduado em Pedagogia para dar aulas a crianças de Educação Infantil (3 a 5 anos) e Ensino Fundamental II (6 a 10 anos), e ter uma Licenciatura para lecionar aos jovens do Fundamental II (11 a 14 anos) e Ensino Médio (15 a 17 anos), um grande percentual dos docentes não tem curso superior. Como demandar resultados satisfatórios nessas condições?

Para os especialistas na área, Educação não é um problema somente dos governos. A prioridade na Educação parte (ou deveria partir) de uma exigente demanda societal, pois se os jovens não aprendem e a sociedade não reclama firmemente a melhora dessa falha, para que evoluir, aprimorar e desenvolver?

Frequentemente nos deparamos com resultados pífios de nossos jovens em avaliações de larga escala nacional e internacional, uma vez que não há esforço conjunto e integrado dos governos e instituições para fugir desse quadro. Assim, pergunta-se: governos e sociedade realmente querem mudar essa situação?

Por fim, a Educação é vetor estruturante e possível para se atingir o desenvolvimento nacional, mas, junto às questões de infraestrutura, aparece como um dos maiores impedimentos ao avanço qualitativo dos programas e ações governamentais. Mais uma vez, no PISA 2012, entre 65 países analisados pela OCDE, o Brasil está em 58º lugar. Na América Latina, à nossa frente estão Chile, Uruguai, México e Costa Rica.

Muda, Brasil! ■



Manuel Cambeses Júnior

Cel Av

Membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil,  
membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil,  
conferencista especial da Escola Superior de Guerra  
e conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.  
mcambesesjr@gmail.com

## Um novo conceito de conflito para o século XXI

Os atos insanos perpetrados, simultaneamente, por terroristas talibãs, do grupo Al-Qaeda, em 11 de setembro de 2001, nas cidades de Washington e Nova York, fez surgir entre os estrategistas militares, um novo conceito de conflito para o Século XXI: o denominado “Conflito Assimétrico”. Segundo esta nova concepção, os Estados, por mais poderosos que sejam, são vulneráveis a atos terroristas organizados globalmente por entidades não estatais difíceis de serem identificadas e localizadas.

Nenhum manual militar, no mundo ocidental, é capaz de indicar como combater o “conflito assimétrico global”. Atualmente, polemólogos-estrategos, planejadores militares norte-americanos, e especialistas em fricções geopolíticas, estão diante deste enorme problema. Ou seja, como dar uma pronta resposta adequada a uma força terrorista que não

somente está no Afeganistão, mas disseminada por vários países, como é o caso do Al-Qaeda e localizar e punir os líderes e seguidores de facções terroristas?

A assimetria do conflito não conseguiu negociar com o regime talibã para que entregasse Osama Bin Laden e seus auxiliares. A tribo religiosa talibã evadiu-se sem entregar os chefes do Al-Qaeda. Não foi como ocorreu na Sérvia, onde os bombardeios de Belgrado destruíram a zona industrial e urbana, provocando o colapso da economia, ameaçando a viabilidade do Estado-Nação sérvio, criando as condições inteiramente favoráveis à queda e entrega de Slobodan Milosevic.

Os EUA possuem, indubitavelmente, uma força militar que nenhum Estado adversário se atreveria a enfrentar. Porém, na atualidade, o inimigo não é estatal e completamente visível. Nem mesmo o colapso do regime talibã ou a morte de Bin Laden garantem que o conflito assimétri-

co seja descontinuado já que o nebuloso grupo Al-Qaeda e outras organizações terroristas islâmicas estão, no momento, adormecidos no seio de muitas sociedades democráticas ocidentais e podem, a qualquer momento, ativarem-se para cometer atos insanos de terror utilizando-se de serviços e tecnologias locais.

O coordenador do Departamento Contra o Terrorismo dos Estados Unidos considera que o Al-Qaeda, na atualidade, opera em mais de 50 países.

Enquanto existir falta de democracia, profundo ressentimento nacional, fanatismo religioso, explosão demográfica e extremada pobreza, qualquer potência ocidental será vulnerável porque suas sociedades democráticas e globalizadas podem ser infiltradas por grupos terroristas que, segundo especialistas da ONU, podem chegar a usar armas químicas e bacteriológicas. Frente a esta nova modalidade de conflito, não existem as categorias de megapotência ou superpotência, que somente são válidas para o caso de conflitos armados entre Estados.

Uma das consequências mais interessantes deste “conflito assimétrico” é a mudança dos tradicionais enfoques geopolíticos e geoestratégicos. A Rússia tem se aproximado da Otan disposta a ajudar os EUA. Recentemente, o presidente russo declarou que a batalha contra o terrorismo islâmico é também de seu país, legitimando, assim, sua dura ação na Chechênia e conseguindo, ainda, que os EUA e a Alemanha solicitem que os rebeldes chechenos deponham suas armas. Ademais, começou a insinuar algo antes impensável, ou seja, que a Rússia poderia ser admitida como membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte. Com isto, verifica-se que desde o ataque japonês a Pearl Harbor, os Estados Unidos e a Rússia nunca haviam se aproximado tanto em face de um inimigo comum.

Uma das maiores transformações geopolíticas está ocorrendo na Ásia Central. O Paquistão que claramente apoiava

os talibãs, inclinou-se para os EUA, distanciando-se, assim, dos guerrilheiros islâmicos que o ajudavam, na Cachemira, contra a Índia. Os EUA, apesar do perigo de uma guerra nuclear entre a Índia e o Paquistão, suspendeu as sanções contra ambos. O Irã, um Estado considerado como terrorista pelos estadunidenses, criticam – veementemente – os ataques terroristas a Nova York e Washington. As ex-repúblicas soviéticas da Ásia Central: Cazaquistão, Tadjiquistão, Turcomenistão e Uzbequistão, que encontravam-se na zona de influência da Rússia, apoiam, agora, os Estados Unidos. E mais, o Tadjiquistão permitiu que os norte-americanos instalassem uma base militar com tropas especiais em seu território. Antes, por temor à Rússia, isto seria impossível.

A China, tão ciosa de sua influência na Ásia Central, devido aos transtornos advindos de separatistas islâmicos em Sinkiang, aceitou, pela primeira vez na história, a presença militar dos Estados Unidos nessa região. A Ásia Central que não era uma zona de preocupação desde a época de Gengis Khan, foi convertida em epicentro de uma série de jogos diplomáticos que, fatalmente, terão incríveis consequências estratégicas no futuro.

Outro notável ponto a destacar deste conflito é a nova atitude dos EUA em relação à ONU. A organização voltou a ser importante para o país hegemônico, já que pode servir de instrumento para fomentar uma duradoura coalizão anti-terrorista. Consequentemente, a superpotência passou a pagar as suas dívidas com a Organização e tem dado total apoio ao Conselho de Segurança e à Assembleia Geral para que os mesmos se ocupem do terrorismo internacional.

Faz-se mister ressaltar que o conflito assimétrico está mudando a estratégia financeira dos países mais ricos do mundo. Começou-se a combater os antes intocáveis paraísos fiscais e bancários globais que nada mais eram do que “lavadoras” de dinheiro duvidoso. O sigilo bancário e os principais postos financeiros do

mundo começaram a ser questionados. Entabulam-se medidas para estabelecer uma coalizão financeira global, para reprimir contas bancárias suspeitas e criar uma eficaz legislação internacional para congelá-las, se for o caso.

Hoje, a mesma ideia de globalização que implica em mover pessoas, bens e serviços, em escala planetária, da maneira mais livre possível, sofre as consequências do “conflito assimétrico”. A mobilidade irrestrita dos fundos financeiros globais começa a ser afetada. Também os controles das fronteiras nacionais, portos e aeroportos afetam a circulação de pessoas, mercadorias e serviços, dado o rigor que os Estados passaram a exercer no exercício dessas atividades.

Para conseguir êxito no conflito assimétrico não basta a mera exibição do músculo militar. Necessita-se de enfoques políticos e diplomáticos sofisticados porque o inimigo invisível tem como munição inesgotável um ódio irracional alimentado por interpretações teológicas apocalípticas, que são consequência da falta de diálogo, de democracia, de compreensão e da abundante pobreza.

Por tudo isso, o êxito contra o terrorismo global dependerá, fundamentalmente, de três ações simultâneas por parte da megapotência (Estados Unidos), e das superpotências do mundo ocidental: em primeiro lugar, que se castiguem os que cometem terrorismo quaisquer sejam seus motivos, crenças e objetivos. Segundo, que esta luta não afete o avanço da democracia no mundo, a defesa dos direitos humanos e a globalização da Justiça. Terceiro, que se realize – com a urgência que o assunto requer –, um esforço sinérgico e concentrado da Organização das Nações Unidas para terminar com mais de meio século do confronto no Oriente Médio através da criação do Estado Palestino e, desta forma, consiga-se dismantelar o principal indutor da violência, frustração e fanatismo que estão alimentando este novo tipo de conflito, no alvorecer deste Século XXI ■

Vanderlino Horizonte Ramage

Maj da Aeronáutica e Administrador  
ramage301@hotmail.com

# IMPUNIDADE E TELEVISÃO, causas primárias da violência

“O mundo não está ameaçado pelas pessoas más,  
mas sim pela omissão das pessoas boas”!  
Albert Einstein



Estudos efetuados por diversos organismos brasileiros e internacionais, e comprovados cotidianamente pelos milhares de cidadãos que diariamente sofrem alguma espécie de violência, indicam o aumento crescente, nas últimas décadas, da agressão à pessoa humana no Brasil.

Na década de 1980, aproximadamente 850 mil pessoas foram vítimas de mortes violentas no Brasil. É ilustrativo, mas em 1930 as mortes violentas representavam 2% das mortes no Brasil, em 1980 passaram para 10,5% e em 1989 saltaram para 15,3%. Foi um aumento de 50% em dez anos.

Em 1980, a violência ocupava o quarto lugar no “ranking” das mortes no Brasil, e em 1990 passou para o segundo lugar.

Os acidentes de trânsito são a primeira causa das mortes violentas no Brasil, com mais de 50 mil vítimas por ano, respondendo por 29,3% das mortes violentas no país).

Entretanto são os homicídios que vêm crescendo assustadoramente, passando de 20% das mortes violentas em 1980 para 24,1% em 1989.

Não temos os dados, mas cremos que atualmente os homicídios já tenham superado as mortes por acidentes de trânsito.

Um dado revelador: as grandes vítimas da violência no Brasil são os jovens. Em 1991, 221 adolescentes foram assassinados no Rio Grande do Sul, e o homicídio é hoje a principal causa de morte dos jovens gaúchos entre 15 e 19 anos. Porto Alegre é a terceira cidade mais violenta do Brasil e a 8ª do mundo, com uma média de 23,6 homicídios/ano por 100 mil habitantes (dados de 1990).

Até aqui apresentamos dados, apenas, da violência contra o bem supremo, a vida. Mas não menos aterrador são os números de outros níveis da violência. O Brasil bate todos os recordes em corrupção, acidentes de trânsito, assaltos, arrombamentos, arrastões, invasão de domicílio, roubos e furtos generalizados, estupro etc. Sim, o estupro. Este, segundo os psicólogos é a mais cruel das agressões contra a mulher, pois guarda sequelas pelo resto da vida. “É uma situação traumática que leva normalmente a pessoa a uma grande desorganização emocional, tais como sentimento de culpa, ansiedade, raiva, frustração”. É uma ferida que dificilmente cicatriza. E a pena para o autor? Na prática, é quase um prêmio!

Esta violência, sem precedentes nos povos civilizados, fez com que a gente brasileira,

na sua maioria honesta e trabalhadora, viva amedrontada, deixe de crer nas instituições, perca a convicção e a vontade, e, conjuntamente com a eterna crise brasileira, aliene seu sentimento de autoestima. Em suma, adoeça.

Esta breve análise sobre os números e as conseqüências da violência nos leva agora a uma incursão sobre as causas deste polêmico tema.

Descartamos de pronto, como querem fazer crer algumas Organizações e determinados segmentos da sociedade brasileira, que a principal causa da violência no Brasil, e quiçá a única, seria a questão social ou econômica. Há uma tendência em ver o delinquente como um ser abandonado e injustiçado pela sociedade. Sem dúvida, a questão social é uma das causas da violência, porque a miséria, em si, já é uma violência contra o ser humano. Mas, a realidade é que 99% dos pobres são honestos e igualmente vítimas dos marginais. Diz o antropólogo Gilberto Velho: “A pobreza, a miséria e o desejo de consumo não são os únicos nem os principais fatores que motivam a violência. Eles não explicam, por exemplo, agressões cometidas por pessoas de nível social elevado ou os crimes hediondos”. Há crimes mais característicos das classes pobres e por serem mais visíveis, criam a falsa conexão entre violência e pobreza.

Atualmente há dados que comprovam a mudança do perfil do infrator. Aumentou o número de delitos cometidos pelo delinquente oriundo da classe média, notadamente pela geração “pode tudo”, na faixa etária entre 14 e 18 anos incompletos, a idade da impunidade. Os jovens das chamadas “famílias bem-sucedidas”, praticam os mesmos delitos dos jovens de níveis sociais baixos ou da periferia: furtos, roubos, assassinatos, estupros e tráfico de drogas. Meninos ricos e pobres estão no mesmo patamar. Um dado curioso, em São Paulo aumenta o número de meninas infratoras.

Para corroborar o nosso argumento contra a tese de que a pobreza de parcela considerável da população brasileira é a causa da criminalidade que aterroriza o nosso povo e inviabiliza o convívio civilizado, citamos o homicida ou o delinquente do trânsito, que, a priori, em sua maioria, é da classe média ou alta.

Enfatizo, ainda, que as regiões mais violentas do Brasil não são necessariamente as mais pobres. É nas regiões centro-sul e sudeste, as mais desenvolvidas, que se

concentram os bolsões de maior índice de criminalidade. Entretanto, o pobre Nordeste, fora a violência da própria pobreza em si, conhece a criminalidade, a priori, praticada a partir das oligarquias locais.

Portanto, não sendo a pobreza a causa determinante da criminalidade no Brasil, faremos uma incursão pelos meandros daquilo que consideramos a gênese da violência em nosso país.

1 - Durante o chamado regime militar deu-se muita ênfase ao combate ao “crime ideológico”, ou político, descurando-se de certa forma do delinquente comum. O despreparo das polícias para combater este tipo de criminoso se fez sentir após a “abertura” e a partir do recrudescimento da criminalidade com a política do “coitadismo”, após a “Constituição Cidadã” de 1988.

2 - Por outro lado, por mais que não aceitemos discutir, por medo, por comodismo ou por omissão, é preciso repensar os meios de comunicação neste país, principalmente os televisivos. Diz a Constituição Brasileira que as emissoras de TV devem dar preferência aos programas educativos, artísticos, culturais e informativos. Primar pelo respeito aos valores éticos da pessoa e da família. Entretanto, na realidade, determinadas emissoras de televisão impingem a milhões de brasileiros, espetáculos grotescos, cenas de violência, mensagens destituídas de qualquer cunho cultural, formando opiniões, desinformando e idiotizando toda uma nação.

O psicólogo alemão JO GROEBEL, que estuda a violência, diz: “Não é por acaso que os EUA têm a sociedade mais violenta do mundo, pois tem a maior dieta de violência televisiva”. E conclui: “Quanto mais desestabilizada é a estrutura da sociedade, mais forte é o impacto da violência mostrada na televisão. A origem da agressividade está na família e na sociedade, mas a brutalidade na tela serve para direcioná-la”. E os efeitos sobre as crianças são mais fortes porque elas estão em processo de formação. Daí o aumento assustador do número de menores infratores. Aliás, os menores, hoje, são as camadas mais atingidas pela escalada da violência, seja como vítimas, seja como autores. Em nome de uma pretensa liberdade de imprensa, a violência está presente nos lares brasileiros através da mídia televisada. Devo enfatizar que a liberdade é um objetivo permanente do ser humano, mas ela só existirá com a contrapartida da responsabilidade.

