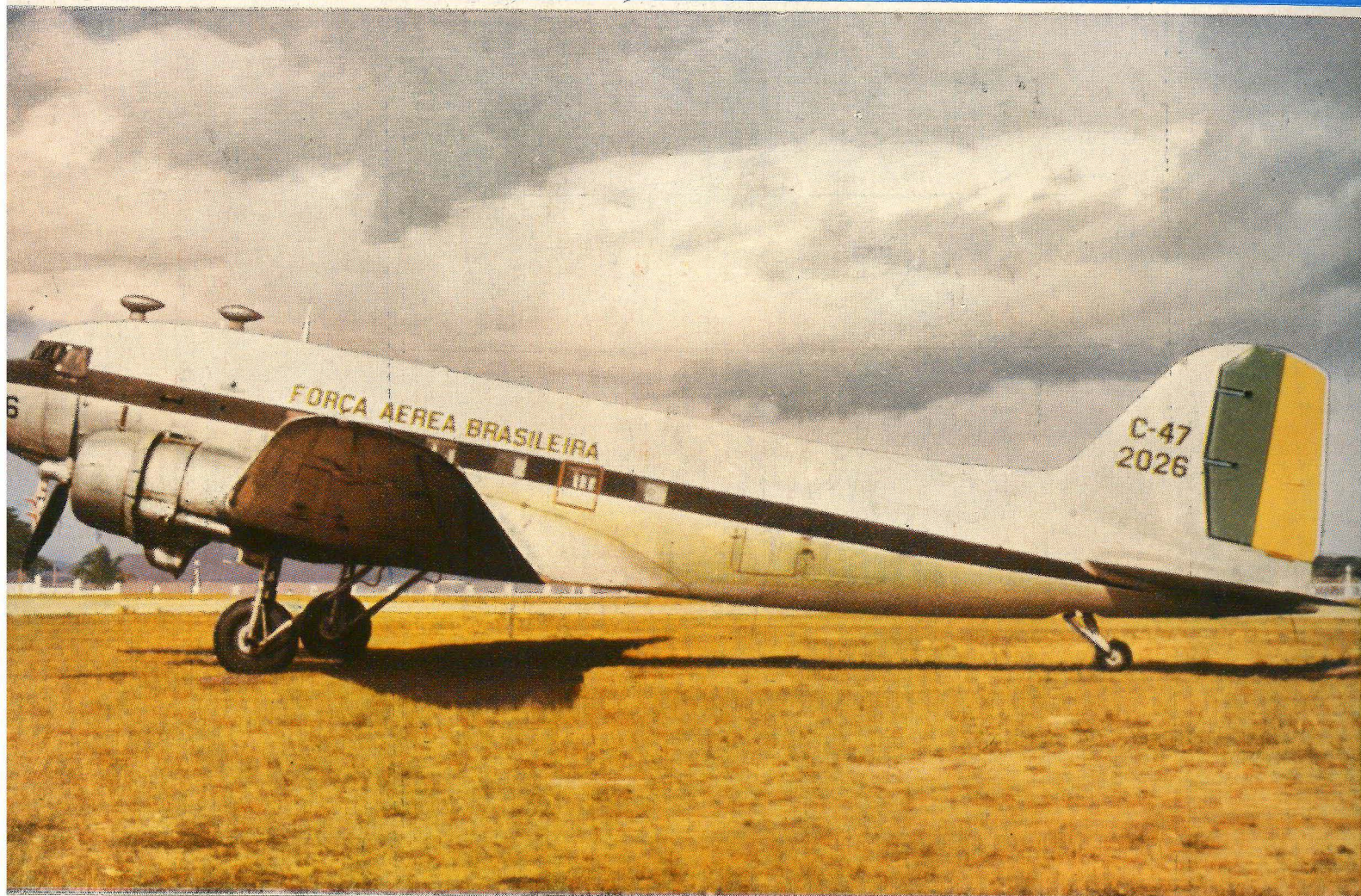
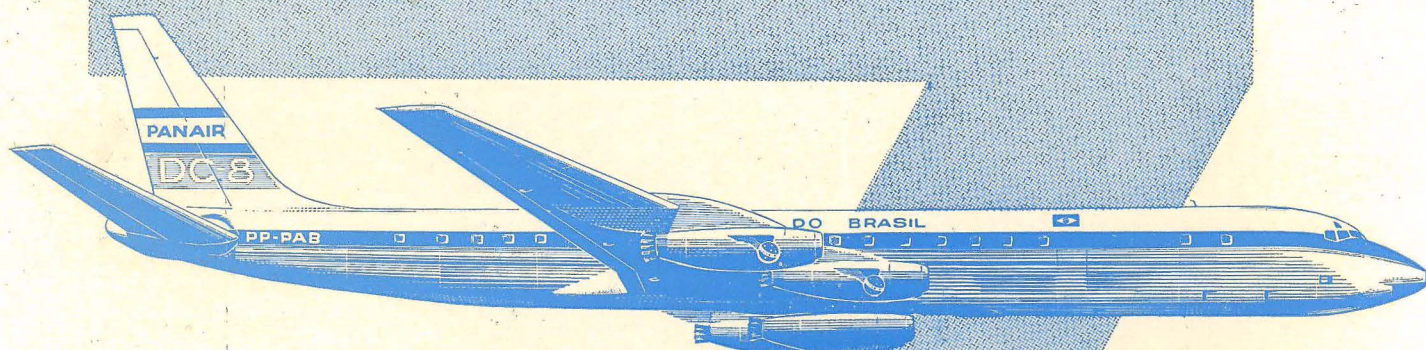


REVISTA DE AERONÁUTICA



NOVEMBRO - DEZEMBRO DE 1964

AGORA ↓



VIAGENS SEMANAIS

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

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



RECORDISTA DE TRAVESSIAS DO ATLÂNTICO!