Infelizmente, a TV brasileira salienta muito pouco os valores positivos do povo brasileiro, faz sobressair mais os aspectos lúdicos, sensuais, a esperteza, a malandragem. Muito pouco ou nunca enaltece o trabalho como fator de sucesso e meta prioritária do ser humano.

Assim, firmamos a convicção de que a TV tem sua cota no aumento da violência em nosso país. É preciso repensá-la.

3 - A própria “Constituição Cidadã” de 1988, funciona como um dos incentivadores da delinquência, pois só estabelece direitos para as pessoas, ninguém tem obrigações. Inclusive os bandidos são considerados cidadãos. Aliás, o Brasil é o único país do mundo onde bandido dá entrevistas e reivindica direitos. No Brasil é proibido proibir!

4 - Pedimos vênia a MANSUR CHALLITA, “alguns elementos influenciam o homem rico ou pobre, conduzindo-o ao caminho da delinquência, o primeiro elemento é sua própria índole. Certas pessoas nascem com uma tendência norteada para o ilícito, independentemente da educação formal, idade, raça ou religião. Outro elemento é a lei. Se frouxa, incentiva a índole perversa, se severa, inibe-a, e inibe-a na medida de sua severidade”.

Daí a nossa convicção de que as duas principais causas da violência no Brasil são a IMPUNIDADE e a VIOLÊNCIA TELEVISIVA.

Beneficiados por uma legislação benevolente, por uma polícia despreparada e por um judiciário lento, a contravenção campeia solta. A certeza da impunidade estimula o indivíduo a delinquir. Só a severidade da lei e a dureza das penas estancará o atual ciclo de violência que dilacera o tecido social brasileiro.

Os cidadãos honestos podem e os maçons devem propor mudanças na Constituição Federal e na legislação penal. A Lei de Execuções Penais vigente estabelece uma verdadeira “colônia de férias” para os apenados. É preciso mudá-la. É preciso deixar de lado a hipocrisia e adaptarmos a CRFB, particularmente a legislação penal, à realidade brasileira.

Objetivamente propomos:

– Retirar a alínea “b”, inciso XLVII, art. 5º, da CRFB, e acrescentar um novo inciso no mesmo art. 5º, com a seguinte redação: para os crimes hediondos, definidos em lei, a pena será de caráter perpétuo.

– Mudar o art. 228 da CRFB baixando a responsabilidade penal para 15 ou 16 anos,

ou a partir da compreensão do ato criminoso pelo infrator.

– Mudar a legislação penal para permitir a aplicação de penas mais severas ao delinquente do trânsito.

– Redefinir os conceitos de: réu primário, liberdade condicional, indultos e crimes hediondos, não introduzindo atenuantes às penas aplicáveis ao latrocínio, sequestro, estupro e tráfico de drogas, seguidos de morte.

– Cumprir o ECA – Estatuto da Criança e do Adolescente, particularmente os artigos 74 a 81 e artigo 149 quanto à frequência a lugares públicos, uso de bebidas alcoólicas etc.

– Aprimorar o Sistema Carcerário, quanto aos aspectos de segurança, para que o apenado cumpra efetivamente sua pena. O cárcere deverá ter a finalidade de penalizar o infrator bem como tirá-lo de circulação pelo grau de periculosidade que representa para a sociedade.

– Quanto à TELEVISÃO, propomos que se cumpra a Constituição Federal. O art. 220, parágrafo terceiro diz que compete à Lei Federal:

I – Regular as diversões e espetáculos públicos, cabendo ao Poder Público informar sobre a natureza deles, as faixas etárias a que se recomendem, locais e horários em que sua apresentação se mostre inadequada;

II – Estabelecer os meios legais que garantam à pessoa e à família a possibilidade de se defenderem de programas ou programações de rádio e televisão que contrariem o disposto no art. 221, bem como da propaganda de produtos, práticas e serviços que possam ser nocivos à saúde e ao meio ambiente.

– art. 221

A produção e a programação das emissoras de rádio e televisão atenderão aos seguintes princípios:

I – Preferência a finalidades educativas, artísticas, culturais e informativas;

II – Promoção da cultura nacional e regional e estímulo à produção independente que objetive sua divulgação;

III – Regionalização da produção cultural, artística e jornalística, conforme percentuais estabelecidos em lei;

IV – Respeito aos valores éticos e sociais da pessoa e da família.

Entretanto, sendo a televisão um meio de comunicação de massa, formador de opinião, e que influi no comportamento da sociedade, não deve permanecer sob o domínio de pessoas ou grupos, portanto

sugerimos acrescentar na legislação: O poder concedente, a União, fará a concessão de canais de TV de tal maneira a evitar a concentração, ou a formação de monopólios ou oligopólios, excetuando-se o poder público. A TV, quando particular, deverá ser local ou no máximo regionalizada.

Sugerimos encaminhar as propostas aqui elencadas para os seguintes Órgãos e Instituições:

- Ministério da Justiça;  
- Ministério das Comunicações;  
- Comissão de Constituição e Justiça da Câmara de Deputados;

- CONAR - Conselho Nacional de auto-regulamentação da propaganda;

- Juizado da Infância e do Adolescente;

- Divulgar para todos os segmentos da sociedade, no sentido de conscientizar o maior número de pessoas, enfatizando a urgência em implementar as medidas aqui propostas.

É preciso ressaltar que a maioria da população ordeira desta nação, não pode, e nem é justo, viver em permanente sobressalto, a mercê daquelas minorias que se recusam a aceitar o jogo da vida como pessoas produtivas, ordeiras e civilizadas.

Infelizmente, diante da omissão de muitos e do descaso das autoridades e dos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, o célebre poema intitulado NO CAMINHO, COM MAIAKÓVSKI, do brasileiro Eduardo Alves da Costa, continua sempre atual:

*“Na primeira noite eles se aproximam e roubam uma flor do nosso jardim. E não dizemos nada. Na segunda noite, já não se escondem: pisam as flores, matam nosso cão, e não dizemos nada. Até que um dia, o mais frágil deles entra sozinho em nossa casa, rouba-nos a luz e, conhecendo nosso medo, arranca-nos a voz da garganta. E já não podemos dizer nada.”* ■

FONTES:  
■ 4º Congresso Brasileiro de Saúde Coletiva - Olinda-PE - Jun/1994. Apresentado pela Antropóloga Maria Cecília Minayo e pela Epidemiologista Edimilde Ramos, ambas da Fundação Oswaldo Cruz-RJ.

■ Population Crisis Committee - Washington-EUA.

■ SSMA - Secretaria da Saúde e Meio Ambiente-RS.

■ Dados coletados na imprensa, particularmente nos jornais de maior circulação no país.

# O INCAER

A grande questão do pensamento brasileiro é sabermos quem é o “Ser Nacional” e que “Nação” é essa. Os estudos para responder a estas perguntas, evidenciam a importância da cultura como sustentáculo da formação do homem brasileiro, bem como da identidade nacional; tendo em vista que a cultura representa a criação espiritual de um povo, entendida como a interdependência entre as ideias e os pensamentos filosóficos, religiosos, científicos e artísticos que, por sua vez, geram os valores nacionais e indicam um caminho para a Nação. O termo civilização, em contrapartida, traduz os bens materiais que permitem o bem-estar da sociedade.

Dentro deste contexto, a cultura aeronáutica faz parte da cultura nacional, mormente pela sua força na formação da integração e da identidade nacional. Para exemplificar, destacamos alguns momentos históricos:

A participação da Força Aérea Brasileira, com o 1º Grupo de Aviação de Caça e a 1ª ELO durante a 2ª Guerra Mundial, nos céus da Itália, onde combateu bravamente os regimes totalitários.

O CAN (Correio Aéreo Nacional) que permitiu integrar núcleos de populações indígenas e caboclas perdidas na vastidão do território nacional.

A COMARA (Comissão de Aeroportos da Região Amazônica) implantando cerca de 150 aeródromos pavimentados, numa extensão de terras correspondente a 60% do território nacional.

O DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo), configurando o controle e a vigilância do espaço aéreo.

O ITA (Instituto Tecnológico da Aeronáutica), modelar complexo científico-tecnológico, permitindo a criação e o desenvolvimento da indústria aeronáutica.

No seio do Comando da Aeronáutica, o INCAER (Instituto Histórico-Cultural da

Aeronáutica) é a instituição central do sistema de cultura da Aeronáutica, que tem a finalidade de pesquisar, desenvolver, divulgar, preservar, controlar e estimular as atividades referentes à memória e à cultura da aeronáutica brasileira.

A Sede do INCAER está instalada no prédio onde funcionou a Estação de Passageiros de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont. O edifício foi construído pelo Governo às margens de Baía de Guanabara e inaugurado pelo presidente Getúlio Vargas, em 29 de outubro de 1938.

Com o progresso da Aviação e a obsolescência dos hidroaviões, substituídos por aviões mais modernos, o edifício ficou em desuso a partir de 1942, tendo sido, em caráter precário, cedido pelo Ministério da Aeronáutica para aproveitamento pelo Clube de Aeronáutica, cuja sede era contígua. Pela sua importância histórica e paisagística, o prédio foi tombado pela Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) – atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em 29 de janeiro de 1957. Em 1986, passou a ser ocupado pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, tornando-se a sua sede definitiva.

Neste exato momento que escrevo este texto, a perimetral em frente ao Clube de Aeronáutica começa a ser demolida. Quando terminarem as obras, será visível a beleza arquitetônica da área e a magnífica vista da Baía de Guanabara, bem próxima à cabeceira da pista 20 do Aeroporto Santos Dumont.

Em frente ao Clube de Aeronáutica, avistamos o Museu Histórico Nacional, criado em agosto de 1922, por decreto do Presidente Epitácio Pessoa. O Museu iniciou suas atividades em outubro do mesmo ano, integrando a Exposição do Centenário, com duas salas na Casa do Trem.

Ao longo de sua trajetória, o Museu Histórico formou o maior acervo sob a guarda

do Ministério da Cultura e transformou-se em importante centro gerador de conhecimento, passando a ocupar, gradativamente, todo o conjunto arquitetônico da Ponta do Calabouço, nascido do Forte de Santiago.

Abrigando o primeiro curso de museologia do país e servindo como ponto de partida para a constituição de importantes museus brasileiros, o Museu Histórico passa a ser conhecido internacionalmente na década de 40.

Do lado esquerdo do Clube de Aeronáutica observamos o antigo hangar do COMAR III (Terceiro Comando Aéreo Regional).

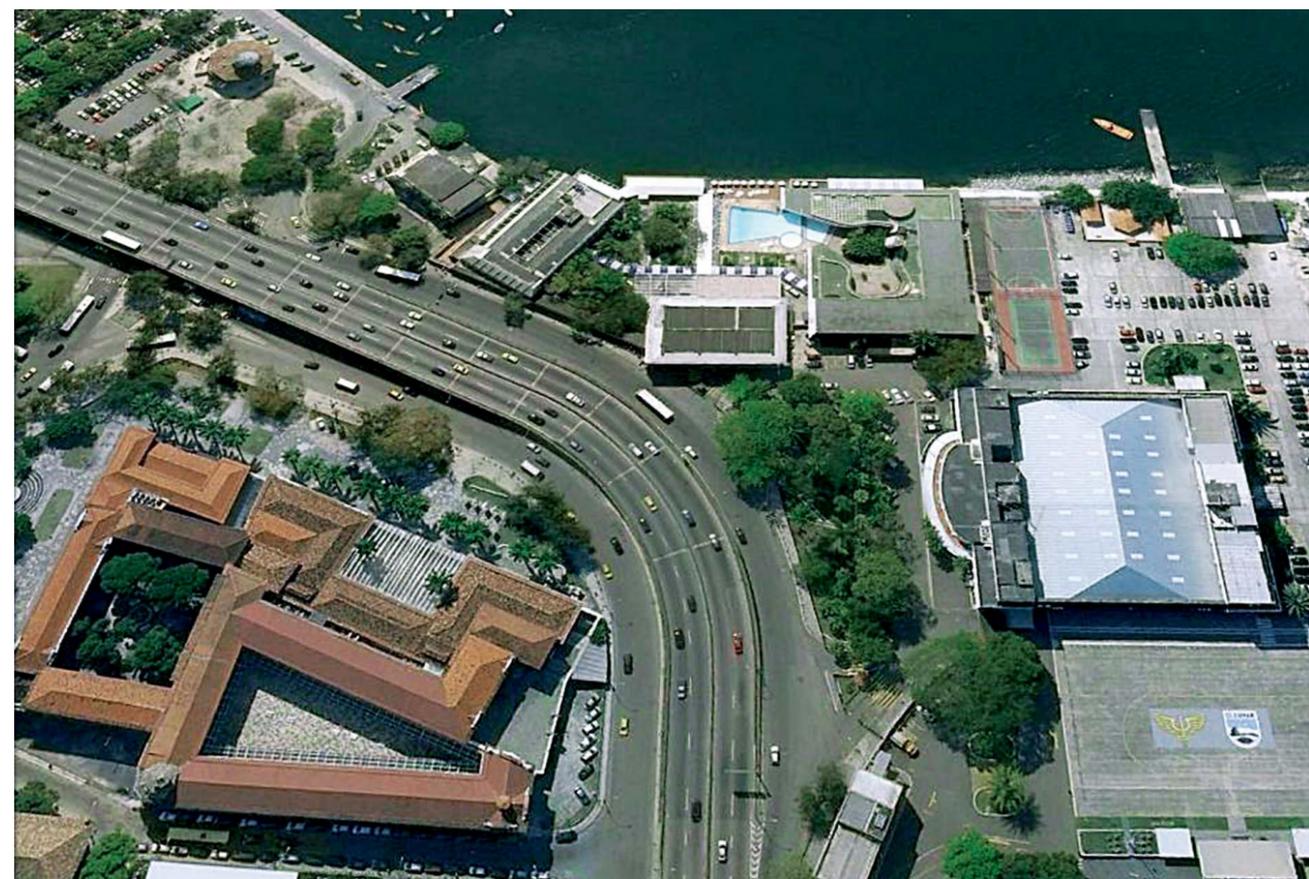
Construído na década de 1930, é um prédio de estilo art déco que segue o modelo repetido ao longo da rota aérea litorânea entre Nova Iorque e Buenos Aires. Destinava-se a operações de “aerobotes” da Pan-Am, Panair e Cruzeiro do Sul. Possuía restaurantes, cocktail-lounge e varanda para observar pousos e decolagens.

Toda esta explanação acerca da representatividade histórica de órgãos, eventos e edifícios aeronáuticos tem um objetivo: a possibilidade de concretizar um acordo governamental em que as instalações pertencentes ao Comando da Aeronáutica na área do Santos Dumont, incluindo o COMAR 3, sejam absorvidos pela INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária).

Dúvidas pairam, mas não me compete emitir juízos de valor para o momento. Gostaria, em contrapartida, de propor uma sugestão.

O Rio de Janeiro representa a cidade cultural do Brasil, cidade que turistas e pesquisadores do mundo inteiro querem conhecer. A Cidade Maravilhosa exibe uma natureza prodigiosa, obras arquitetônicas projetadas desde o Brasil-Colônia e festas populares, transmitindo o valor da nossa miscigenação, o sentimento de unidade territorial, e a preservação da língua portuguesa, mostrando o protótipo do ser brasileiro – o homem cordial.

# PRECISA DE UM HANGAR



Por tudo isto, a sociedade brasileira tem que ter sensibilidade para entender a contribuição da Aeronáutica na construção da identidade e da integração nacional. Assim, nada mais justo que esta sociedade defenda a proposta de que o INCAER seja transferido para o espaço a ser deixado pelo COMAR 3.

Vejam alguns aspectos que justificam esta proposição:

1. A área em questão é mapeada por prédios históricos, tombados pelo patrimônio histórico e de valor afetivo ao povo brasileiro.

2. Faz parte do corredor Cultural do Centro do Rio (Museu Histórico Nacional, Paço Imperial, Museu Nacional de Belas Artes, Centro Cultural Banco do Brasil, Centro Cultural dos Correios, Museu de Arte Moderna).

3. Incrustado no Aeroporto Santos Dumont, permite acesso aéreo privado,

bem como apoio e transporte de passageiros.

4. Os modelos similares do Exército (Forte de Copacabana e Círculo Militar da Praia Vermelha) e da Marinha (Centro Cultural na Praça XV) são exemplos de preservação da cultura da cidade, bem como da cultura das próprias Forças Armadas.

5. O hangar do COMAR 3 proporciona condições de promover eventos culturais: exposição aérea, exposições temáticas, concerto, ópera, teatro e espetáculo de música.

6. Dá visibilidade às atividades culturais do INCAER para a sociedade.

7. O CAER se beneficiará com o retorno do Salão Nobre, ora ocupado pelo INCAER.

Feitos estes esclarecimentos, clamo em especial à sociedade carioca e aeronáutica para acreditar na importância da cultura nacional como afirmação de nossa nacionalidade e não aguardar e depender

das decisões do Estado. Isto não significa agredir o Estado, mas são ajustes necessários e possíveis de serem representados à luz da razão. Por princípio, a Nação prevalece sobre o Estado, é ela quem diz como o Estado deve ser e escolhe o Governo para gerir os interesses nacionais.

Finalizo lembrando um fenômeno mundial observado nesses tempos atuais: o desencantamento do mundo, provocado pela razão instrumental, que significa um tipo de racionalidade baseada em calcular a aplicação mais econômica dos meios para determinado fim. Eficiência máxima, a melhor relação custo-benefício, é a sua medida de sucesso. Em suma, considera apenas o imediato, o cotidiano, em detrimento das questões relevantes, como a cultura que é a condição primeira da Identidade Nacional e, por consequência, constitui-se, para o Brasil, como sua maior defesa ■



João Fares Netto  
Cel Av  
joaofares@uol.com.br

# O HERÓI ANÔNIMO

## O fato

Às 16 horas do dia 24 de fevereiro estava eu no QG do IV COMAR (IV Comando Aéreo Regional), quando fui chamado pelo comandante Brig Délio para saber o que era a fumaceira de um prédio no centro da cidade. Quando olhei para o local, vi a imensa coluna de fumaça que saía do topo do edifício, pensei em acionar a Base Aérea de Santos para pedir o apoio de seus helicópteros, porém o teto estava muito baixo e as condições meteorológicas não facilitariam a vinda dessas aeronaves. Logo fiquei sabendo que o incêndio era no edifício Andraus, onde havia um heliponto, e peguei um VHF portátil que possuíamos para chamar um dos helicópteros que avistei sobrevoando o edifício. Pela minha experiência anterior em helicópteros, sabia que bastava que um pousasse no local para que os outros o seguissem.

Poucos minutos depois, pousava no QG um Hugues 300 com um piloto. Tomei um assento no mesmo e seguimos para que pudéssemos fazer uma avaliação da possibilidade de pousos no heliponto do edifício, visto que o incêndio subia pelo prédio e dificultava a aproximação, havendo, ainda, os riscos de o calor diminuir a sustentação dos helicópteros. Quando estava já me preparando para uma aproximação, avistei na aproximação final para pouso o helicóptero do Governo do Estado que, mais tarde, soube ser pilotado pelo comandante

Olendino Souza e pelo Ten Cel Gilson Macedo Rosenburg, que eram, respectivamente, o chefe do então SRPV-4 (Serviço Regional de Eletrônica e Proteção ao Voo) e piloto experimentado de helicóptero. O helicóptero em que me encontrava já estava com menos de 1/4 de tanque de combustível, então percebi que o que me propunha a fazer já não era mais primordial, por isso tomei a decisão de regressar ao QG e seguir as ordens do comandante para acionar todos os meios de que a FAB dispusesse para dar apoio ao salvamento.

## Os anjos do céu

Ao mesmo tempo em que era chamado pelo comandante, o Ten Cel Gilson, chefe do serviço SAR da Divisão de Proteção ao Voo do IV COMAR, ao tomar conhecimento do incêndio e sabendo que no Andraus havia um heliponto desativado desde 1969 que poderia servir para o resgate de pessoas, entrou em contato com o Comandante Olendino e logo se dirigiu, com ele, para o local, levando a bordo quatro bombeiros. No deslocamento, via rádio, acionou todos os pilotos em voo no momento, a fim de que, juntos, pudessem improvisar uma ponte aérea ordenada para efetuarem o máximo de resgates possíveis. Sob a coordenação do Cel Gilson foi feito o primeiro pouso. Ele teve que saltar para organizar a enorme confusão que tomava o local, pois todos queriam ser os primeiros a serem salvos. Pendurando-se

no skis, acabavam, com isso, impedindo a decolagem do helicóptero. Organizada a confusão com o auxílio dos demais bombeiros, retornou ao posto de pilotagem e seguiu com oito passageiros para a rodoviária, deixando as vítimas em local seguro. Logo após, todos os outros helicópteros na área o seguiram, transportando, cada um deles, a capacidade que era permitida às suas aeronaves, todas elas aeronaves civis de pessoas jurídicas e físicas. Essa operação durou até às 21 horas, quando todos retornaram às suas bases. Os dados contam de 350 a 450 pessoas resgatadas por esses heróis.

## O incêndio

Ao retornar ao QG e tomado as providências que nos cabiam por determinação do comandante, fui para o Parque de Marte, onde funcionava nosso hospital. Peguei um jipe e para lá me dirigi. O trajeto, que normalmente fazia em cerca de meia hora, neste dia foi feito em menos de 15 minutos, pois numa faixa de cada avenida ou rua por que passei havia uma pista livre para bombeiros e ambulância. Ao digitar estas linhas me emociono ao lembrar-me deste fato, ao lembrar-me de como é maravilhoso o povo de São Paulo. Todos os carros parados e sem uma única buzina. Imagino o amor que aqueles sobreviventes devem ter por esta cidade. No hospital, pude ver o grande número de vítimas que chegavam e eram rapidamente



atendidas. Aconteceu aí um fato interessante na vida familiar. Minha filha Viviane, de nove anos, seria operada das amígdalas naquele hospital e já estava sedada na maca quando começaram a chegar vítimas. Num momento de distração dos enfermeiros, a menina pulou da maca e foi para a casa que ficava em frente e não tinha muros.

## A repercussão

Os anais registram 350 resgatados pelos helicópteros em um prédio em chamas, experiência única no mundo, e mais outras centenas pelos bombeiros. Como não poderia deixar de ser, foi enorme a repercussão. Pilotos e bombeiros tratados como heróis e homenageados pelas mais diversas instituições, civis ou governamentais e exaltados no país e no exterior com grande repercussão na mídia.

## As homenagens

A seguir, as homenagens recebidas por esses heróis:

- ▶ **MEDALHA DE BRAVURA**, recebida da Prefeitura de São Paulo, em 24 de agosto de 1973
- ▶ **MEDALHA ANCHIETA**, conferida pela Câmara Municipal de São Paulo, em 25 de abril de 1975
- ▶ **MEDALHA do 2º centenário do Nascimento de JOSÉ BONIFÁCIO DE ANDRADE E SILVA**, Conferida pela Sociedade Brasileira de Heráldica e Medalhista. Iniciativa, coragem, destreza e determinação no içamento de 450 pessoas do 29º andar do Edifício Andraus em chamas (1972).
- ▶ **PILOTO DO ANO**, foi agraciado pela The Helicopter Association of America como Pilot of the Year Award como herói da evacuação efetuada em helicóptero no Edifício Andraus em São Paulo, em 24 de fevereiro de 1972.
- ▶ **HONRA AO MÉRITO**, foi agraciado pelo Rotary Club de São Paulo Norte, com a placa "Honra ao Mérito", pelos relevantes serviços prestados à comunidade de São Paulo, em 24 de fevereiro de 1972.
- ▶ **HERÓI DE SOLIDARIEDADE HUMANA**, foi agraciado com a placa de prata pelo Lions Club de Campinas Centro, como homenagem do povo de Campinas,



por ter participado como integrante no salvamento de 450 pessoas do 29º andar do Edifício Andraus, em São Paulo em 24 de fevereiro de 1972.

Já estou bem atrasado em escrever esta história. O Cel Gilson foi meu instrutor de T6 no último ano da Escola de Aeronáutica e por ele tenho o maior respeito, como instrutor, amigo e companheiro. Sua atuação nesse dia fatídico foi decisiva para o sucesso dessa operação, foi reconhecido e homenageado no Brasil e no exterior e o que nunca me conformou foi o fato de a Força Aérea Brasileira praticamente desconhecer esta história real. Vendo-a publicada na revista do nosso clube, sinto minha alma lavada ■

# A Transição para o avião de Caça: sua problemática...

Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes

Piloto de Caça – Turma 1948

consultaero@globo.com

Nada mais charmoso, no domínio dos projetos aeronáuticos militares, do que o lançamento de uma nova máquina destinada ao combate ou à preparação para o combate (transição para 1ª linha...).

Entretanto, na família dos projetos voltados para a transição para o combate (pós graduação?), pouco ou quase nada de novo tem surgido no cenário. E, por essa razão, a Aviação de Caça de todo o mundo vem sendo a principal vítima desse “desbalanço”, e tem sido compelida a aceitar uma danosa simplificação do processo de prontificação das tripulações. Essa ausência de meios aéreos transicionais, traz ao cenário duas opções, aparentemente válidas, e que vêm sendo adotadas largamente, como simples e/ou convenientes: aeronaves **biposto** (descendentes dos monoplaces) ou **treinadores** (“envenenados”), descendentes de produtos existentes em serviço (treinadores avançados).

As aeronaves biposto são originadas do projeto principal (monoposto de combate). A exclusão do armamento/munição/sistemas é o resultado da barganha pela implantação do segundo posto de pilotagem. Razão pela qual, a grande maioria desses biplaces, nem mesmo armamento ou sistemas bélicos possui.

Os treinadores “envenenados” têm sido a opção que uma grande maioria dos operadores resolveu adotar. São mais baratos, e “envenenar” é mais conveniente e mais fácil do que projetar. E convém enormemente às indústrias fabricantes.

Ambas as soluções, não são só geradoras de vícios, mas, também, da eliminação de alguns conceitos elementares da psicologia do aprendizado e da preparação de pilotos para o emprego operacional.

Entendemos que a instrução básica/avançada, é aquela que assegura a adequação elementar psicomotora do candidato-piloto, balanceando a carga de trabalho com o aumento do aprendizado, visando ao domínio de uma máquina simples. Para isso, os treinadores são produzidos e, ao final da fase inicial e horas de experiência (voo), o indivíduo estará qualificado como piloto (ou aviador). Os requisitos de desempenho dessas máquinas de instrução são regulados – fundamentalmente – para a acomodação do ser humano a uma habilidade **mínima** necessária para **iniciar** a carreira profissional de aviador militar.

Adquirida a habilitação inicial (instrução elementar, básica e avançada e IFR), o piloto é submetido a um novo período da formação, que pode ser entendido como “treinamento de prontificação para o combate (treinamento transicional)”, buscando sua proficiência no manuseio (pilotagem/manipulação) de aeronave de combate (plataforma aérea, equipada com sistemas e armamento de bordo).

Nesta fase, o treinamento objetivará a familiarização com o uso da parafernália de bordo em “ambiente de conflito”. Além disso, o piloto manter-se-á atualizado com o comportamento da máquina nas manobras radicais, a letalidade de sua armaria, às variações das missões, às condições de voo (aceleração G aumentadas, ruído, grande altitude, temperatura, confinamento), observação das táticas e doutrina, etc. Os pilotos de combate em formação exercitar-se-ão nos limites da coordenação psicomotora, a fim de tomar decisões de “vida ou morte” ajustadas à ultra rapidez dos acontecimentos na arena da refrega...

Concluída essa fase transicional, o piloto estará pronto para cumprir missões de combate. Toda a exacerbação da habilidade e perícia, obtidas na fase anterior, agregaram ao combatente uma

“segunda natureza”. De tal forma que sua atuação e comportamento, que passaram a ser instintivos, permitirão o pináculo da integração do binômio homem + máquina. Os pilotos e sua Unidade estarão, a partir deste momento, prontos para o combate, em uníssono.

Processando-se, assim, a preparação básica/avançada/transicional do piloto e, sua prontificação para o combate, cabe concluir:

– as aeronaves biposto (descendentes da aeronave de combate-tipo), normalmente desprovidas de armamento e sistemas, não têm se revelado como solução para a transição operacional. São preferencialmente concebidas para o pré-solo da aeronave-tipo.

– as aeronaves de treinamento “envenenadas” representam “ajuste operacional” entre os operadores em “convivência com as indústrias”: há uma “rota de colisão” entre os requisitos para o treinamento básico/avançado e aqueles para a transição operacional. Apesar disso, vêm sendo largamente empregadas, sem que isso represente solução terminativa.

Para os velhos Instrutores de Caça, a situação da aeronave de transição para o combate já pertence à história. Por antiga que é... Vejamos o caso da FAB.

A partir de sua criação, o Ministério da Aeronáutica, tomou para si o encargo de absorver os produtos militares da indústria aeronáutica nacional, **independentemente** de seu desempenho e qualidades. Na realidade, o fez até abrindo mão de requisitos operacionais (qualidade de desempenho e de emprego), em proveito daquilo que era visto como “apoio para a consolidação” da referida indústria. Entretanto, embora correta à época, não pode e nem deve ser entendida como sendo a **aceitação** a um **atendimento** das necessidades operacionais da Força Aérea, mas, sim, uma resposta a um **compromisso doutrinário**

relacionado a um dos segmentos do Poder Aeroespacial: a indústria. Portanto, a Força Aérea **concedeu** e **abriu mão** de seus requisitos operacionais e **tolerou** até a degradação(?) para seus vetores de combate, em proveito da industrialização aeronáutica do Brasil. Assim agiu com o AT26...

Uma dessas concessões, que exemplifica perfeitamente a postura da FAB, é a do AT26 XAVANTE. Bravo e eficiente treinador, foi submetido – com nossa convivência – às exigências para uma plataforma destinada ao **emprego em combate**, a despeito de suas originais especificações. Com isso expusemos, enormemente, o aguerrido treinador. Entretanto, consumimos fatalmente sua vida em fadiga, na “ânsia de transformá-lo em guerreiro pleno” ...Inutilmente! Em verdade, o que a FAB praticou com o XAVANTE foi um “estupro operacional”, cujos efeitos estamos sofrendo há vários anos e cujos resultados finais, assistimos tristemente: sua mortalidade por exaustão.

Portanto, é necessário reafirmar aquilo que todos sabemos: não será um treinador básico/avançado, ao qual adicionamos – até por exagero – sistemas e equipamentos da última geração que, conseguiremos o “mimetismo milagroso” que tantos alardeiam. Um treinador será sempre um treinador, pois para isso foi concebido, especificado, projetado e construído. Jamais, deverá ser tomado como uma “aeronave de combate” ou de “treinamento para o combate”, pois uma “treina” e a outra “pós-gradua”... A não ser que queiramos eternizar a “saga do XAVANTE”.

A transição para a Caça, por meio dos “treinadores envenenados”, deve ser vista como um “aproveitamento do êxito” ...para as indústrias. Mas, não às “expensas operacionais” da Força Aérea!

Será o caso do AT29?