PANAIR



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

REVISTA DE AERONÁUTICA

ANO 7 - N.º 29 - NOVEMBRO - DEZEMBRO
1964

Publicação bimestral, editada pelo
CLUBE DE AERONÁUTICA

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

DIREÇÃO

Diretor:

Maj Brig R/R RAPHAEL LEOCÁDIO DOS SANTOS

Redator-Chefe:

Maj Brig R/R HENRIQUE AUGUSTO DO AMARAL
PENNA

Redatores:

Maj Brig R/R IVO GASTALDONI

Maj Brig R/R Dr. WALDEMAR BASGAL

DEOCLÉCIO LIMA DE SIQUEIRA — Cel Av

GERALDO LABARTHE LÈBRE — Cel Av

ALOÍSIO NÓBREGA — Maj Av

Publicidade:

Brig do Ar R/R MANOEL BORGES NEVES FILHO

Secretário:

CARLOS CÂNDIDO DE PAIVA — Cap Av R/R

Tesoureiro:

ÉZIO DE LUNA FREIRE — 1.º Ten I Aer

Revisora:

GLASSY MATTOS DE CARVALHO

Encarregado da Impressão e Ilustração:

JOAQUIM DIAS CORRÊA

Impressor:

CARLOS SERPA

SUMÁRIO

	Páginas
Militarização da Força Aérea Brasileira — Maj Brig R/R Raphael Leocádio dos Santos	2
Saudação à Força Aérea Brasileira pela Pas- sagem do Dia do Aviador — Discurso proferido pelo Cel Oswaldo de Araújo Souza, da ESG	3
Passagem de Funções de Ministro da Aero- náutica — (reportagem)	4
O Major-Brigadeiro Grün Moss é o Novo Chefe Chefe do EMAER — (reportagem)	7
A Questão dos Terrenos do Campo de Marte — Maj Brig Nelson Freire Lavenère Wan- derley	10
A Sociologia no Brasil — Sílvio Constantino de Carvalho — Cel Av Eng	13
Oficial da FAB Ganha Prêmio Literário — Reportagem de G. M. Carvalho	17
Com a Palavra o Leitor	18
Oração a Santos Dumont — Maj Brig Eng Oswaldo Balloussier	19
O Major Seversky e o Poder Aéreo — Geraldo Labarthe Lèbre — Cel Av	21
A Informação Aeronáutica no Computador — Maj Brig Eng João Mendes da Silva	24
Características Constitucionais da Democracia Brasileira — Godofredo Pereira dos Passos - Ten Cel Av	27
Origens do Poder e do Estado — Hélio Rangel Mendes Carneiro - Ten Cel Av	31
Reportagem Social	35
Aeromodelismo — Haroldo Sauer Guimarães — Maj Int	39
Realidade Estatística na Segurança de Voo da Aviação Comercial Brasileira — Dr. Fer- nando Rodrigues dos Santos - Cel Med Aer	45
Notícias da Aeronáutica	58
Os Desafios do Mundo Novo Atingem, Princi- palmente, a Escola — H. Benatti Jr. - Cap Esp	61
Considerações em Torno do Problema da De- nominacão e das Fontes no Diploma Aero- nautico Brasileiro — Octanny Silveira da Mota	63
A Lockheed Estuda um Avião de Transporte para 10 000 Milhas — Joseph W. Carter	72

ANUNCIAM NESTE NÚMERO

Panair do Brasil S/A	1.ª contracapa
Viação Aérea São Paulo S/A	2.ª contracapa
VARIG	última capa
	Páginas
Esso Brasileira de Petróleo	16
KLM — Cia. Real Holandesa de Aviação	26
SADIA — Transportes Aéreos	43
Cia. Atlantic de Petróleo	44
Myrta S/A — Sabonete Eucalol	57
Cia. de Cigarros Souza Cruz	59
Standard Electrica S/A	60
IBC	70

NOSSA CAPA: O C-47 n.º 2026 do CAN

Nesta hora, quando sentimos que se aproxima a ocasião de o C-47 deixar o serviço ativo da FAB, a REVISTA DE AERONAUTICA rende homenagem a êsse extraordinário avião que tem a seu crédito uma fôlha interminável de relevantes serviços prestados às nossas Forças Armadas e ao nosso País. Estendemos, com justiça, a nossa admiração às valorosas equipagens e aos incansáveis especialistas da manutenção que, à custa de tanto devotamento, conservaram o C-47 cruzando sobranceiro os caminhos do espaço.

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

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

MILITARIZAÇÃO DA FÔRÇA AÉREA BRASILEIRA

O nôvo Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica no seu discurso de posse considerou, entre outros assuntos, o da militarização da Fôrça Aérea Brasileira. Publicamos neste número, aliás, a referida oração do Major-Brigadeiro Grün Moss, dado que muitos camaradas não tiveram a oportunidade de ouvi-la. Trata-se de uma peça que merece a atenção dos componentes da Aeronáutica, sobretudo de seus elementos mais graduados, sôbre os quais recaem as responsabilidades de comando e liderança.

Não vamos aqui tecer comentários sôbre os conceitos emitidos pelo ilustre Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, pois temos conhecimento amplo das nossas limitações. Além disso, o discurso em causa está vazado em termos suficientemente explícitos que dispensam interpretações. O nosso propósito é aproveitar a oportunidade para dizer também o que pensamos sôbre a militarização da Fôrça Aérea Brasileira. Naturalmente poderá causar espanto ao leitor que ainda haja providências a tomar no sentido de ser dada uma feição militar mais completa à FAB. O fato, porém, é que a nossa Fôrça Aérea, como acontece com o Exército e a Marinha, busca incessantemente a eficiência operativa e esta se fundamenta sobretudo na organização e no preparo militar. Temos bem presente, por outro lado, que tudo isso tem origem numa doutrina atualizada, cujas regras práticas, normas e processos estabelecem as bases pa-

ra o emprêgo, bem como orientam a organização e o preparo das Fôrças Armadas. Sendo, pois, a doutrina a peça-matriz da eficiência operativa, é muito natural que a tenhamos na devida conta, na hora em que se dedica tôda atenção à militarização da Fôrça Aérea Brasileira, vale dizer à sua preparação militar para o emprêgo.

No que diz respeito à doutrina, temos o dever de salientar que o Estado-Maior da Aeronáutica andou sempre muito bem avisado a respeito da sua importância prioritária. Haja visto que, mesmo à falta de elementos básicos cuja elaboração compete a escalão combinado de nível superior, o EMAER propiciou à FAB os principais documentos doutrinários, inclusive regulamentos e manuais de que carecia para o cumprimento de sua missão. Tendo em conta, porém, que a doutrina tem de ser revista periodicamente para atualizá-la ou mesmo reformulá-la em face das alterações havidas nos fatores de influência e nos seus elementos básicos, voltamos ao nosso ponto de vista, já manifestado aliás nesta página anteriormente, de que é preciso sem mais tardança resolver essa tarefa essencial.

Justo, portanto, é que renovemos a nossa opinião a respeito da necessidade premente de reformulação da Doutrina Militar Brasileira, da qual derivam as doutrinas particulares, do Exército, da Marinha e da Aeronáutica. Sem a reformulação da

doutrina principal e mais ampla, concernente ao emprêgo combinado das Fôrças Armadas, o esforço tentativo de cada Fôrça Singular pode não ser realizado na direção mais adequada. Até hoje, pelo menos, temos observado que cada uma das nossas Fôrças Armadas tem procurado solucionar seus problemas de organização e preparo, para emprêgo segundo seus próprios pontos de vista e doutrinas particulares, muitas vêzes divorciados de certos fatores de influência e até mesmo de elementos básicos inerentes ao nosso País, resultando, na prática, numa série de atritos e mal-entendidos que, em última análise, só prejudicam a eficiência da nossa máquina militar.