Assim questionamos... ■

Luiz Carlos Rodriguez Rodriguez  
Cel Av  
luizrodriguez@gmail.com

# VELEIRO FRANCÊS À DERIVA

No dia 24 de março de 1986, decolamos de Belém, no comando da aeronave Bandeirante C95B 2319, para realizar a linha Oiapoque, do 1º ETA, tendo como copiloto o Tenente Aviador Nelson e mecânico, um sargento cujo o nome, lamentavelmente, não consta em nossa Caderneta de Voo. O primeiro pouso foi em Macapá, 1ª Etapa do voo. Quando nos preparávamos para prosseguir a missão com destino a Amapá, recebemos mensagem do Salvaero para realizar busca de um veleiro de bandeira francesa, que havia enviado pedido de socorro por haver sofrido avarias no eixo de seu motor, e encontrava-se à deriva na foz do rio Amazonas.

Decolamos de Macapá em direção à foz do rio Amazonas e, sem muita dificuldade, localizamos a embarcação encalhada sobre um banco de areia. Realizamos várias passagens baixas para demonstrar a seus tripulantes - um homem, uma mulher e um cachorro - que os avistáramos, sem que pudéssemos manter papo rádio porque, supostamente, a bateria da embarcação teria se esgotado. Os tripulantes do veleiro, com acenos, demonstraram alegria por entender que o salvamento estaria próximo.

Tratamos de comunicar ao Salvaero a posição da embarcação avariada a, aproximadamente, 7 quilômetros da foz do rio Macacoari - que nome engraçado: Macaco Ari -, e retornamos a Macapá para reabastecer e decolar com destino a Oiapoque transportando carga e passageiros para o Pelotão de Fronteira do Exército Brasileiro. Cancelamos o pouso em Amapá, 2ª etapa da missão, face ao adiantado da hora. Em Oiapoque, depois de desembarcados passageiros e carga, preparamos o retorno para Macapá, com pouso intermediário em Amapá, para atender a logística da localidade.

Antes de pousar em Macapá, onde pernoitaríamos, desviamos ligeiramente da rota para sobrevoar o veleiro encalhado. Fizemos dois sobrevoos no final de tarde e os tripulantes voltaram a acenar demonstrando, ainda, elevado moral de sobrevivência.

No dia seguinte, cumpria-nos executar nova perna para Oiapoque, com pousos intermediários na ida e na volta em Amapá. Todavia, desviamos a rota para um novo sobrevoos com vistas a constatar o moral de navegantes. Houve necessidade de repetir as passagens até que alguém

aparecesse para dar sinais de vida. Somente o cachorro dava o ar de sua graça, desembarcado sobre uma ilhota na calha do rio Amazonas. Na quarta passagem, o homem mal conseguia mostrar sua cabeça, dando-nos a ideia de já estar sem forças para demonstrar o vigor da tarde anterior.

O que fazer? Cabia-nos tomar rumo de Amapá, com vistas a dar sequência à nossa missão. Contatamos o Salvaero para sabermos que providências estariam sendo tomadas. Depois de algum tempo, fomos informados que a Marinha Brasileira estava tentando enviar um Navio de Patrulha Fluvial (Napaflu), baseado em Belém, para salvar os tripulantes. Temiam, entretanto, que seria difícil lograr êxito na missão, dadas as condições de navegabilidade da região do encalhe, bem como, o tempo que seria gasto para vencer a distância de, aproximadamente, 420 quilômetros à velocidade média de 12 nós.

Constatamos, então, a existência de um aglomerado de barcos pesqueiros justamente na foz do rio Macacoari, a 7 quilômetros de distância do encalhe, distância que não os permitia visualizar o veleiro avariado. Foi aí que a Providência Divina nos lembrou de histórias de mensagens no interior de garrafas. De imediato, solicitamos ao mecânico de nossa aeronave que esvaziasse três garrafas de água mineral, servidas no lanche da tripulação, e tratamos de desenhar croquis do local do encalhe e os introduzimos nos vasilhames, lançando-os às límpidas águas do Macacoari. As mensagens solicitavam aos pescadores que rumassem em direção ao barco encalhado para completar a missão de salvamento.

De início, foi difícil fazê-los entender o

drama vivido pelos tripulantes franceses. Os pescadores vibravam com nossos rasantes, acreditando tratar-se de voos exibicionistas, enquanto os passageiros da missão vomitavam no avião. Graças ao Bom Deus, na última passagem, um pescador recuperou uma das garrafas com a mensagem e nos sinalizou haver, supostamente, entendido.

De certa forma, ainda preocupados se, efetivamente, os pescadores haviam entendido nossas preces, reiniciamos nossa missão com proa de Amapá, seguindo, após, para Oiapoque e retornando, ao finalzinho da tarde, em rota inversa. Antes de pousar em Macapá, voltamos a sobrevoar o local do encalhe. Cadê o veleiro? E os tripulantes? E o cachorro? Ah, estavam sãos e salvos na foz do Macacoari! Até o veleiro fora rebocado para voltar a navegar nas límpidas águas daquele "famoso" rio. Não é que os pescadores macacoarienses entenderam a mensagem da garrafa? Graças a eles e ao Bom Deus, os tripulantes franceses devem estar, até hoje, comemorando a vida deliciando-se com nossas lagostas!

COROLÁRIO: Naquele tempo, quando uma embarcação estava preste a afundar nos mares da vida, o comandante, antes de abandoná-la, escrevia mensagem de socorro e a depositava numa garrafa vazia, lançada ao mar com a esperança de que alguém a encontrasse com disposição de salvar preciosas vidas.

Quando tal ocorre, raros são os sobreviventes que reconhecem os obstáculos vencidos pela garrafa até chegar ao seu destino sem que sua mensagem interior fosse destruída, corrompida, deturpada, traída ou desviada ■





Frederico José Bergamo  
de Andrade  
Cel Art  
Membro do Grupo de Estudo  
do Pensamento Brasileiro

# “Adiós

# Pampa Mia”

**S**eria válido admitir-se uma parcela de contribuição brasileira à construção musical do tango argentino? Ou ainda à sua vasta bibliografia?

O processo de integração dos países sul-americanos, hoje em pauta no campo político e mesmo no militar, nos parece bastante facilitado quando comparado ao da comunidade europeia – já consumado –, e quando pensamos nas profundas afinidades culturais que nos unem através de uma mesma base linguística e de uma mesma religião dominante.

Nossas fronteiras, com praticamente todos os países sul-americanos, funcionam como vasos comunicantes do ponto de vista cultural.

O Rio Grande do Sul, sua região fronteiriça, compartilhando de uma cultura platina com os países vizinhos, faz constar anualmente de seu calendário oficial o dia do payador gaúcho, herdeiro dos trovadores medievais da península ibérica. Os payadores são cantadores populares que, se fazendo acompanhar por uma guitarra, geralmente no compasso de uma milonga, improvisam versos. Uma espécie de repentista.

Jorge Luiz Borges, um dos maiores nomes da intelectualidade latino-americana, põe em evidência a vertente autenticamente criolla no processo de construção musical do tango, que, certamente, inclui a contribuição provinda dos pampas através, principalmente, das “payadas milongueras”. Ou seja, nas veias do tango corre sangue gaúcho.

“Adiós Pampa Mia” é um dos tangos mais executados até hoje no mundo. Letra de Ivo Pelay: Al dejarte, pampa mia, ojos y alma llenan com el verde de tus pastos y el temblor de las estrellas, con el canto de tus vientos... Porque “o pampa” não tem fronteiras culturais. Antes de ser argentino, brasileiro ou uruguaio, é gaúcho. Como Martín Fierro; como Antônio Chimango.

Faz parte da história do tango, ainda na belle époque ou no que restava dela, a exigência dos produtores europeus de eventos musicais para que os integrantes das primeiras orquestras típicas desse gênero popular se apresentassem vestidos com indumentárias gaúchas.

Já o tango canção teria surgido na Argentina próximo ao início dos anos 20 do século passado, quase simultaneamente ao movimento da Nova Guarda, sucessor da Velha Guarda, quando o tango era executado de uma forma exclusivamente instrumental, mais alegre, visando preponderantemente a dança, ou seja, a sua rica e revolucionária (para a época de moral vitoriana) coreografia.

Foi Carlos Gardel que, no teatro Empire, em Buenos Aires, interpretou o primeiro tango-canção. Principal parceiro de Gardel, que com ele morreu no acidente de Medellín, Alfredo Le Pera, nascido em São Paulo, é considerado um dos maiores letristas do tango, sendo autor dos versos de El día que me quieras, Por una cabeza e Cuesta abajo, entre outros.

Homero Manzi, grande poeta e escritor argentino, integrante da corrente literária de Boedo, transformou Malena, cantora que conheceu em uma casa noturna de Porto Alegre, Rio Grande do Sul, na mais famosa mulher do universo tanguero. “Malena canta el tango como ninguna y en cada verso pone su corazón”.

A emoção, o sentimentalismo e a nostalgia presentes nas músicas e nos versos dos tangos-canção adquirem uma dimensão universal na medida em que contagiam todas as pessoas atraídas por

este gênero musical, o que faz com que cada uma delas possa vir a se encontrar, de alguma maneira, em um determinado tango.

No dizer de Eduardo Romano, moderador poeta e escritor argentino, “a relação entre tango e literatura existe e responde a um processo de ida e volta, ou seja, o tango não teria tido voz sem a literatura (argentina), porém esta, por sua vez, tampouco foi a mesma desde o surgimento do tango-canção”.

Também o vocabulário brasileiro ficou mais rico com o acréscimo de expressões provindas do lunfardo, gíria portenha muito utilizada pelos poetas do tango – como bacana, otário, entre tantas outras.

Por oportuno e pela beleza do texto, de autoria de Mario Sabino, jornalista e escritor brasileiro nascido em 1942, em plena década de ouro do tango argentino – cuja consciência tanguera deve ter sido despertada possivelmente ao tempo de um movimento de vanguarda que tinha em Astor Piazzolla sua maior expressão –, transcrevo o publicado na Folha de São Paulo, edição de 19 de setembro de 2010. Nele, entretanto, Sabino parece nos remeter, por meio de suas metáforas e personagens, ao que o tango tem de mais eterno, sublime e tradicional. De seu texto, selecionei os seguintes trechos:

“O que faz de um tango um tango não são as letras lamuriosas. O que faz de um tango um tango não são os passos ensaiados na tradição. O que faz de um tango um tango não é a orquestra com o ar cansado de quem tudo já viu. O que faz de um tango um tango não são as pernas

altas da dançarina, calçadas em meias pretas. Não é seu cabelo preso ora com flor, ora com fita. O que faz de um tango um tango não é o chapéu antigo do dançarino. Não são os seus sapatos lustrosos. Não é o seu terno de risca-de-giz. Não é o seu lenço dobrado no bolso da lapela. O que faz de um tango um tango não é Buenos Aires. Não é qualquer geografia. O tango não está no mundo das latitudes, das longitudes, das cartografia, dos guias turísticos.

O que faz de um tango um tango é a atração e a repulsa. É a tentação e medo. É o afeto e a raiva. [...].

O que faz de um tango um tango sou eu dentro de você na carne e você dentro de mim na alma, depois do último acorde, depois do último aplauso, depois da última lágrima, depois do último gozo.

O que faz de um tango um tango é a música que se quer silêncio. O silêncio dos amantes.”

A bibliografia sobre o tango contém valiosa contribuição de escritores brasileiros, na forma de livros, ensaios, estudos e artigos para jornais e revistas. Entre eles, cito José Lino Grunewald, autor de uma preciosa biografia de Carlos Gardel, que contém ainda, em anexo, um pequeno dicionário de termos lunfardos, e também Hélio de Almeida Fernandes, autor do livro “Tango, Uma Possibilidade Infinita”, que considero um dos melhores compêndios até hoje escritos sobre o tango. Sendo assim, é possível constatar-se o quanto tem sido intenso o envolvimento de pensadores brasileiros, escritores, ensaístas ou articulistas, com o tango argentino ■

# QUEM SÃO ELES, OS

# SUECOS...



Francisco da Costa e Silva Jr  
Cel Av  
fcsilvajunior@hotmail.com

Um toque suave do meu smartphone anunciando um novo SMS de um amigo recente: “Coronel, o senhor acertou: o governo optou pelo Gripen”, referindo-se à recente conversa que tivemos sobre o reequipamento da FAB. O Ministro da Defesa acabara de anunciar, juntamente com o Comandante da Aeronáutica em pronunciamento transmitido pela TV, a escolha do novo caça, o suéco JSA39NG, Gripen, que seria projetado e fabricado em um programa conjunto entre o governo brasileiro e o suéco, colocando um ponto final na arrastada disputa de mais de uma década do projeto FX!

Incrédulo, como a maioria dos caçadores, lanço-me ao telefone e contato o Kauffmann para saber da veracidade da informação; esse me confirma a alvissareira notícia, abrindo um diálogo de uma animada interlocução em que nos pusemos a lembrar saudosos momentos em que ele e eu convivemos intensamente com os suecos em uma empreitada na qual tomei parte quase como um pioneiro, na fantástica relação que vivemos juntos. Ele, por mais de uma década; eu, por mais de duas, com a FLYGVAPNET ou Força Aérea, em suéco, com a gente daquele fantástico país da península Escandinava!

Na véspera do Natal, recebo uma ligação do “Marrayo” – pois é assim que chamo carinhosamente o KAU desafiando-me a escrever um artigo sobre a nossa longa relação com os suecos, o que

vivenciamos de interessante na Suécia e que pudesse ser trazido “à baila” na nossa revista bimestral, a ABRA – PC Notícias, para ser dividido com os nossos queridos leitores e amigos, marcando um pouco dessa história que se iniciou com a ida da 1ª equipe de PAIM ao exterior.

Essa primeira viagem já faz parte da história da caça, capitaneada pelo “Macuco” Pereira e pelo Ribeirinho, naquela deslumbrante aventura pioneira, já de todos conhecida, e colocada no papel pelo Peixe Lima, em artigo muito bem humorado, em que ele narra as aventuras e desventuras, como um dos atletas componentes da equipe pioneira da FAB. Essa equipe vanguardou a ida ao 18º Campeonato Mundial de Pentatlo Aeronáutico Internacional Militar do CISM, mais conhecido como PAIM, na cidade de Söderram – Suécia nos já longínquos idos de 1971, no que seria a primeira das nossas participações, doravante, naquelas disputas.

A minha história de relação com os suecos iniciou-se no ano seguinte, em 1972, quando cheguei à Santa Cruz e ao 1ºGAVCa, vindo do 1º/4º GAV onde tinha terminado o curso de caça da turma CFPC de 1971. Aí tomei o meu primeiro contato com as histórias contadas por aqueles pioneiros e recebi, juntamente com outros colegas de turma, o desafio do Ribeirinho para formar com eles e outros uma equipe que pudesse receber as experiências vividas com o aprendizado do pioneirismo, com as instruções daqueles que foram à Söderram e enfrentar, dessa forma, equipes que já vinham duelando havia muitos anos naquele já tão tradicional e, também,

pioneiro esporte dentre os pentatlos ditos militares.

Essa modalidade foi criada e introduzida pelo major da Força Aérea Francesa Edmont Petit, em 1948 no CISM, como meio de congraçamento entre as Forças Aéreas do chamado “Mundo Livre” e componentes daquela organização.

Composta a equipe após uma semana de disputas em eliminatórias, viajamos para a Suécia, para a cidadezinha de Ljungbyhed, no sul da península da Escandinávia, próxima à cidade portuária de Helsingborg, que seria o nosso primeiro ponto de entrada naquele país, vindos de Copenhagem, Dinamarca, onde chegamos em voo da extinta VARIG. A Flygvapnet nos fez o convite para treinarmos juntamente com a equipe sueca, nos prepararmos para o campeonato e seguirmos juntos para a nossa segunda participação em PAIMs, em Regee, na Noruega e aí, em um avião C-130 da Real Força Aérea Sueca.