Enquanto, porém, se aguardam as providências que competem aos escalões superiores, nos quais atualmente só temos motivos para dar o mais amplo crédito, há tarefas da maior importância que podem ser levadas a termo na Fôrça Aérea Brasileira. A êsse respeito e no tocante à militarização, o discurso do Major-Brigadeiro Grün Moss, nôvo Chefe do EMAER, traça o roteiro que naturalmente vai ser seguido.

Aventuramo-nos ainda a dizer que a militarização da Fôrça Aérea Brasileira, em todos os seus pormenores, inclusive no aspecto marcial de seus componentes e no aprimoramento das virtudes militares, deve constituir um objetivo buscado à custa de qualquer sacrifício. Trata-se mesmo de uma questão de sobrevivência.

Maj Brig R/R RAPHAEL LEOCÁDIO DOS SANTOS

Saudação à Fôrça Aérea Brasileira pela Passagem do Dia do Aviador

Discurso proferido pelo Cel Oswaldo de Araújo Souza, na Escola Superior de Guerra, no dia 22-10-64.

Venho hoje, por delegação de S. Exa. o Sr. Comandante da Escola Superior de Guerra, trazer em seu nome e no de todos nós — civis, militares da Marinha e do Exército — que aqui trabalhamos com os olhos postos na Segurança Nacional, um abraço fraternal a nossos irmãos de armas da gloriosa Fôrça Aérea Brasileira, por mais um Dia do Aviador que transcorrerá amanhã, 23 de outubro.

Escolhendo como sua data magna aquela que celebra o feito imortal de Alberto Santos Dumont, ao dominar o vôo do mais pesado que o ar, quis com isso nossa Fôrça Aérea reivindicar para si a legenda de pioneirismo e arrôjo de seu patrono. Arrôjo e pioneirismo que se tornaram uma constante dos aviadores militares brasileiros, desde os dias heróicos da criação de nossa Arma Aérea, no fim do primeiro quartel d'êste século. Do Galeão ou dos Afonsos, foram todos êles arrojados pioneiros que se lançavam contra o desafio de nossos céus, nem sempre azuis, a devassar os segredos de rotas que servissem de pontes do vasto arquipélago que era nossa Pátria. Balizadas embora por corpos de muitos d'êsses heróis, uma a uma foram elas sendo perlustradas, a ligar entre si as cidades do litoral, a manter o contacto com as vilas e povoados do interior.

Tanto cresceram e se agigantaram nessa tarefa imensa, que já transcendiam das corporações que lhes deram vida. Não que se descurassem da finalidade bélica de seus engenhos, que representam para nós, da terra ou do mar, os melhores olhos, a projeção, no espaço, de nossas vontades e de nossos fogos. Mas aquelas jovens águias, ainda que nascidas no bucolismo da baixada dos Afonsos, ou ao acalanto murmurado das mansas águas do Galeão, haviam aprendido a amar os espaços sem fim; libertas dos horizontes confinados do comum dos homens, ansiavam por asas mais potentes, por pousos mais longínquos, que lhes permitissem cruzar e recuzar nosso vasto País num nôvo surto de bandeirantismo unificador. Não compreendiam a timidez do passo de seus irmãos da superfície; nem podiam ser entendidos, em seus sonhos grandiosos, por quem tinha de pulverizar um orçamento militar, já de

si parco, por tôda uma gama de instalações e serviços a manter, equipamentos e suprimentos a adquirir.

Mas, impunha-se aproveitar aquela ânsia de infinito, aquela vocação de grandeza. E assim, a 20 de janeiro de 1941, nascia a mais jovem de nossas Fôrças — a Fôrça Aérea Brasileira — fusão de dois pugilos de bravos — as Aviações Militar e Naval — que iria prosseguir, nos céus da Pátria, as jornadas gloriosas de seus precursores e criar, por seu turno, novos motivos de orgulho para todos nós.

Provada nas patrulhas do Atlântico, contra as matilhas de submarinos nazistas, e como integrante das Fôrças Aéreas Aliadas nos céus da Itália, aos heróis da paz juntou a FAB o tributo de sangue de seus guerreiros. Jovem como é, a Fôrça Aérea Brasileira já é adulta: sabe o que quer, e porque o quer. E nós já aprendemos a compreender-lhe as necessidades e os anseios.

Suas bases e campos de pouso se interiorizam, no mesmo pioneirismo dos primeiros anos, deixando à Aviação Civil a tarefa de manter em tráfego as rotas desbravadas. O ronco dos velhos aviões vai aos poucos (infelizmente muito aos poucos) sendo trocado pelo silvo das turbinas. E se ainda não nos podemos orgulhar de ver a estrêla auriverde imposta às asas prateadas dos mais modernos aviões de combate, resta-nos a certeza de que, quando isso fôr possível, pulsos firmes e vontades ardentes de nossos irmãos da FAB não faltarão para manejá-los. Adestrados, a despeito da pobreza de seus meios, nas melhores técnicas, confiamos nêles, na Paz como na Guerra, para levar-nos aos mais recônditos rincões de nosso território como para nos emprestar o apoio de suas máquinas de guerra nas mais difíceis condições de combate.

É por isso que esta Escola, berço e arauto do espírito de integração que, para felicidade nossa, rapidamente vai tomando corpo em nossas Fôrças Armadas, saúda a Fôrça Aérea Brasileira, rememora seus feitos gloriosos e lhe augura um futuro ainda mais grandioso. Pouco nos importa a côr de nossos uniformes — somos todos, apenas, Soldados do Brasil.

Passagem de Funções de Ministro da Aeronáutica

Cercado pelo respeito e pela admiração de toda a Aeronáutica Brasileira, o Major-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère Wanderley passou as funções ministeriais ao Major-Brigadeiro Márcio de Souza e Mello. Os acontecimentos que levaram o ex-Ministro a formular o seu pedido irrevogável de exoneração foram ansiosamente acompanhados pela Força Aérea Brasileira que se manteve disciplinada e coesa, com o pensamento voltado para o cumprimento do dever.

Na solenidade de passagem de funções, o Major-Brigadeiro Wanderley pronunciou o seguinte discurso: "Ao passar as funções de Ministro da Aeronáutica, desejo, inicialmente, expressar o meu agradecimento a todos os diretores-gerais, comandos de Zonas Aéreas, comandos aéreos e a todos os demais que, direta ou indiretamente, cooperaram com a minha administração, que tornaram possível o que foi realizado ao corrente ano.

Agradeço particularmente ao Estado-Maior da Aeronáutica e ao seu chefe, Exmo. Sr. Ten-Brig Henrique Fleiuss, pelo muito que realizaram em trabalhos de planejamento, em estudos e na coordenação dos assuntos relacionados com a Força Aérea Brasileira.