Ljungbyhed foi para nós uma grande escola, pois lá aprendemos com os suecos os primeiros rudimentos dos esportes que compunham o PAIM. Ali convivemos em tempo integral, em programa conduzido pela quase mitológica figura do capitão Hans Erick Hanson, treinador da equipe sueca e que era conhecido como “papa (de pai) PAIM”, tal o seu empenho em dar vida e continuidade àquele esporte e, também, por conviver com a atividade desde os seus primórdios.

Ali começamos a tomar contato com o espírito do povo suéco, sempre disposto a ajudar e ensinar; também tomamos contato com as primeiras unidades aéreas suecas,

pois Ljungbyhed era o local, à época, da academia da Flygvapnet, onde fomos apresentados pela primeira vez ao treinador básico dos cadetes suecos, o monomotor inglês convencional a pistão, o “bulldog” e ao treinador avançado, o SAAB SK105, um jato de treinamento de asa alta que voa no inventário daquela força até os dias de hoje. Lá fomos apresentados, também, à destreza de pilotagem dos “Bo”, nome comum na Suécia, (o então coronel Lauro Ney Menezes costumava chamar assim todos os pilotos suecos) que se apresentaram numa demonstração aérea com acrobacias de difícil execução, levada a efeito em um dia de festas de portões abertos daquela unidade aérea.

Lá tomamos o primeiro choque cultural ao nos depararmos com conscritos que prestavam o serviço militar com imensas cabeleiras, presas com redinhas sob seus capacetes ou bibicos, em um acentuado contraste com os nossos cortes estilo “príncipe Danilo”. Lá também vimos a relação entre soldados e oficiais que compartilhavam o mesmo refeitório, sem vermos o chamado choque de classes. Havia um respeito mútuo, saudável, sem resvalar para a licenciosidade. Lá todos possuíam curso superior e se equivaliam socialmente. A Flygvapnet, diferentemente das FFAA de outras nações, não possuía sargentos; todos eram oficiais ou conscritos, que temporariamente prestavam os seus serviços militares!

Na base de Ljungbyhed, também levamos a nossa primeira e vergonhosa lição, quando um dos atletas suecos, o Cap Carlson, vendo que alguns de nós pegáva-

mos mais comida do que aguentaríamos comer, ou enchíamos nossos pratos de alimentos que nos pareciam familiares, como uma sopa de feijão gelada, um tipo de “gaspacho”, e depois a descartávamos sem comê-las, ele nos disse: “a Suécia passou por uma situação muito difícil, inclusive de fome, durante a II Grande Guerra, e que lá se valorizava muito o alimento e só se pegava o que realmente seria comida e que não eram admitidos desperdícios!” Pusemos a nossa “viola no saco” e, envergonhados, aprendemos a lição e pedimos desculpas!

Na Suécia, visitamos o esquadrão de voo e conhecemos uma força aérea organizada que tinha o respeito de seu povo e que precisava sempre estar preparada para fazer frente, como primeira linha de combate, ao sempre presente perigo russo, que morava ao lado e frequentemente fazia incursões em direção àquele país, rondando o seu espaço aéreo, para testar os sistemas de defesa aérea, principalmente naquela época de Guerra Fria.

Lá tivemos também contato com o seu povo e nos deslumbrávamos com a maneira educada e respeitosa que tratavam a todos, observando as mais comezinhas regras de civilidade. Por exemplo, o respeito total às regras de trânsito e à pessoa humana (os automóveis paravam para as pessoas atravessarem, independentemente de haver ou não faixas de pedestre). Que povo civilizado e ainda por cima, uma gente bonita e saudável!

Depois dessa primeira experiência vivida por nossa equipe, passamos a frequentar os campos de treinamento da

Suécia de forma mais amíúde, pois sempre nos convidavam para treinarmos com eles em fases de pré-competição. Passamos a cultivar uma simpatia especial mútua – eles praticamente nos adotaram, nos dando suporte nos treinamentos. Retribuímos esse afeto quando realizamos o nosso primeiro campeonato de PAIM, em 1978, no Rio de Janeiro, e o fazemos até hoje quando os convidamos para participarem dos nossos campeonatos nacionais.

A nossa equipe evoluía e, já na primeira competição na Noruega, em 1972, saímos das últimas posições para um louvável 6º lugar, entre 11 equipes, e de quebra com um recorde de competição na prova de natação utilitária, batido por mim e que perdurou por alguns anos.

A nossa próxima atuação em campos suecos foi em 1977, no mundial de Östersund, Suécia, realizado na ilha de Frösö no meio de um grande lago, onde tomamos, pela primeira vez, conhecimento de uma rodopista no caminho da base. Trechos dela eram especialmente preparados para receber a aeronave JA37, Viggen, que também operava fora das pistas convencionais, em uma forma de desdobramento defensivo feito para ludibriar uma possível ameaça russa, recolhendo, como alternativa operacional, os aviões em localidades pouco conhecidas a fim de camuflá-los nos bosques que circundavam todas as pistas e rodovias suecas.

Ali tomamos contato mais uma vez com a verdadeira vocação e desejo que o povo suéco tem de viver em contato com a natureza, se relacionando e preservando o meio ambiente de forma harmônica

–como muito se fala hoje – sustentável. A Suécia é grande produtora de celulose e derivados, produtos do replantio constante de árvores e de seu corte seletivo, fato que pudemos constatar durante nossos treinamentos de corridas de orientação, onde encontrávamos sempre áreas cortadas e replantadas em diversos estágios de crescimento. O manejo lá é feito de forma controlada e sistemática, e a cada ano é feito o corte de 1% da cobertura florestal daquele país, o que leva a uma renovação de praticamente toda a sua mata no período de 100 anos.

Duas semanas antes do PAIM, treinamos com as equipes olímpicas nacionais de pentatlo moderno e de espada que lá estavam concentradas, e tivemos a oportunidade de ficar “super afiadíssimos”, obtendo um inédito 2º lugar na colocação geral, logo após a Suécia. Três de nossos atletas ficaram entre os dez melhores e ainda ganhamos três provas individuais: de natação e pista de obstáculos, ganhas por mim; e a de tiro, ganha pelo Mark de Matos em uma disputadíssima prova em que ele teve duas das suas séries anuladas por receber tiros de atletas que estavam ao seu lado, que tinham atirado em alvo errado! Haja controle nervoso, coisa que o “cabeção” tinha de sobra!

A partir daí, passamos a frequentar sempre os pódios, tornando-nos uma equipe sempre respeitada e mesmo temida em confrontos que se seguiram nos anos seguintes. Sagramo-nos campeões mundiais pela 1ª vez no PAIM de 1989, em Estrasburgo, na França, com a equipe por mim liderada como seu capitão, pois “pendurei as chuteiras” em 1987, em Málaga na Espanha. O nosso técnico era o então Major Gabriel, e os atletas eram: o Major Kauffmann, o Cap Vanazzi, Cap Guasti – que foi o campeão mundial individual –, e o Ten Leônidas (Sansão), hoje oficial general.

A nossa próxima relação com a Suécia, que nos marcaria indelevelmente, foi uma competição entre os países nórdicos em que tomamos parte de um PAIM de inverno no balneário em uma estação de

esqui de Vemdalen. O KAU e eu, juntamente com os demais membros da equipe, aprendemos com o Cap Hanson – que também era instrutor de esqui na neve – a arte de esquiar (chegamos até a participar de uma competição de slalon em uma das muitas pistas de descidas da montanhosa região local). É evidente que não obtivemos muito sucesso, pois todos os competidores de PAIM eram exímios esquiadores, por razões óbvias!

Lá, em Vemdalen, que fica relativamente próxima à cidade de Östersund, vivi uma experiência muito marcante, quando tomei contato, pela primeira vez, com o sistema de saúde sueco em um dos seus hospitais: minha ex-mulher, que viajara comigo, ficou internada após uma queda de esqui, sendo socorrida pela rede de hospitais públicos, que em nada se parece com a nossa. O paciente é cuidadosamente atendido, assim que dá entrada, veste roupas especiais e descartáveis, o sistema de diagnóstico é época, meados dos anos 80, já era totalmente computadorizado e automatizado e todos os meios mais modernos de diagnóstico eram colocados à disposição do médico, mesmo em um hospital de uma cidadezinha pequena como aquela.

Ali verifiquei como o Estado cuida do seu cidadão, desde a mais tenra idade – logo após a concepção, em que se constata a gravidez – a um acompanhamento total dessa pessoa pelo resto da sua vida, até a morte. Os suecos pagam em média 50% de impostos de renda sobre os seus salários e sua destinação é sobejantemente conhecida por toda a sociedade, por meio de um sistema de contas abertas à consulta da população, sem desvios – coisa que não se conhece e nem se imaginaria naquele país!

Em 1993, já como Chefe da Delegação do PAIM na Finlândia, retornei à Suécia, em um C130 da Flygvapnet e tive a oportunidade de conviver durante dois dias com a família do meu adversário e amigo de mais de dez Mundiais, o ex-atleta Major Göran Larson, que tinha assumido a função de técnico da equipe sueca no lugar do Cap

Hanson, que já ultrapassara os 70 anos e se retirara. Durante a estada em sua casa, sua mulher, a Anita, que era diretora de uma creche na pequena cidade de Klipan, nos convidou para fazer uma visita àquela instituição – no meio de uma floresta, onde pudemos nos maravilhar com o cuidadoso e desvelado tratamento dado pelos suecos aos seus jovens, que eram iniciados na Educação desde os primeiros anos. Dava gosto ver a alegria e naturalidade daquelas crianças ao nos receberem. O lugar era lindo, arrumado, limpo, seguro, no meio do verde: enfim, um ambiente perfeito para o desenvolvimento saudável de uma criança.

Com essa narrativa, espero ter mostrado em breve relato, o pouco do muito que vi e convivi com aquela sociedade, cuja característica principal é calcada em um fortíssimo sistema educacional. A sociedade se mobiliza de maneira integral para educar o seu povo, o que chama grandemente a atenção. Os adultos cuidam dos seus jovens como se fossem todos seus filhos, mesmo não sendo, num verdadeiro sentimento nacional. Não é à toa que a Edu-



Em Ljungbyhead, 1972, antes da ida ao mundial de Regee na Noruega.

Em pé da esq. para a dir.: 1º Ten Monteiro, 2º Ten Hortênsio, 2º Ten Chmielewsky; agachados: Maj Ribeiro, 1º Ten Larson, 2º Ten Silva Jr, Cap Ferreira e 2º Ten Passos

cação, para aquela sociedade, é primordial, pois há uma mobilização do seu povo para tornar a sua população bem formada, com um inigualável sentimento de cidadania.

Em 2 de Janeiro de 2014, o jornalista Agostinho Vieira, de O Globo, publicou na coluna “Economia Verde” o artigo “Entre o ter e o ter mais”, uma pesquisa divulgada pelo Instituto Ipsos, enquête levada a mais de 16 mil pessoas, em 20 países, sobre a importância que cada Nação dá à obtenção de bens materiais para uma pessoa se tornar importante nas suas respectivas sociedades. Esta foi a afirmação: “Eu meço o meu sucesso pelas coisas que possuo”. A média mundial dos que concordam com ela é de 34%, sendo a liderança da China, com 71%, com sua nova sociedade consumista; seguida pelos indianos, com 58%, pelos turcos, com 57% e pelos brasileiros, em 4º lugar, com 48%. “Na outra ponta do ranking, aparece a desenvolvida Suécia. Apenas 7% dos moradores entrevistados do país dizem medir o seu sucesso pelos bens que possuem”, o que mostra que há valores mais importantes, demonstrando, com isso, o grau de evolução daquela sociedade, igualitária, de desapego, onde os jovens de todas as poucas camadas sociais dão pouca importância à aparência com aquisição de bens materiais.

Dessa forma podemos compreender o alto nível de desenvolvimento daquela sociedade, que contribui para o baixo nível de criminalidade naquele país. Infelizmente, ao contrário, o nosso vitima pessoas como o Brig Franco de Souza (Piloto de Caça de 1972), atingido por uma deficiência crônica na tentativa de sairmos do limbo social em que nos encontramos rumo a uma sociedade que desejamos, plena de meios educacionais e de oportunidades, como a sueca, onde a ambição de possuir bens materiais não leva a infortúnios como esse.

Temos que aproveitar esse importante passo que foi dado pela nossa FAB, que desde o início do projeto FX marcou posição nas suas convicções e manteve-se firme na escolha de um vetor que desse o melhor retorno para o nosso país e estivesse ao alcance dos passos que a nossa indústria e a nossa sociedade poderiam dar dentro das nossas perspectivas de futuro. Esse passo dado vai muito além do programa FX. Como o KAU, eu e outros companheiros da FAB tivemos a oportunidade de conviver com aquela sociedade, por meio do esporte, que guiou muitos dos nossos passos na busca de um melhor conhecimento e de um crescimento cultural. Temos agora a chance de aproveitar todas as oportuni-

dades que se abrem de convívio com uma sociedade avançada para crescermos como cidadãos, e como Força Aérea, como fizemos em passado recente com a nossa equipe de PAIM, nos lançando às primeiras colocações e subindo constantemente ao pódio, alavancados por quem tinha mais experiência, e num movimento virtuoso, virar a curva de desenvolvimento e nos lançar junto aos desenvolvidos, como os países escandinavos como um todo.

A Flygvapnet nos dará essa oportunidade de interagirmos no campo operacional, com propostas inovadoras, arremessando-nos para outro patamar, nos permitindo um novo salto tecnológico e operacional, como já fizemos no passado com o advento dos F-5E e com a fabricação dos caças AMX, estes em consórcio com os italianos. Estou otimista, pois os suecos são uma sociedade séria que não permite, por meio da sua refinada educação, desvios de conduta e, o nosso país tem a chance de se desenvolver socialmente e avançar na questão da cidadania, por meio de uma escolha certa e adequada que fez. O futuro nos comprovará isso, temos tudo para tirar proveito dessa sociedade, estendendo, dessa forma, um olhar para muito além do projeto de construção do JSA39NG Gripen ■



Cerimônia de premiação em Tikkakoski, Finlândia, 1986 com o hasteamento e toque do hino nacional sueco, equipe 1ª colocada, com Brasil e Finlândia, respectivamente, 2º e 3º colocados. Equipe do Brasil, da esq para dir: Cap W. de Almeida, Cap Russo, Cap Kauffmann e Maj Silva Jr

# BRASIL E SUÉCIA, uma parceria estratégica

Fernando Bicudo

Diretor da Ópera Brasil

Membro do Grupo de Estudo do Pensamento Brasileiro

operabra@oul.com.br



Gustavo III

Há sete anos, tenho a honra e a alegria patriótica de participar, como um dos dez membros fundadores, do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro, no Rio de Janeiro, que foi organizado pelo Cel Av Araken Hipólito da Costa, Diretor Cultural do Clube da Aeronáutica (CAER) e Conselheiro do Instituto Cultural da Aeronáutica (INCAER). Temos tido o privilégio de estarmos sob a sábia orientação do Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, na época Presidente do Clube, e que foi, também, Ministro da Aeronáutica.

Por sempre procurar defender os verdadeiros anseios nacionais, em dezembro de 2013, fui tomado de imensa satisfação com o anúncio da decisão do Brasil de optar pela escolha dos caças Gripen NG, fabricados pela empresa sueca Saab, para equipar a Força Aérea Brasileira (FAB). O anúncio foi feito pela Presidente Dilma Rousseff, após um longo e criterioso processo de aquisição das aeronaves, que teve o acompanhamento de um grupo interministerial criado no âmbito do Ministério da Defesa.