Passo o Ministério da Aeronáutica às mãos honradas e dignas do Exmo. Sr. Major-Brigadeiro Márcio de Souza e Mello, apresentando os meus melhores votos para que, com suas reconhecidas qualidades de liderança, com sua capacidade profissional e com o seu elevado senso de patriotismo, conduza com firmeza as atividades da FAB, auxiliando o Exmo. Sr. Presidente da República na solução dos delicados problemas pendentes.

Somos testemunhas, há mais de 20 anos, do espírito de abnegação do pessoal que constituiu a FAB, do seu patriotismo e do seu elevado espírito de cooperação, com as demais Forças Armadas e com todas as entidades federais, estaduais, municipais e particulares, que tenham qualquer parcela na obra gigantesca do desenvolvimento do Brasil.

Por isso, temos fé que, sejam quais forem as dificuldades, a FAB prosseguirá coesa de encontro ao seu destino glorioso, honrando as tradições do passado e marchando para um desenvolvimento adequado, consentâneo com o progresso do Brasil".

O novo Ministro da Aeronáutica, Major-Brigadeiro Márcio de Souza e Mello, ao assumir o delicado posto, usou da palavra dizendo o seguinte: "Apresentamos a todos, de início, os agradecimentos muito sinceros pelo comparecimento a esta solenidade, gentileza que nos penhora e enaltece. Vemos com justa alegria e vivo desvanecimento a presença de todos e



Os Majores-Brigadeiros WANDERLEY e MÁRCIO cumprimentam-se quando da passagem do cargo de Ministro da Aeronáutica

dela ganhamos estímulo para a árdua tarefa que nos foi imposta. Nesse particular saliento aqui a solidariedade que me vêm trazer os senhores Ministros da Marinha e da Guerra, numa demonstração eloqüente de confraternização das Forças Armadas.

Sr. Major-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère Wanderley: Reconhecemos redobrada responsabilidade do cargo de Ministro da Aeronáutica por o atingirmos depois de exaltado pela inteligência, pela cultura e pela serenidade de V. Ex.^a, que soube imprimir às suas decisões as características invulgares do seu patriotismo, da sua dedicação e do seu discernimento.

Envaidece-me, novamente, a Força Aérea Brasileira em proclamar a parcela vultosa de serviços relevantes de que já lhe é devedora a nossa Pátria.

Pessoalmente, na nossa primeira ação como Ministro da Aeronáutica, afiançamos a V. Ex.^a que os agradecimentos e louvores externados pelo Senhor Presidente da República concretizam o pensamento dominante na coletividade a que V. Ex.^a vem apresentando o brilho e o relêvo que caracterizam, sem solução de continuidade, sua excepcional carreira militar.

Senhores:

Alçados ao desempenho destas altas funções, aqui chegamos na convicção inabalável de que o fazemos no estrito cumprimento de uma decisão do Excelentíssimo Senhor Marechal Castelo Branco e no imperativo intransferível de assegurar continuidade e fidelidade aos ideais cristãos e patrióticos da revolução nacional, para cujo êxito empenhamos tudo de quanto pudermos dar.

Hoje, ao assumirmos o pôsto que nos foi atribuído pelo eminente Chefe da Revolução de 31 de março, a todos asseguramos que no respectivo desem-

penho poremos tôdas as nossas energias e tôdas as forças que nos animam.

As experiências adquiridas em já longa vida profissional, na ascensão hierárquica, na multiplicidade de funções, nos cursos regulamentares, permitiram-nos o conhecimento direto da quase totalidade dos problemas profissionais e fundamentaram a convicção de nos empenharmos em ampla reformulação de conceitos e na imposição de adequada reestruturação pessoal e administrativa.

Todos os problemas a serem resolvidos serão devidamente equacionados, e, dentro da orientação do preclaro Comandante-em-Chefe das Forças Armadas e dos recursos obtidos, buscaremos assegurar as condições indispensáveis a dotar a Força Aérea Brasileira dos meios capazes a bem cumprir, com eficiência crescente, a missão que lhe cabe. Meus dignos companheiros da Força Aérea Brasileira não desconhecem as condições excepcionais em que chegamos a êste cargo, dando predominância ao nosso desejo incoercível de preservar a unidade que devemos manter, de modo que o Excelentíssimo Senhor Presidente da República possa permanecer dirigindo o País livre da ação demolidora dos inimigos, ostensivos ou embuçados, da Revolução de 31 de março e que são os mesmos nefastos e contumazes inimigos do Brasil.

A aceitação do alto cargo em que estamos investidos decorreu, predominantemente, da confiança absoluta que nos inspira o ínclito militar Marechal Castelo Branco, Presidente da República.

Não desconhecemos e não subestimamos as dificuldades múltiplas que acompanham o exercício das atividades de Governo, máxime na situação atual do País, atingido profundamente pela incapacidade moral

e política dos detentores do poder varridos pelo ímpeto saeneador da Revolução de 31 de março.

A Aeronáutica, duramente atingida pela premeditada orientação para o caos, para a indisciplina, para o desaparelhamento em pessoal e em material, necessita de crescente esforço conjugado de todos os seus integrantes, militares e civis que souberam manter e que se mantêm fiéis à mística do cumprimento do dever e do amor ao Brasil, que almejamos grande e respeitável no conceito das nações livres e soberanas.

Esta tarefa não é obra de um grupo, mas incumbência intransferível de todos, pelo trabalho, pela solidariedade, pela fraternal conjugação de ação e de pensamento dos que, verdadeiramente, amam ao Brasil e servem à Aeronáutica.

Esta cooperação indispensável não nos faltará e como acreditamos na afirmação do venerando Padre Antônio Vieira: "o melhor modo de pedir é agradecer", renovamos e reiteramos, a todos, o nosso melhor muito obrigado".

ALGUNS DADOS SÔBRE O NOVO MINISTRO

O Major-Brigadeiro MÁRCIO DE SOUZA E MELLO, atual Ministro da Aeronáutica, é filho do Contra-Almirante Francisco Agostinho de Souza e Mello e de D. Maria dos Anjos Malheiros de Mello, natural do Estado de Santa Catarina, ali nascendo em 26 de maio de 1906.