Em abril passado, o Ministro da Defesa do Brasil, Celso Amorim, e o comandante da FAB, Ten Brig Ar Juniti Saito, integraram uma comitiva brasileira, que foi recebida pela Ministra Karim Enström, para a negociação de indispensáveis acordos ao prosseguimento das negociações de compra dos 36 caças Gripen NG. Após a reunião e cerimônia de assinatura (vide foto), em comunicado conjunto, os ministros informaram a decisão de estabelecer uma parceria estratégica entre Brasil e Suécia.

Na oportunidade, o CEO da Saab, Hakan Buskhe, declarou: “Estou muito orgulhoso da confiança depositada pelo Governo Brasileiro no Gripen NG”. Em excelente entrevista (“A Suécia é modelo”) à VEJA, Hakan Buskhe, “o homem que vendeu os caças ao Brasil”, brindou os leitores com uma verdadeira aula de governança.

Após ler a entrevista, escrevi uma carta ao editor da revista, parabenizando-o pelo imenso relevante serviço ao nosso país, por destacar merecidamente a trajetória da Suécia, que tributa seu sucesso ao fato de investir “10% de seu PIB em educação, o índice mais alto entre todos os países do mundo”!

Em minha carta, publicada na íntegra na edição seguinte, mencionei que, em outubro de 2013, ao dirigir a encenação da ópera “Um Baile de Máscaras”, de Verdi, baseada no assassinato do rei Gustavo III, da Suécia, pesquisei a sociedade da época. Descobri que

Gustavo III, dentre todos os governantes do mundo, foi, talvez, o que mais contribuiu para o desenvolvimento econômico e a Cultura de seu país, protegendo intelectuais, patrocinando incontáveis artistas em todos os ramos e criando uma sofisticada rede de instituições culturais.

Em 1773, Gustavo III fundou a Ópera Real da Suécia e o Ballet Real da Suécia; em 1782, inaugurou o Teatro Real da Ópera; em 1786, criou a Academia Sueca (que desde 1901 concede o Prêmio Nobel); e, em 1792, doou toda a sua rica coleção de arte e criou o Museu Nacional de Belas Artes!

Muito mais do que patrono das artes, Gustavo III, além de intelectual brilhante e escritor de destaque na dramaturgia sueca, era um monarca que pretendia reformar a sociedade de seu país a partir dos ideais iluministas contidos nos 35 volumes da “Encyclopédie” (1772), de Diderot, Voltaire e Montesquieu.

Ao assumir o poder, Gustavo III combateu e tirou o poder dos nobres, que através de dois partidos extremamente corruptos, dominavam a Suécia; aliou-se aos militares e liderou um governo ultranacionalista. E, após ter vencido a maior batalha naval disputada no mar Báltico contra a Rússia, tornou-se um regente muito popular, aproximando-se mais ainda de intelectuais e artistas.

Essa famosa batalha ocorreu em julho de 1790 e ficou conhecida como a “Batalha Real”. A marinha russa, comandada pelo Príncipe Nassau, tinha 14.000 homens e 232 navios. A sueca, comandada pelo Rei Gustavo III, assistido pelo tenente-coronel Carl Olof Cronstedt, tinha 12.500 homens e 200 navios. Os russos

atacaram enquanto os suecos estavam em posição de espera entre os recifes e ilhas. A esquadra russa teve problemas de manobrar com o mar agitado. Por outro lado, os navios suecos estavam esperando bem ancorados e atiravam sem problemas. A Marinha russa foi totalmente derrotada. A Rússia perdeu 9.500 homens e grande parte dos navios afundou ou foi capturada. A Suécia perdeu 700 homens e apenas 6 navios.

Gustavo III foi assassinado por Jacob Johan Anckarström, membro de um grupo de nobres que, por ter perdido o poder e por não lhes agradar a ascensão dos intelectuais e artistas na sociedade sueca, queria destituí-lo do trono. A Suécia tem um dos mais elevados IDH no mundo, graças à prioridade que seus governantes, desde Gustavo III, deram à Educação e Cultura.

Desde então, eu venho comentando essas importantes ações governamentais adotadas, há mais de 200 anos, pela Suécia, com importantes intelectuais, artistas, jornalistas e líderes políticos brasileiros, até mesmo com um governador de estado bastante culto e estudioso de História. Mas, para minha surpresa, nenhum deles tinha tomado conhecimento de algum desses fatos e não sabiam absolutamente nada. O brasileiro precisa saber mais, conhecer melhor a Suécia, a excelência de sua sociedade de costumes e práticas exemplares.

Esta semana, o maestro Isaac Karab-tchevsky, que é o Diretor Artístico do Theatro Municipal do Rio de Janeiro, a mais importante casa de ópera do Brasil, me consultou sobre a possibilidade de ser apresentada, ainda este

ano, para o público carioca a minha produção de “Um Baile de Máscaras”. Ele havia assistido a vídeos e tomado conhecimento do imenso sucesso junto ao público e das excelentes críticas em jornais, revistas e redes de televisão. Sua idéia é de substituir uma ópera que foi cancelada por falta de patrocinador.

Em subseqüentes reuniões com representantes do nosso Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro, no Departamento Cultural do CAER, com seu Diretor Cel Av Araken Hipólito da Costa e o Cel Av Francisco da Costa e Silva Junior, que acabou de escrever um muito elogiado artigo sobre a vida na Suécia e o Gripen, concluímos a respeito desta preciosa oportunidade para começarmos a promover uma desejada e mais estreita aproximação cultural entre o Brasil e a Suécia.

A primeira iniciativa do grupo foi programar uma palestra – “Gustavo III, o pai da moderna sociedade cultural sueca” – no próximo “Curso do Pensamento Brasileiro” promovido pelo Departamento Cultural do CAER.

Em seguida, o grupo se propõe a organizar um seminário sobre a importância de se desenvolver um Plano Estratégico para a aproximação e fortalecimento das relações entre instituições culturais do Brasil e da Suécia, o que poderia coincidir com apresentações de “Um Baile de Máscaras”, também em outros importantes teatros de capitais brasileiras, como São Paulo e Brasília.

Já conseguimos despertar o entusiasmo da Associação Brasileira de Artistas Líricos, a mais antiga instituição brasileira de canto lírico, fundada em 1932 por Walter Mocchi e Bidu Sayão, a mais importante soprano brasileira de todos os tempos, que anseia por uma aproximação com a classe artística lírica da Suécia. Walter Mocchi foi o maior empresário de óperas do Brasil.

Curiosamente, Bidu Sayão, que foi considerada a maior cantora do Metropolitan Opera de N. York nas décadas de 1930 e 1940, fez imenso sucesso ao se apresentar com o tenor sueco Jussi Björling, eleito o tenor do século XX, em inúmeras óperas. Deixaram um legado de memoráveis gravações, como “Romeu e Julieta”, de Gounod. Vide capa dessa insuperável performance artística, cuja gravação é até hoje cobiçada no mercado musical.

Nossa prioridade agora é estabelecer um Plano Estratégico de Aproximação Cultural entre o Brasil e a Suécia, que certamente trará imensuráveis benefícios, em todos os sentidos, para estes países ■



Uma reportagem da “Economist” mostra a crescente importância de diferentes museus em todo o mundo. Com tantas novas formas para as pessoas ocuparem seu tempo, seja em casa ou mesmo na rua, chega a ser surpreendente como a visitação aos museus vem aumentando. O artigo “Templos do deleite” contém números marcantes: nas duas últimas décadas, o número de museus passou de 23.000 para 55.000! O número de visitantes dos museus nos Estados Unidos em 2012 superou o total de frequentadores de eventos esportivos da *big league* e dos parques temáticos. No Reino Unido, metade da população adulta visitou em 2012 um museu ou galeria de arte. Na Suécia, 3 entre 4 adultos visitam museus pelo menos uma vez ao ano. O Louvre, em Paris, recebeu mais de 10 milhões de visitantes em 2012, um milhão a mais que no ano anterior. A China, em breve, contará com 4.000 museus.

Como explicar tal fenômeno? Uma das razões é que, ao aumentar o nível da educação – logo, de novos protagonistas sociais – o interesse pela visitação de museus ampliou-se. O maior turismo mundial também ajuda nessa explicação. Os governos também têm se preocupado

em ter museus que atestem sua evolução cultural e atraiam visitantes.

Estive recentemente em Doha, onde pude visitar o espetacular Museu de Arte Islâmica (MIA), com um projeto do grande arquiteto Pei. A atratividade dos museus não se encontra exclusivamente no seu conteúdo, mas também em suas lojas, como exemplificam o British Museum, em Londres, o Metropolitan, o Museum of Modern Art (MoMA) e o Guggenheim, em Nova Iorque, com

uma incrível seleção de livros, objetos, artigos de vestuário e joias de primeira qualidade, o que nos transmite a sensação de contribuir para a cultura. Isso sem falar em restaurantes de boa qualidade, onde alguns, inclusive, rivalizam com os melhores da cidade no seu nível de preço.

Os museus podem também representar grande atratividade para cidades que não estariam necessariamente em roteiros turísticos, como é o caso do

Guggenheim Museum de Bilbao. Estive em Madri há alguns anos e pegamos um voo de ida e volta a Bilbao só para visitar o bellissimo trabalho de Frank Gehry. Nos três primeiros anos de funcionamento do Museu foram arrecadados acima de 100 milhões de euros em impostos para o governo, o que cobriu os custos de construção.

Projeto também de grande dimensão político-cultural é o que está sendo construído em Abu-Dhabi, que contará

com museus do Louvre e do Guggenheim na ilha de Saadiyat.

No Brasil, temos que nos orgulhar de Inhotim, em Belo Horizonte. Conta com 20 galerias com diferentes artistas de arte contemporânea, alguns deles com trabalhos exclusivos para o parque, que possui uma área de 2 mil hectares e belíssimos jardins. É um ponto de visita obrigatório de turistas nacionais e estrangeiros.

E outros museus pelo nosso país?

Recentemente visitei o Museu de Arte do Rio (MAR), que me causou excelente impressão e tem tudo para se transformar em ponto de visitação obrigatório no entorno da Praça Mauá, que se tornará um importante polo turístico, assim como a Casa Daros, em Botafogo.

A nova sede do Museu da Imagem e do Som (MIS), em construção na Avenida Atlântica, tem inauguração prevista para o segundo semestre deste ano, e certamente será outra atração. Em São Paulo, o Masp, o MAM e a Pinacoteca são visitas obrigatórias. O número de visitantes em nossos museus também vem aumentando. A oferta de museus e de galerias de arte em nossas maiores cidades é de muito boa qualidade!

Uma reflexão final que fica é se, em vez de fazermos arenas em cidades onde certamente no futuro não teremos eventos futebolísticos que justifiquem seu investimento, não teria sido melhor termos construído museus – como, por exemplo, em Manaus, que nos remetesse à Cultura Indígena, ou, em Cuiabá, um museu do Pantanal? E olhe que este é o comentário de um grande amante do futebol. Seremos mais respeitados e visitados não pelos nossos estádios, mas sim por nossos equipamentos culturais! ■

Fonte: O Globo

# A ATRATIVIDADE

# DOS MUSEUS

Roberto Teixeira da Costa  
Empresário



# EVAM

Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini  
sergio.p.bambini@gmail.com

Passava um pouco da uma hora da manhã do dia 30 de agosto de 1977 quando o telefone acordou-me. Era o Médico de Dia do Hospital da Base Aérea de Santa Maria informando-me de uma emergência médica na cidade de Santiago do Boqueirão, onde um recém-nascido, portador de um problema grave, a Angústia Respiratória do Recém Nascido, havia dado entrada. A criança corria sério risco de morrer e necessitava ser removida com urgência. Sugeriu a realização de uma EVAM (Evacuação Aeromédica).

O médico era o 1º Ten Med Luiz Alberto Bellen Leite, coincidentemente, operacional e tripulante do 5º EMRA (Quinto Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque), hoje, 5º/8º GAv. O Dr. Alberto, atualmente na Reserva, reside em Manaus, onde continua a exercer a medicina operacional em aeronaves-UTI. Escreveu o livro “Baú de Recordações”, em que cita esta missão da qual retirei alguns dados técnicos.

Eu era o Oficial de Operações do

Esquadrão Pantera. Pedi ao Dr. Alberto para preparar a missão. Liguei para o Comandante do Esquadrão que, após falar com o Comandante da Base, autorizou a EVAM. Nesse tempo, pedi para o Oficial de Operações da Base para procurar um piloto de helicóptero no Hotel de Trânsito dos Oficiais. Vários Oficiais solteiros eram residentes. Pedi-lhe, também, para acionar um mecânico. O médico ou o enfermeiro ocupariam o lugar do Artilheiro.

O Comandante do Esquadrão era o Ten Cel Av Célio Brasil Carmo. O Comandante da BASM era o Cel Av Luiz Guilherme Gaelzer.

Desloquei-me para a Base pensando na missão.

Quando o Ten Cel Célio assumiu o comando do Esquadrão, no início de 1976, trouxe consigo vasta experiência adquirida como Instrutor da Escola de Aeronáutica, piloto da Esquadilha da Fumaça, piloto de caça, piloto da ERA 31 (Esquadilha de Reconhecimento e Ataque) e veterano da campanha de Xambioá. Seu grande objetivo era aumentar, ainda mais, o nível de operacionalidade do 5º EMRA, na época, uma das Unidades Aéreas mais operacionais

da Força Aérea, uma das poucas testadas em combate. Dentre vários outros, um dos exercícios que introduziu foi o de localização noturna de aeródromos em locais desprovidos de auxílios à navegação e de balizamento de pista. Por exemplo, uma tripulação decolava com um UH-1D, após o pôr do sol, com destino a Cruz Alta, devendo localizar o aeródromo, aproximar, pousar, decolar e retornar a Santa Maria.

Após a decolagem de Santa Maria, a aeronave deslocava-se em voo por instrumentos até, no caso, Cruz Alta. Na vertical da cidade, área mais bem iluminada, o piloto descia para 500 pés de altura, aproava o aeródromo – de acordo com o rumo constante do AIP – e voava a distância estimada, também, registrada no AIP. Ao chegar ao ponto onde, teoricamente, deveria estar sobrevoando o aeródromo, ligava o farol de busca e iniciava uma busca em pente até localizar a pista. Após avistar o campo de pouso, executava uma aproximação para o centro da pista onde pousava. Esse procedimento possibilitava, ao Esquadrão, cumprir missões de Ligação, Salvamento, Resgate, Infiltração e Exfiltração no período

noturno, e foi largamente praticado nas Semanas Operacionais, exercício de amplo aspecto operacional realizado bimensalmente nos anos de 1976, 1977, 1978 e 1979. Tal treinamento foi muito útil para o cumprimento de missões reais.

Voltando à madrugada do dia 30 de agosto de 1977, enquanto dirigia meu carro para a Base, planejava a missão. O céu estava claro, mas já havia indícios de formação de nevoeiro. Ao chegar à Base, fui direto para o Esquadrão. No vestiário, coloquei meu macacão de voo e as botas. Fui para a Sala de Pronto. Todos estavam lá.

O outro piloto era o Ten Perrota, Oficial da Reserva Convocado, pouco mais que um menino, excelente piloto, solteiro e sempre disponível. O médico, Ten Alberto; o enfermeiro, 3S Dutra; e o mecânico, 2S Kauer. Confesso não ter conseguido, em meus apontamentos, encontrar o nome de toda a tripulação. Cito os 2S Kauer e 3S Dutra em homenagem a todos os tripulantes de UH-1D, que integravam o quadro de aeronavegantes do 5º EMRA. Todos muito voados, pois o Esquadrão recebia, como dotação anual, cerca de 2.400 horas de UH-1D.

No brifim, informei que faríamos a missão da forma como estávamos treinados, para localizar um aeródromo à noite sem auxílios externos. Alertei que teríamos que ser rápidos para termos chances de salvar a criança, e que haveria possibilidade de, no regresso, encontrarmos nevoeiro. Pensaríamos nele na volta.

Guarnecemos e demos a partida. A aeronave, o UH-1D 8541. Eram, creio, umas 04h30 da manhã. Eu pilotei no trecho de ida. Decolamos, subimos para um nível seguro, cerca de 3500 pés, e navegamos para Santiago do Boqueirão – SSHI. A noite estava bonita e, com 55 minutos de voo, estávamos sobre o centro da cidade. Manobramos para aproar o aeródromo e baixamos para a altura de 500 pés, mais ou menos 2000 pés de altitude.

Ao chegar sobre o ponto estimado da



pista, ligamos o farol de busca, iniciamos o padrão de busca em pente – muito fino – e logo localizamos o campo de pouso. Fizemos a aproximação, pousamos e cortamos o motor. Pouco depois, ouvimos o ruído de um carro aproximando-se. Era a ambulância com a criança enferma. O pai, muito tenso, reconheceu o Dr. Alberto, seu ex-professor de Química no Colégio Manoel Ribas, o querido e popular Maneco.

Todos a bordo, partida, decolamos e aproamos Santa Maria, agora mais fácil, pois tínhamos, na proa, o sinal do NDB-SM nos seus 365 KHz, então único auxílio de aproximação com apenas um procedimento de descida, e esse, para a pista 28. O piloto, nesse trecho, foi Ten Perrota.

Estava amanhecendo quando conseguimos falar com a Torre SM. Ela informou que o aeródromo estava fechado por instrumentos e sem estimativa de abertura.

Bloqueamos o auxílio-rádio e verificamos que a espessura do nevoeiro não era grande, estimei entre 100 e 150 pés, pois podíamos ver, claramente, a parte superior da antena do NDB que ficava próximo à Sala do Oficial de Dia e, igualmente, uma antena, que era fixada em cima da parte mais alta da arquibancada do estádio da Universidade. Obviamente, a pista 10/28 estava localizada entre as duas antenas, mais próxima do NDB.

Por um lado, o sentimento de segurança gritava-me que o UH-1D não voava por instrumentos abaixo de 60 nós. Por outro, o espírito operacional dizia-me que a missão somente estaria cumprida com a criança

sendo encaminhada para um hospital. Havia, ainda, a questão da autonomia, nessa altura, não muito confortável.

Após uma pequena conferência com a tripulação, através do interfone, quando o Dr. Alberto informou que a criança não estava bem, decidi que pousaríamos assim mesmo. Descemos até a base da nuvem e pedi para o Ten Perrota fazer um pairado e ver como o helicóptero se comportaria. É preciso lembrarmos-nos que o UH-1D possuía uma turbina L-11, com 200 HP menos que a L-13 do UH-1H. O resultado foi bom. Pousaríamos.

O Ten Perrota disse, então, que, considerando o procedimento que faríamos, totalmente fora do padrão, seria preferível que o comandante da aeronave assumisse a pilotagem face à sua qualificação como Instrutor. Assumi. Pedi para os tripulantes abrirem as portas e colocarem suas cabeças para fora da aeronave. Kauer na direita e Dutra na esquerda.

Iniciei a descida.

Não víamos absolutamente nada. Aproei o vento, mantive a velocidade em zero, o horizonte nivelado e o climb em ligeira descida.

– Direita livre! Esquerda livre!

– Direita livre! Esquerda livre! A aeronave descendo.

– Devagar, devagar! Esquerda livre!

Direita livre.

– Livre pouso!

Pousamos!

Estávamos à direita da pista 10, a uns 15 metros de um enorme eucalipto, do bosque existente ao lado do “Orelhão”, nosso doméstico estande de tiro que havia ao lado Sul da pista de pouso.

Taxiamos para o pátio de estacionamento, onde uma ambulância nos aguardava. Pousamos e cortamos o motor.

A criança foi levada para o Hospital de Caridade.

Debriefim. Emoção. Cumprimentos.

Missão cumprida! ■



# NÃO FOMOS AO BAILE, MAS “DANÇAMOS”



Raul Galbarro Vianna  
Cel Av  
raulgianna@gmail.com

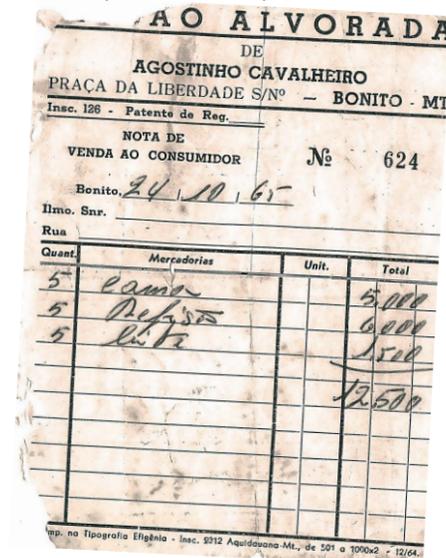
Estava mexendo em meus diversos guardados quando, de repente, dou de cara com um pequeno papel impresso, amarelado e desbotado pelo tempo, com pequenas anotações, semelhante a um recibo ou nota fiscal. Ao lê-lo, me veio à mente, de forma cristalina, tudo o que ocorrera na véspera e no dia do seu preenchimento.

À época, servia no então Destacamento de Base Aérea de Campo Grande. Desfrutávamos a plena euforia dos festejos da Semana da Asa. Era o dia 23 de outubro de 1965, Dia do Aviador. À noite, na mesma data, haveria, no Círculo Militar, o aguardado e festejado “Baile do Aviador”.

A batida de nossa atividade aérea, na ocasião, era bastante intensa e diversificada e, desta forma, obedecendo ao “script”, teríamos ainda que buscar, em São Paulo, a orquestra que tocaria no referido baile. Assim, decolamos cedo (eu e o companheiro e amigo tenente Araujo) para cumprir essa prazerosa missão o mais rápido possível, pois, na parte da tarde, teríamos que conduzir de Campo Grande para Corumbá a delegação de oficiais da Marinha que havia participado da programação esportiva dos festejos. Somente após o regresso de Corumbá, encerrada a jornada aérea, poderíamos, finalmente, desfrutar do baile, à noite. Contudo, nem sempre as coisas ocorrem como o planejado. Após 03h15min de voo, chegamos a São Paulo. As ações necessárias ao embarque da orquestra atrasaram um pouco e, com isso, nossa decolagem de retorno também sofreu algum retardo. Enfim partimos e, após 03h25min de voo, chegamos a Campo Grande. A decolagem com a comitiva da Marinha foi então marcada para logo após o almoço da tripulação. Assim, em horário mais tarde do que o imaginado, fomos para Corumbá, onde chegamos 01h15min depois.

Após as despedidas dos companheiros da Marinha, antes dos procedimentos operacionais, apresenta-se a nós um cabo do Exército, com a esposa e um filhinho, neném de colo, pretendendo – e precisando – se deslocar para Campo Grande, uma vez que já estava autorizado pelo seu comandante e aguardava somente uma oportunidade de transporte. Desta forma, eles seriam os únicos passageiros no regresso Corumbá/Campo Grande, com o avião “batendo lata”, como dizíamos na época. Adotadas as providências finais de praxe, decolamos de retorno.

Chegaríamos já “noturno” a Campo Grande, porém bem a tempo de participar do baile. Entretanto, uma pesada formação de CBs encontrava-se em plena rota. A coisa foi complicando-se. Fomos baixando cuidadosamente. A turbulência foi acentuando-se. Em pleno lusco-fusco, procurávamos não perder contato com o solo. Fomos, aos poucos, desviando para a direita. Confabulamos entre nós e comentei com o Bené (como o chamava, sintetizando o nome Benedito): “Vamos para Porto Murtinho”. Embora o local, em pleno Pantanal, fosse – como ainda é hoje – uma pista de grama rala, não operasse noturno, nem dispusesse de qualquer tipo de auxílio, ele já havia me sido útil anteriormente, em outro pouso noturno de T-6 (\*). E o Bené travando luta contra a turbulência forte. Nosso esforço e empenho eram para sair daquela área – o que acabou dando



certo. A turbulência acalmou um pouco e, embora já quase em plena escuridão, rumamos para Porto Murtinho buscando alguma referência no solo. (O que mais complicava e nos preocupava era a impossibilidade de aproar dispo de uma indicação confiável de Campo Grande na cauda, posto que a estática interferia fortemente nos sinais e indicações do rádio-compasso.)

Em dado momento, olhando para baixo, avistei o sombreado e o contorno de um vulto de faixa de terra no solo que ativou, de imediato, através da retina, minha memória visual e eu falei alto: “Bené, volta! Ali é Bonito! Eu já pousei ali de T-6 uma vez!” Minha sensação de alívio foi dupla, por constatar também estarmos em cima da rota para Porto Murtinho, que lembrei passar praticamente em cima de Bonito. Bené manobrou

prontamente na escuridão, já bem mais acentuada, fez um tráfego normal e uma aproximação segura. Preparamos o avião, baixamos o trem de pouso, entramos na final, acendemos os faróis e, ainda com pequena turbulência, conseguimos um pouso noturno tranquilo. Foi quando, ainda na reta final, solicitei ao hesitante radiotelegrafista que enviasse mensagem para Campo Grande comunicando nosso pouso em Bonito “DCM” (Devido Condições Meteorológicas). Acabávamos de “homologar” a operação noturna em Bonito e, o que é mais, com um bimotor grande.

Pelo inusitado, chegaram algumas viaturas curiosas para verem de perto aqueles “marcianos” e, uma delas nos conduziu até a desconhecida e singela “Pensão Alvorada”.

Já na Pensão, com a situação estabilizada, o cabo do Exército, envergonhado, nos procura e, um tanto constrangido, revela não dispor de condições financeiras para custear as despesas de hospedagem e alimentação de sua família. Eu e Bené nos entreolhamos e assumimos as despesas dos dois quartos. (vide nota fiscal em anexo, assinalando 5 camas, 5 refeições e 5 copos de leite).

Pela manhã, bem cedo, as coisas começam a ser esclarecidas. Para surpresa de todos, chega um T-6, pilotado pelo tenente Jurandyr. Foi quando soubemos que, na reta final, o radiotelegrafista, assustado pelo sufoco vivenciado, havia passado nossa mensagem de pouso “DCA” (na cabeça dele, “Devido Condições Atmosféricas”) em vez de “DCM”. O problema é que “DCA” significa “Devido Condições da Aeronave”. Com isso, Campo Grande ficou sem saber qual a pane ou problema mecânico teria ocorrido com o avião e deslocou o T-6 ao nosso encontro para apurar detalhes do suposto incidente ou acidente. Tratava-se, na realidade, da velha, conhecida, e às vezes trágica, falha de comunicação. Ao regressarmos a Campo Grande em seguida, encaramos a realidade de 3 constatações. A primeira: para a esposa do Bené não houve o Baile do Aviador. A segunda: da mesma forma, ironicamente, para os dois transportadores da orquestra. Finalmente, ainda “sobrou” para o Jurandyr que, mesmo com baile, coquetel, uma possível “ressaca” e tudo o mais, foi obrigado a levantar cedo para socorrer, desnecessariamente, os supostos perdidos na noite ■

(\*) Conforme narrado em artigo anterior na própria Revista Aeronáutica, número 278, de 2012.



Maj Brig Méd Ricardo Luiz de G. Germano  
rlgermano@terra.com.br

# CONHEÇA SUA DOENÇA DISLIPIDEMIA

## DEFINIÇÕES PRELIMINARES

**Lipídios:** São substâncias insolúveis em água que servem como fonte de energia, assim como componente da estrutura celular e de produtos do organismo. Popularmente conhecidos como “gorduras”. No organismo, encontramos, principalmente, quatro tipos de lipídios: ácidos graxos, triglicerídeos, colesterol e fosfolipídios.

**Ácidos graxos:** São usados como fonte de energia juntamente com os hidratos de carbono. São absorvidos da alimentação (fonte exógena) ou são produzidos no corpo (fonte endógena, a partir de excesso de hidratos de carbono). É mais encontrado anexado à molécula de glicerol, formando os triglicerídeos. É transportado no plasma (meio aquoso) pelas lipoproteínas (sob a forma de triglicerídeos), assim como ligado à albumina (ácidos graxos livres).

**Triglicerídeos (TGS):** São formados pela anexação de três ácidos graxos à molécula de glicerol. Tem origem exógena (alimentação) ou endógena (principalmente, síntese no fígado). Como todo lipídio (insolúvel em água), é transportado no plasma ligado às lipoproteínas. Os de origem exógena encontram-se nos quilomicrons, enquanto os de origem endógena, nas lipoproteínas de muito

baixa densidade (VLDL). Assim como seu componente (ácido graxo), os triglicerídeos têm função energética imediata ou podem ser armazenados (tecido adiposo) para uma queima futura.

**Colesterol:** É um lipídio que tem função estrutural (membrana celular, por exemplo) ou é componente da fórmula de hormônios esteróides, sais biliares e vitamina D. Pode ser obtido na alimentação (exógeno), que compreende cerca de 30% da necessidade, ou ser produzido no fígado, principalmente (endógeno), completando os 70% da necessidade. Transportado pelas lipoproteínas. Exógeno por quilomicrons e endógeno pelas lipoproteínas de densidade baixa (LDL).

**Fosfolipídios:** Estes fazem parte do anel superficial das lipoproteínas.

**Lipoproteínas:** São estruturas proteicas que funcionam como transportadores de lipídios no plasma (meio aquoso do sangue). Possuem uma superfície hidrofílica (solúvel) composta de apolipoproteína, fosfolipídio e colesterol livre. O seu núcleo é hidrofóbico (insolúvel em água), composto de triglicerídeos e ésteres de colesterol. As principais lipoproteínas são: Quilomicron, HDL, LDL, VLDL, IDL e lipoproteína A.

**Quilomicron (QM):** É a lipoproteína de maior tamanho. Participa do trans-

porte das “gorduras” no ciclo exógeno das mesmas, levando-as do intestino até os tecidos.

**Lipoproteína de Alta Densidade (HDL):** Esta lipoproteína tem um papel importante em retirar o excedente de colesterol dos tecidos. Trata-se do transporte reverso no metabolismo das “gorduras”. Por isso a HDL é chamada de *scavenger* (varredor).

**Lipoproteína de Baixa Densidade (LDL):** É a principal via de transporte do colesterol do fígado aos demais tecidos. A enzima HMG coenzima A redutase é importante na formação do complexo LDL – colesterol ao nível, principalmente, do fígado. Esta lipoproteína tem um potencial aterogênico muito grande, sendo que as partículas menores e mais densas da mesma são ainda mais aterogênicas. Existem receptores de LDL em todos os tecidos.

**Lipoproteína de Muito Baixa Densidade (VLDL):** Transporta, principalmente, triglicerídeos, assim como uma pequena quantidade de colesterol. É importante no ciclo endógeno das “gorduras”, sendo o principal transportador de triglicerídeos nesta fase do ciclo. É também aterogênica, porém com potencial menor que a LDL.

**Lipoproteína de Densidade Intermediária (IDL):** É uma lipoproteína

intermediária entre a LDL e a VLDL. Tem duração bastante transitória. Possui potencial aterogênico, mas menor que a LDL.

**Lipoproteína A:** É bastante similar à LDL, diferindo apenas por possuir uma apolipoproteína A ligada à apolipoproteína B da estrutura basal. Assim como a LDL, é bastante aterogênica.

**Apolipoproteínas (Apos):** São estruturas importantes, constituintes da superfície hidrofílica (solúvel em água) das lipoproteínas. Existem vários tipos e as mais conhecidas são:

Apo A – Constituinte principal da HDL. Apo B – Encontrada principalmente na LDL, porém também fazendo parte de QM e VLDL. Apo C – Participa da estrutura do QM, da HDL e da VLDL. Apo D – Componente não principal da HDL, e Apo E – Encontrada no QM, assim como na HDL e VLDL.