Ingressou na vida militar a 3 de março de 1925, quando se matriculou na Escola Militar de Realengo, sendo declarado Aspirante a Oficial em 20 de janeiro de 1928, como integrante da primeira turma de cadetes da Arma de Aviação do Exército. A 16 de agosto do mesmo ano foi promovido ao pôsto de 2.º Tenente e ao de 1.º Tenente em 14 de agosto de 1930. Nesse

ano foi nomeado para exercer as funções de Secretário da Escola de Aviação Militar. Em 9 de janeiro de 1931, pelo Aviso n.º 21 do Sr. Ministro da Guerra, foi pôsto à disposição do Ministério das Relações Exteriores, a fim de ficar adido à Esquadri-
lha Italiana em sua permanência no País. No dia 13 do mesmo mês, foi tornado público que partira para a cidade de Vitória como componente da esquadri-
lha brasileira de aviões Potez T O E, incumbida de escoltar até o Rio de Janeiro a Esquadri-
lha Italiana do Comando do General Italo Balbo. Em 1933, por decreto assinado a 16 de junho, foi promovido a Capitão. Deixou então as funções de Secretário do Grupo Misto de Aviões, que exercia desde 24 de outubro de 1931, passando a Adjunto da 2.ª Divisão da Diretoria de Aviação Militar. Em 1935, foi Chefe da 3.ª Divisão do Departamento Militar da Escola de Aviação Militar e Instrutor de Tiro e Bombardeio, passando a Instrutor-Chefe do citado Departamento no período de maio de 1936 a março de 1938. Nesse último ano, por decreto de 7 de setembro foi promovido a Major e, em dezembro, diplomou-se no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais de Aviação. Voltou ao Campo dos Afonsos em 1939 para exercer as funções de Chefe interino da 1.ª Divisão do Estado-Maior da Escola de Aviação Militar (correspondente à direção do ensino). Desenvolveu também, nesse período, grande atividade no Correio Aéreo Nacional, coincidindo ser então o piloto que maior número de viagens realizou na rota Rio-Assunção. No ano imediato foi matriculado no Curso de Preparação da Escola de Estado-Maior do Exército, em cujo Estabelecimento lhe foi encontrar a criação do Ministério da Aeronáutica, levada a efeito em 20 de janeiro de 1941. Transferindo-se para a nova Corporação, foi promovido ao pôsto de Tenente-Coronel-Aviador no mês de dezembro, atuando em tal ocasião como adjunto no Serviço de Bases e Rotas Aéreas. Por decreto de 14 de feve-

reiro de 1942, foi-lhe concedida licença para exercer atividades técnicas na aviação civil, retornando às atividades militares dois anos após, conforme decreto nesse sentido de 15 de janeiro de 1944. No dia 24 do mesmo mês foi nomeado Comandante da Base Aérea de Santos.

Em outubro de 1944 foi mandado freqüentar cursos militares nos Estados Unidos, onde se diplomou na Command and General Staff School, de Fort Leavenworth, Kansas, e na Army Air Forces School of Applical Tacties, de Orlando, Flórida. Regressando ao Brasil, foi classificado como Chefe da Seção do Estado-Maior da 4.ª Zona Aérea, cargo que assumiu em maio de 1945, para, em abril de 1946, efetuar matrícula no Curso de Estado-Maior da Aeronáutica e em fevereiro de 1947 ser nomeado seu Instrutor-Chefe. Sua promoção ao pôsto de Coronel-Aviador deu-se nesse interregno (novembro de 1946). Após a transformação do Curso de Estado-Maior da Aeronáutica em Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (5 de abril de 1948), foi designado Subdiretor de Ensino, cumulativamente com as funções de Chefe do Estado-Maior do Comando, cabendo assinalar também que nesse mesmo ano concluiu com aproveitamento o Curso Especial de Informações, realizado no referido Estabelecimento. Durante o período de janeiro de 1949 a abril de 1951 e todo o ano de 1952 foi Chefe de Seção do Estado-Maior da Aeronáutica.

Diplomou-se em 1953 no CSG da Escola Superior de Guerra. Em 1954, foi Subinspetor, servindo na Inspetoria até o mês de julho, quando passou a desempenhar, por necessidade do serviço, as funções de Subchefe de Aeronáutica do Estado-Maior das Forças Armadas. Já em outubro, entretanto, foi chamado a exercer o cargo de Chefe do Gabinete do Ministro da Aeronáutica. Novembro de 1955 encontrou-o como 1.º Subchefe

do Estado-Maior da Aeronáutica, do qual foi exonerado a pedido em junho de 1956. Por decreto de 7 de março de 1957, foi nomeado Comandante da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, pôsto em que permaneceu somente até 13 de agosto do mesmo ano, como consequência dos acontecimentos que tornaram conturbada toda essa fase da vida do Ministério da Aeronáutica e que resultaram das alterações de ordem política ocorridas no País em novembro de 1955. Em março de 1958, foi nomeado Assistente do Comando da Escola Superior de Guerra e ali designado, cumulativamente, Diretor do Curso de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas, funções essas que também desempenhou no transcorrer do ano letivo de 1959. Durante o Governo Kubitschek sofreu sete preterições de caráter político. Por força do decreto de 3 de fevereiro de 1961, iniciou, no dia 10, o exercício do Comando da 3.ª Zona Aérea. Sua promoção a Major-Brigadeiro verificou-se em 22 de abril de 1961. Em 20 de setembro de 1961 foi exonerado do Comando da 3.ª Zona Aérea por não ser da confiança do senhor João Goulart, a cujo governo se negou a dar qualquer colaboração, ocorrendo a sucessivas licenças-prêmios. Participante da Revolução de março, no dia 2 de abril assumiu o Comando da 4.ª Zona Aérea, cargo no qual o foi buscar agora o Presidente Castelo Branco.

OS VOTOS DESTA REVISTA

Esta REVISTA, na esperança de traduzir com fidelidade o pensamento da Família Aeronáutica, manifesta o desejo de que o nosso País, sob o governo honrado, patriótico e esclarecido do Marechal Castelo Branco, encontre brevemente a solução de seus angustiantes problemas, entre os quais ainda constatamos que alguns continuam pendentes no âmbito das próprias Forças Armadas. Estas,

(Conclui na pág. 69)

O MAJOR-BRIGADEIRO GRÜN MOSS É O NÔVO CHEFE DO EMAER

Realizou-se no Estado-Maior da Aeronáutica a cerimônia da passagem de funções do Ten Brig Henrique Fleiuss para o Major-Mrigadeiro G A B R I E L G R Ü N M O S S, nomeado nôvo Chefe do EMAER.

O ato foi presidido pelo Ministro da Aeronáutica, Major-Brigadeiro Márcio de Souza e Mello, e contou com a presença do Chefe do Estado-Maior das Fôrças Armadas, Gen Ex Pery Constant Bevilaqua, do Comandante do I Exército, Gen Ex Otacílio Terra Ururahi, de Oficiais-Generais do Exército, da Marinha e da Aeronáutica, de expressivo número de Oficiais da FAB, de diversas autoridades civis dos governos federal e estadual, jornalistas, bem como familiares e pessoas das relações do antigo e do nôvo Chefe do EMAER.