Metabolismo dos lipídios (gorduras): Didaticamente, pode ser dividido em três etapas: ciclo exógeno, ciclo endógeno e transporte reverso.

**Ciclo exógeno:** As gorduras ingeridas, sofrendo ação dos sais biliares, formam as micelas (ilhotas gordurosas no conteúdo alimentar intestinal). Por sua vez, as micelas são lisadas pelas lipases (enzimas digestivas) e, assim, os triglicerídeos liberam ácidos graxos e glicerol, sendo que os ésteres de colesterol são transformados em colesterol livre. Estes produtos finais são absorvidos pelo intestino e na célula da mucosa intestinal são reconvertidos a triglicerídeos e ésteres de colesterol, que são incluídos no núcleo de uma lipoproteína que vem a ser o QM. O QM é captado principalmente pela linfa perintestinal e cai na circulação geral através do ducto torácico. O QM sofre ação de uma enzima chamada lipase lipoproteica plasmática (LLP) que está presente em todos os tecidos, liberando ácidos graxos. Estes são oxidados para gerarem energia ou são reestruturados para armazenamento. O QM então diminui em volume, sendo captado pelo fígado

como remanescente de QM por meio de receptor específico.

**Ciclo endógeno:** Podemos dizer que este ciclo inicia-se no fígado com a produção de VLDL. Esta na circulação sofre lise pela LLP que a depleta de TG, lisando-o até ácidos graxos que servirão de fonte energética imediata, ou serão armazenados esterificados. As remanescentes de VLDL restantes são removidas pelo fígado que as transforma em IDL e, a seguir, em LDL que juntam-se às LDL produzidas diretamente como tal. A partícula de LDL é a principal transportadora final de colesterol para os tecidos. O receptor de LDL encontra-se presente em todas as células do corpo. Ele medeia a captura de LDL do sangue.

**Transporte reverso:** É a maneira como o organismo retira o excesso de colesterol dos tecidos. Nesta etapa, a partícula de HDL tem um papel fundamental. Por isto é chamada de *scavenger* (gari).

Com estes conceitos estabelecidos, podemos definir agora o que vem a ser Dislipidemia – trata-se de uma anormalidade nos valores dos lipídios (gorduras) no sangue, alterando não só seus níveis como das respectivas lipoproteínas. As dislipidemias são classificadas em: Primárias e Secundárias.

**Primárias:** São dislipidemias hereditárias. Entre elas temos: Hipercolesterolemia familiar: doença familiar com elevação do colesterol total e do LDL colesterol (colesterol ruim). Nesta doença há mutações genéticas bem definidas. Associada ao aumento de doença arterial coronariana (DAC). Hiperlipidemia familiar combinada: dislipidemia que também é hereditária; observa-se aumento de colesterol total, triglicerídeos, LDL colesterol (principalmente partículas pequenas e densas) e Apo B. Já o HDL colesterol apresenta-se baixo. Associa-se ao aumento de resistência à insulina e maior risco para diabetes tipo II. Há aumentado risco de aterosclerose também (principalmente coronariana). Hipertrigliceridemia familiar: como o nome indica é dislipidemia

hereditária caracterizada por aumento de triglicerídeos. Muitas vezes é confundida com a Hiperlipidemia familiar combinada, porém nela não é observado o aumento de Apo B. Defeitos familiares associados à redução do HDL colesterol e Apo A: é acompanhado do risco aumentado de aterosclerose, principalmente coronariana.

**Secundárias:** Podem ser resultantes de – Diabetes (aumento de triglicerídeo e redução leve de HDL colesterol); Hipotireoidismo (aumento de colesterol total e triglicerídeo com redução de HDL colesterol); Doença renal crônica (aumento de triglicerídeo e baixa de HDL colesterol); Síndrome nefrótica: causada pela perda intensa de albumina pela urina (aumento de colesterol total e triglicerídeos), Tabagismo (redução de HDL colesterol), Estilismo (aumento de triglicerídeos e aumento de HDL colesterol), Uso de diuréticos como hidroclorotiazida (aumento de triglicerídeos e redução do HDL colesterol), Uso de betabloqueadores como atenolol (aumento de TG e redução do HDLc), Uso de anticoncepcionais (aumento do colesterol total CT e TG), Uso de corticosteróides (aumento de CT e TG), Uso de esteróides anabolizantes (aumento de CT e redução de HDLc), Uso de isotretinoína, medicamento usado para acne (aumento de CT e TG), Uso de ciclosporina, imunossupressor usado principalmente em transplante de órgãos (aumento de CT e TG), Uso de inibidores da protease, medicação para AIDS (aumento de CT e TG).

**Diagnóstico:** Na maior parte dos casos a dislipidemia evolui subclínicamente até que a aterosclerose se manifeste em um dos órgãos alvo principais (cérebro, coração, rim, retina, aorta e artérias de membros inferiores). Porém, existem casos raros que apresentam alterações clínicas precedendo a aterosclerose. Dentre estas alterações podemos citar: crises de pancreite aguda por níveis elevados de TG; depósito de colesterol nos tendões (xantomas tendinosos); depósito de colesterol em volta da córnea (arco

corneano) e na pele (xantelasma). O ideal, portanto, é termos o diagnóstico antes das manifestações cardiovasculares, o que é obtido preventivamente pelo exame de sangue. O perfil gorduroso é realizado através do lipidograma que requer jejum de 12 horas antes da coleta.

No lipidograma temos: colesterol total (CT), triglicerídeos (TG), HDL colesterol (HDLc), LDL colesterol (LDLc) e VLDL colesterol (VLDLc). Temos ainda o colesterol não HDL que é a soma de LDLc e VLDLc. Normalmente dosam-se CT, HDLc, e TG. O LDLc é obtido pela fórmula de FRIEDEWALD –  $LDLc = (CT - HDLc) - TG/5$  – que é válida se os níveis de TG forem menor que 400mg%. Se o TG estiver maior que 400mg%, o LDLc terá que ser determinado diretamente (ainda existem controvérsias sobre este método direto).

## TRATAMENTO

**Mudanças de hábitos:** Se a dislipidemia está relacionada a uso de medicamentos, tabagismo ou etilismo, a medida terapêutica principal a ser tomada é a suspensão da medicação, assim como parada do tabagismo ou etilismo. No caso de obesidade acompanhada de aumento de TG, menor que 500mg%, a medida inicial é a dieta para obesidade e o aumento de atividade física. Se for o caso, podem-se usar moderadores de apetite e chegar-se até ao uso de cirurgia bariátrica ou procedimentos endoscópicos (casos de obesidade mórbida).

Nas dislipidemias secundárias a doenças como Diabetes, Hipotireoidismo, Doença renal crônica, Síndrome nefrótica e Obstruções biliares a abordagem principal é o tratamento específico destas patologias.

Medicamentos:

O principal grupo farmacológico é o das estatinas. Dentre elas temos: atorvastatina, pitavastatina, rosuvastatina, e sinvastatina. Atua inibindo a enzima hepática HMG coenzima A redutase. Tem como efeito direto no lipidograma: redução do CT, TG, LDLc e VLDLc, assim

como aumento do HDLc. Além deste efeito sobre o lipidograma, apresenta independentemente os seguintes efeitos benéficos: antienvhecimento (inibidor da telomerase), antiaterogênico, anti-neoplasia e antiedemência. Estes efeitos são chamados de efeitos pleiotrópicos. Dentre os efeitos colaterais deste grupo, temos: elevação de enzimas hepáticas, injúria muscular, elevação da glicemia e contra-indicação na gravidez (efeito teratogênico). A monitorização da agressão hepática e muscular é realizada com a determinação periódica de JGT e CPK total, respectivamente, com níveis toleráveis até três vezes acima do normal para JGT e dez vezes acima do normal para CPK total. A elevação na glicemia é muito tênue e a relação benefício/risco neste caso é bem positiva.

Entre outros medicamentos temos:

**Ezetimiba:** atua diretamente na parede intestinal, inibindo a absorção do colesterol. É usado, principalmente, para complementar o efeito das estatinas.

**Fibratos:** são usados como alternativa ou potencializadores das estatinas, principalmente em aumentos de TG igual ou maior que 500mg%. Os efeitos colaterais mais preocupantes são: elevação de enzimas hepáticas e de CPK total.

**Niacina:** atua no fígado com os seguintes resultados: redução de CT, TG, LDL e VLDLc, com elevação de HDLc. Cada vez menos usada. Efeitos colaterais principais: rubor facial, aumento de glicemia, aumento de ácido úrico, elevação de enzimas hepáticas e CPK total.

Nas dislipidemias primárias, por não existir um fator desencadeante que seja combatido ou retirado, a abordagem terapêutica é a seguinte:

Hipercolesterolemia isolada: Nesta situação, a dieta deve ser à base de gorduras insaturadas. No entanto, o alvo a ser perseguido, LDLc < 100 (nos casos de risco leve a moderado) e LDLc < 70 (nos casos de risco grave) não será obtido só com a dieta. Sendo assim, a melhor

opção é o uso de estatinas. Para que o leitor tenha uma ideia, a correspondência de dose entre as estatinas é a seguinte: 1mg de Pitavastatina equivale a 2,5mg de Rosuvastatina. Por sua vez, 1mg de Rosuvastatina equivale a 4mg de Artovastatina e a 8mg de Sinvastatina.

Hipertrigliceridemia isolada: Se o paciente é obeso e o TG é menor que 500mg%, tenta-se inicialmente dieta para obesidade e atividade física. Melhorando a obesidade e não cedendo a hipertrigliceridemia, está indicado uso de estatina. Se o TG de início é > 500mg% além da dieta e exercícios, deve ser usada estatina associada a fibrato. Se o paciente não é obeso e o TG é menor que 500mg%, está indicado o uso de estatina. Se neste paciente o TG inicial é > 500mg% também está indicado o uso de fibrato associado.

Hipercolesterolemia associada a Hipertrigliceridemia: Neste caso, se houver obesidade, além da dieta para a mesma e exercícios físicos, inicia-se com estatina se o TG é < 500mg%. Se este for > 500mg% associa-se fibrato à estatina desde o início.

Alternativas: Em casos de não resposta aos medicamentos citados acima e/ou contra-indicações ao uso dos mesmos, temos:

Plasmaferese terapêutica: o plasma é separado do sangue total por filtração ou centrifugação e substituído por outro homólogo ou por soluções correspondentes. Deste modo, o sangue é periodicamente depurado dos lipídios em excesso.

Novos medicamentos injetáveis: São os inibidores da proteína PCSK9. Pode ser usado por via venosa ou subcutânea. As perspectivas são boas.

É importante o paciente entender que uma vez indicada medicação para dislipidemia, a mesma deva ser mantida. O fato do exame normalizar com a medicação não significa suspensão da mesma. Este raciocínio errado é bastante prejudicial. Dialogue com o médico, porém, não suspenda a medicação por conta própria ■

# Título de Benemerência

No dia 30 de abril de 2014, foi aprovado pelo Plenário do Conselho Deliberativo da atual Administração, o título de Benemerência ao associado Maj Av Ref **Ivan de Lanteuil**, considerados os termos abaixo descritos:

É Sócio Fundador do Clube de Aeronáutica, tendo ingressado no Quadro Social no dia 20 de junho de 1947, na condição de Sócio Contribuinte Fundador e recebido a Carteira de Sócio nº 130 assinada pelo Maj Av Dionísio Cerqueira de Taunay, 1º Secretário da primeira diretoria do Clube, número posteriormente modificado para 545 por Ato do Conselho Deliberativo.

Desde o ano de 1969 vem participando de atividades administrativas do Clube de Aeronáutica, tendo exercido funções em diversos Conselhos Deliberativos e em Diretorias do Clube, com exemplar assiduidade, comprovada e dignificante dedicação.

Com os vastos conhecimentos adquiridos, reconhecido rigor quanto aos preceitos estatutários e a tenacidade em cooperar e dar soluções aos problemas do Clube, manteve um amistoso e exemplar relacionamento com os presidentes



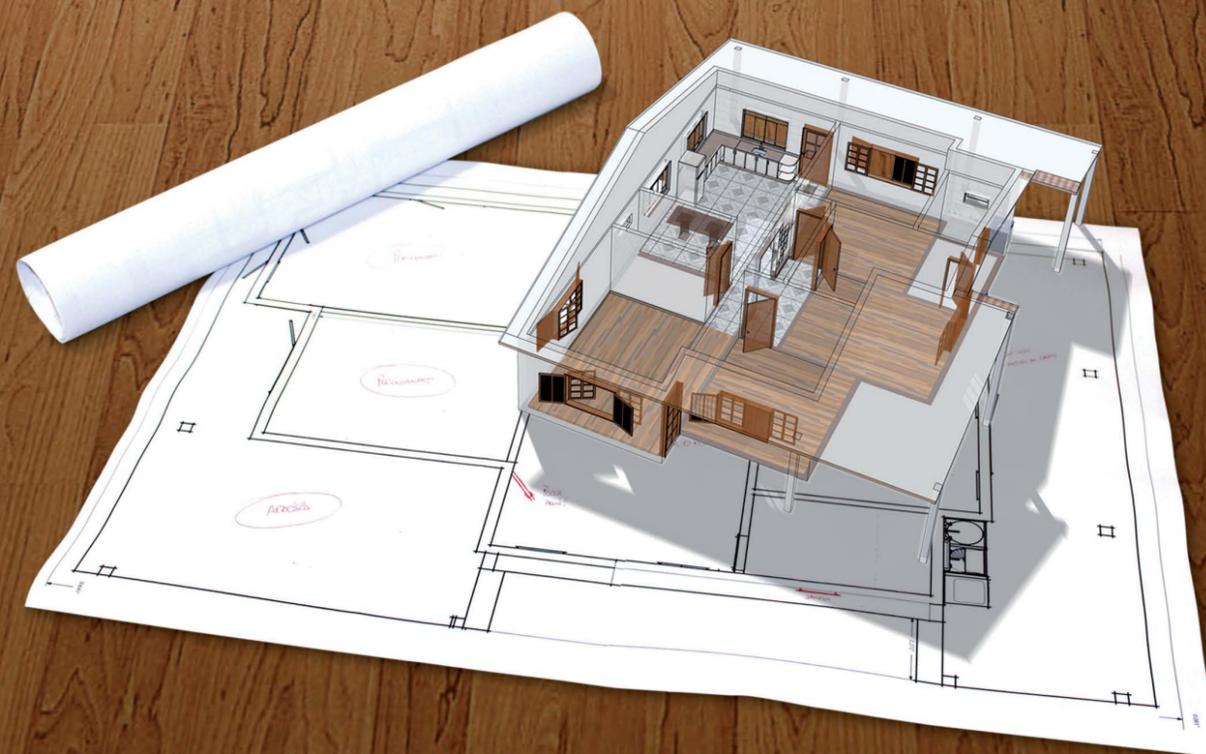
Entrega do Título ao Maj Av Ref Ivan de Lanteuil pelo Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa

tivo das mencionadas deliberações dos últimos doze anos.

Finalizando, ressalte-se que o associado, ora com a idade de 91 anos continua sendo o Secretário deste Conselho, tendo no contexto geral dedicado, praticamente, um longo período dos últimos anos de sua vida associativa às atividades deste órgão do Clube de Aeronáutica, cujo atual relato sucinto acima transcrito, bem caracteriza os méritos de que é possuidor ■

e dirigentes do Clube, e dos Conselhos, deixando um legado de Atas com amplas e importantes deliberações históricas deste Conselho; além de um Índice Remissível e um documento com um relato descri-

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



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

Mais informações: 0800 61 3040

ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

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

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

Financiamento Imobiliário

**POUPEX**