Após a leitura do Boletim, o Ten Brig Henrique Fleiuss pronunciou o seguinte discurso:

“Ao deixar as funções de Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, agradeço, aos meus companheiros Comandantes de Grandes Unidades, Diretores e Chefes de Organizações, o concurso de sua proficiente e cordial colaboração.

Dada essa circunstância, a Chefia do Estado-Maior da Aeronáutica não teve maiores dificuldades em coordenar esforços, grupar e selecionar atividades e exercer a atribuição do executivo do Ministro da Aeronáutica em relação à Fôrça Aérea.

É o Estado-Maior da Aeronáutica, Exmo. Senhor Major-Brigadeiro Gabriel Moss, servido por militares capazes e funcionários eficientes.

Os oficiais, de todos os graus, exerceram seus encargos com competência, zelo, dedicação e honestidade.

Tarefas, as mais variadas e complexas, que não serão aqui enumeradas, foram atendidas com o sentido de fôrça aérea, com o pensamento de fôrça armada e com amor ao Brasil.

Os trabalhos em curso deixados pelo nosso ilustre antecessor, o Exmo. Senhor Tenente-Brigadeiro Francisco Corrêa de Mello, tiveram prosseguimento e assim, sem solução de continuidade, buscamos para o escalão superior o equacionamento e a solução dos problemas selecionados por nítida prioridade.

Passado o período de averiguações impôsto pela revolução, a nossa atenção se voltou para a instrução e o enquadramento militar. A excelência dos resultados que pessoalmente constatamos nas Unidades das Bases Aéreas de Natal e Fortaleza e que, de forma geral, se repete pelas demais Unidades da FAB, é a afirmação de alto padrão profissional.

Procuramos, de nossa parte, pela dedicação, exemplo, trabalho e coerência e com a ajuda do brilho e competência dos nossos auxiliares, ampliar as condições de ânimo e de aplicação profissional para os que integram a Fôrça Aérea Brasileira.

O Plano de Ação elaborado pelo Estado-Maior da Aeronáutica e aprovado pelo Excelentíssimo Senhor Ministro situa os principais itens de atividade da Aeronáutica e estabelece os seus programas de implementação.

V. Exa., Senhor Chefe do Estado-Maior, encontrará cuidadoso elenco de providências que, evidentemente, terão que ser atualizadas em decorrência dos fatores que nelas se refletem.

O problema do material de vôo, colocado como o foi em termos reais e, a nosso ver, exequíveis, visando a incorporar novos padrões tecnológicos, opera-

cionais e de segurança, abre, com a feição admitida ou com as alterações julgadas oportunas, perspectivas promissoras às unidades de transporte e às de combate. Os trabalhos a respeito, já enviados ao Excelentíssimo Senhor Ministro, visualizam, ainda, as condições de exequibilidade para implantação de uma indústria de fabricação de aviões.

A competência de V. Exa., meu sucessor, no exercício da Chefia do Estado-Maior da Aeronáutica, corrigirá as falhas do planejamento que elaboramos e justificará, à luz de bons argumentos, perante os nossos Chefes, a necessidade de aperfeiçoar, pela substituição, ao menos em parte, o instrumento de trabalho dos nossos aviadores e técnicos.

Nas questões de pessoal, ensino e instrução, há estudos que se desenvolvem nesta Casa, tendentes a fundamentar a necessidade de maior compatibilidade entre o que se deve fazer, isto é — as missões — e o que se dispõe, em pessoal, para tal fim.

No campo da instrução, dois empreendimentos merecem ser ressaltados: o desenvolvimento de um curso de guerra revolucionária que abrangeu toda a Fôrça Aérea e alguns passos prudentes e firmes na seara espacial, através da efetiva colaboração de nossa parte em projetos de lançamento de mísseis. — Gradativamente, assim, tomaremos posição nessa entidade única — ar e espaço — campo único sem barreiras e sem limites (Gen White).

Relativamente ao ensino, a idéia dominante é ajustar a formação dos quadros, principalmente os de oficiais, à realidade de sua verdadeira e atual missão.

Parece que os conceitos que animam o nosso desenvolvimento de nação livre e democrática, tanto no campo social como no

econômico, sugerem um estilo de formação mais aberto à identificação e compreensão dos problemas nacionais.

Não é prudente, é nosso pensamento, deixar de reclamar a atenção de nossos oficiais para os anseios legítimos da Nação, fundamentados na índole e vocação de nossa gente, que ama a liberdade, que crê nos direitos fundamentais do homem, que informa a sua consciência em ordem jurídica respeitável e respeitadora e que inspira suas ações e atitudes em harmonia com o sentimento cristão que, desde o início, modela a alma nacional.

Através dessa formação mais em dia com as nossas necessidades e problemas, admitimos melhores perspectivas para a liderança, o que é fundamental para um organismo militar.

Se assim fôr, outras oportunidades surgirão no campo das unidades de combate, no setor do transporte, incluindo maiores ligações com as nossas fronteiras, nos serviços de busca e salvamento, nas missões de humanidade e, o que é altamente importante, a presença mais efetiva da Força Aérea no fortalecimento dos vínculos de integração de nossa Pátria.

Esse o trabalho que a nossa FAB já pratica, esquecendo-se de si para só se lembrar do Brasil e dos brasileiros. Substitui-me nas funções o Maj Brig Gabriel Moss, meu prezado camarada e amigo, o que é, por si só, uma certeza para um Estado-Maior mais ilustre. Os atributos morais, intelectuais e profissionais de meu sucessor valem por garantia na formulação das decisões oportunas, sérias e fundamentadas. Seria uma falta, quando me despeço, esquecer de citar o ilustre Oficial da Força Aérea dos Estados Unidos — o General John Bell, nosso conselheiro e dedicado amigo. Aos meus auxiliares, àqueles que me deviam subordinação e à Aeronáutica em geral, pois toda ela é vinculada ao Estado-Maior, as minhas despedidas que se verificam, por coincidência, nas proximidades

do Natal, despedidas fraternas e que traduzem em si agradecimento pela cooperação que me deram. No último boletim de nossa responsabilidade consignamos elogios àqueles que o mereceram; são referências que fogem da rotina porque expressam a sinceridade de nosso julgamento. Desejo a V. Exa. Maj Brig Gabriel Grün Moss os maiores sucessos nas novas funções. V. Exa., pelo seu passado que inclui este momento, tem direito, por todos os títulos, a tanto. Agradeço ao Maj Brig Nelson Freire Lavenère, ex-Ministro da Aeronáutica, a confiança com que me distinguiu e renovo-lhe a minha admiração e o meu aprêço. Foi dos Chefes mais ilustres que tive: sereno, culto, honrado, corajoso e perfeito na arte de transmitir aos seus subordinados e auxiliares — confiança, fé e devotamento à corporação e aos seus ideais.

No fim de minha carreira e com a experiência de tantos anos de serviço, ocorre-me exaltar o culto do dever, o dever militar, o dever cívico, o dever do sentimento, o dever da coerência das convicções, o dever de consciência, o dever para com a Força Aérea, o dever para com a Pátria — enfim, sempre o Dever.”

A seguir, o Major-Brigadeiro GRÜN MOSS, novo Chefe do EMAER, pronunciou o seu discurso, do seguinte teor:

“Endereçamos a Vossa Excelência, Senhor Tenente-Brigadeiro HENRIQUE FLEIUSS, as nossas primeiras palavras, levando-lhe, com sinceros agradecimentos, a reiteração do nosso aprêço e da nossa admiração.

Por certo, porém, não apenas aprêço e admiração: desde os albos da nossa vida militar ligam-nos laços de amizade, solidificada através do nosso convívio crescente nas sucessivas funções que temos desempenhado na ascensão hierárquica.

Quase sempre tem havido uma coincidência perfeita de objetivos e de procedimento. As eventuais divergências em que, por vêzes, nos temos encon-

trado — fruto da interpretação individual de problemas controversos — não têm sido senão ângulos diversos ao encarar uma só finalidade: a solução mais adequada ao progresso ou à atuação da Força Aérea Brasileira, a fim de cumprir a altíssima missão de assegurar as franquias democráticas impostergáveis nas nações civilizadas.

A ação de Vossa Excelência nunca fugiu a uma constante operosidade, a um permanente empenho em colocar sua lúcida inteligência e excepcional cultura a serviço das tarefas relevantes que acertadamente tem desempenhado.

Uma vez mais assim procedeu Vossa Excelência nesta sua passagem pela Chefia do Estado-Maior da Aeronáutica, que fica assinalada pelo êxito alcançado, graças ao descortínio e serenidade com que Vossa Excelência desveladamente agiu.

Por tudo isso, Excelentíssimo Senhor Tenente-Brigadeiro HENRIQUE FLEIUSS, ao agradecer-las, asseguramos empenhar todas as nossas energias e o limite de nossa capacidade para manter esta função ao nível a que Vossa Excelência a alçou.

Senhores:

Aqui estamos indissolúvelmente identificados e totalmente solidários com a posição assumida pelo eminente Ministro da Aeronáutica, Major-Brigadeiro MÁRCIO DE SOUZA E MELLO.

É por isto que, ao agradecer-lhe de público a nossa escolha, nos permitimos fazer nossas as suas próprias expressões ao assumir o Ministério:

“Meus dignos companheiros da Força Aérea Brasileira não desconhecem as condições excepcionais em que chegamos a este cargo, dando predominância ao nosso desejo inercível de preservar a unidade que devemos manter, de modo que o Excelentíssimo Senhor Presidente da República possa permanecer dirigindo o País livre da ação demolidora dos inimigos, osten-

sivos ou embuçados, da Revolução de 31 de março e que são os mesmos nefastos e contumazes inimigos do Brasil.”

Distinguidos pela aceitação de nosso nome pelo preclaro Senhor Presidente da República para as funções de que ora nos encontramos investidos, apresentamos a Sua Excelência nossos agradecimentos e, concomitantemente, reiteramos-lhe o empenho com que nos esforçaremos, mesmo arrostando a injustiça da incompreensão, a que o consciente sacrifício a que todos nos impusemos, assegure clima e tempo para a decisão a ser proferida pelo ilustre Senhor Marechal CASTELO BRANCO.

Não nos parece necessário prolongar estas considerações, amparando-nos no raciocínio lúcido de PASCAL, quando afirmou que “o homem se convence, em geral, melhor com os argumentos que êle mesmo encontra, do que com os que ocorrem ao espírito dos outros.”

Cada um, portanto, encontre na própria nobreza de caráter e no próprio dever de patriota as razões da própria convicção.

Nossa formação profissional, a responsabilidade dos cargos já exercidos e a exegese exata dos princípios de Estado-Maior impõem-nos afirmar o empenho a que nos devotaremos para evitar descontinuidade de ação.

Com êsse objetivo fundamental, reconhecemos a necessidade da manutenção e aprimoramento do plano de ação vigente.

É indispensável que a política aeronáutica brasileira assegure tôdas as condições imprescindíveis ao atendimento das legítimas aspirações nacionais e à efetivação dos inalienáveis compromissos internacionais.

Desejamos assinalar parecer-nos urgente proceder à militarização da Força Aérea Brasileira, mesmo correndo risco de sermos acoimados de incidência em redundância ou de perseguição ao óbvio.

Em verdade, julgamos que essa militarização deve atingir do homem ao material. Intensificação da instrução militar individual, dotação efetiva de material bélico — da munição portátil à pesada — e aviões de guerra permanentemente atualizados, utilizáveis e disponíveis.

Para nós, êsse o objetivo preferencial, primordial, predominante e que permitirá assegurar, caso alcançado, aos jovens integrantes de hoje da nossa Força Aérea, a concretização do que embalou e incentivou a nossa ultrapassada mocidade.

A palavra CONJUNTURA perdeu grandeza, aviltou-se e banalizou-se pelo emprêgo indiscriminado, o que não impede julgarmos traduzir, com veracidade, o que desejamos que ela signifique.

Permitam-nos afirmar, portanto, que a atual conjuntura nacional nas implicações reais que abrange em todos os campos de ação, mormente no econômico, condiciona e impõe que, sem sacrifício de nenhum fator essencial, o correntemente dito poder militar brasileiro adapte-se ou modifique-se, a fim de assegurar que eventual decisão armada possa ser apoiada na mobilização total dos recursos nacionais. Vale dizer que as Forças Armadas devem apresentar-se para aquela eventualidade, sem ultrapassar os recursos financeiros limitados pela angústia da presente fase inflacionária.

Essas devem ter sido algumas das razões de recente pronunciamento do Excelentíssimo Senhor Presidente da República ao concitar “todos os militares para o advento inadiável da integração das Forças Armadas”.

Por igual, essas considerações acrescidas à evolução inevitável dos problemas nacionais, em nós próprios atuaram, abrindo novas perspectivas e mostrando novos aspectos que, talvez, impliquem renovação de conceitos anteriormente esposados.

A Força Aérea Brasileira, parece-nos, não deve fugir ao apê-

lo de Sua Excelência à nossa compreensão e à nossa colaboração.

Êste é, sem dúvida, um dos problemas a ser analisado, de imediato, com a serenidade e a profundidade indispensáveis, pelo Conselho Superior da Aeronáutica.

Estamos convictos de que poderá ser apresentada ao Excelentíssimo Senhor Marechal CASTELO BRANCO a maior soma possível de elementos que lhe proporcionem estabelecer a solução oportuna e adequada.

Desejamos dirigir nossas palavras finais a todos os brilhantes companheiros que integram os quadros da Marinha e do Exército.

Os oficiais que constituímos, em 1941, os quadros iniciais da Força Aérea Brasileira, trouxemos conosco as arraigadas convicções do nosso patriotismo, hauridas nas matrizes tradicionais e legendárias da Armada e do Exército.

Todos nos mantivemos fiéis aos ensinamentos basilares da nossa formação: a Força Aérea Brasileira cresceu e expandiu-se sob a égide dos mesmos princípios de amor à Pátria e de exatidão no cumprimento do dever.

Nada mais lógico, portanto, do que endereçarmos aos herdeiros de TAMANDARÉ e de CAXIAS a expressão da confiança com que encaramos o futuro do Brasil que repousa, essencialmente, na nossa união, na nossa recíproca lealdade e na sintonia da nossa ação.

Seja a nossa derradeira frase a que leve, a todos os que nos sensibilizaram aqui comparecendo, nosso cordial agradecimento.”

Por último, fez uso da palavra o Ministro da Aeronáutica, Major-Brigadeiro Márcio de Souza e Mello, que disse o seguinte:

“Senhores: Cumprindo um dever de justiça, externo, nesta oportunidade, o reconhecimento da Força Aérea aos relevantes serviços prestados, não só a

(Conclui na pág. 18)

A QUESTÃO DOS TERRENOS DO CAMPO DE MARTE

Maj Brig NELSON FREIRE LAVENÈRE WANDERLEY

No dia 4 de agosto de 1961, o Presidente Jânio Quadros aprovou a relação de nomes para constituírem a Comissão para o exame dos terrenos do Campo de Marte, proposta na Exposição de Motivos PR-23 813-61, N.º 42, da Casa Civil da Presidência da República.

Essa Comissão ficou assim constituída:

Presidente: Dr. Adhemar Pereira Salgado — Engenheiro do Ministério da Fazenda.

Membros: Maj Brig Nelson Freire Lavenère Wanderley — Representante do Ministério da Aeronáutica;

Dr. Fábio Bonifácio Olinda Andrade — Representante do Ministério da Justiça e Negócios Interiores;

Cel Av Gilberto de Aquino — Representante da Diretoria de Aeronáutica Civil;

Bel. Odilon Bueno — Representante do Governo do Estado de São Paulo;

Dr. J. B. Viana de Moraes — Representante da Prefeitura Municipal de São Paulo;

Vereador Valério Giuli — Representante da Câmara Municipal de São Paulo.

O representante do Ministério da Aeronáutica, Maj Brig Nelson Freire Lavenère Wanderley, preparou o seguinte Parecer, encerrando ponto de vista do Ministério da Aeronáutica e que contém os elementos em que se baseia o direito de propriedade da União Federal sobre os terrenos do Campo de Marte:

O PONTO DE VISTA DA UNIÃO FEDERAL E DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

1. O ponto de vista da UNIÃO FEDERAL, na questão dos terrenos do CAMPO DE MARTE, é de que as referidas terras pertencem, e sempre pertenceram, desde 1761, à UNIÃO FEDERAL.

2. O ponto de vista do MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, como não podia deixar de ser, coincide com o da UNIÃO FEDERAL.

ÉPOCA EM QUE SE FIRMOU O PONTO DE VISTA DA UNIÃO FEDERAL

1. O ponto de vista da UNIÃO FEDERAL, com referência aos terrenos do CAMPO DE MARTE, firmou-se recentemente, quando a UNIÃO FEDERAL teve necessidade de defender-se da ação judicial, movida pela PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, em novembro de 1958, para entrar na posse dos terrenos do CAMPO DE MARTE.

2. Os técnicos da PROCURADORIA DA FAZENDA NACIONAL, em São Paulo, do ARQUIVO NACIONAL, do Rio de Janeiro, e da DIRETORIA DE ENGENHARIA DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, após exaustivas pesquisas, localizaram uma farta documentação que comprova, com segurança, que os terrenos do CAMPO DE MARTE sempre pertenceram à UNIÃO FEDERAL.

COMO FOI APRESENTADA A ARGUMENTAÇÃO DA UNIÃO FEDERAL

1. A argumentação da UNIÃO FEDERAL foi apresentada

por intermédio da PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA, em São Paulo, que, em março de 1959, contestou a ação judicial proposta pela PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO e que, durante o andamento do processo judicial, em novembro de 1959, teve oportunidade de juntar ao mesmo nova documentação.

2. Esta volumosa documentação contém dezenas de fotocópias de documentos existentes no ARQUIVO NACIONAL e numerosas certidões passadas pelo mesmo Órgão Federal, dos respectivos textos. Ela constitui uma comprovação irrefutável do direito de propriedade da UNIÃO FEDERAL sobre os terrenos do CAMPO DE MARTE.

3. A referida documentação ocupa mais de 160 fôlhas do processo judicial em questão, exatamente das fôlhas 56 a 67 do 1.º volume, e das fôlhas 104 a 261 do 2.º volume.

4. Entre os documentos acima referidos, constantes da argumentação apresentada pela UNIÃO FEDERAL, destaca-se o ESTUDO DOMINIAL DA "FAZENDA SANT'ANA", organizado em 1960 pela PROCURADORIA DA FAZENDA NACIONAL EM SÃO PAULO.

A FAZENDA SANT'ANA era a propriedade dos Padres Jesuítas que abrangia as terras do CAMPO DE MARTE.

5. O processo que a PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO move contra a UNIÃO FEDERAL, sobre a posse dos terrenos do CAMPO DE MARTE, está em andamento na 1.ª VARA DOS FEITOS DA FAZENDA NACIONAL, em São Paulo.

O DIREITO DE PROPRIEDADE DOS TERRENOS DO CAMPO DE MARTE NO TEMPO DOS JESUÍTAS

1. As terras hoje intituladas CAMPO DE MARTE constituem uma várzea, na margem norte do rio Tietê, que integrava uma propriedade dos Padres da Companhia de Jesus (Jesuítas) denominada FAZENDA SANT'ANA.

2. A FAZENDA SANT'ANA era composta de diversos sítios e chácaras adquiridas pelos Padres Jesuítas em diversas épocas.

Sua formação começou em 6 de fevereiro de 1623, com a doação aos Jesuítas, por Francisco de Rosário, de uma chacara na região de Sant'Ana.

3. Em 1665 e 1673, a FAZENDA SANT'ANA foi ampliada mediante a aquisição de novas terras.

Em 6 de fevereiro de 1675, o Reitor do Colégio dos Jesuítas, que ocupava a FAZENDA SANT'ANA, para ficar de posse de um documento comprovante do direito de propriedade dos Jesuítas, solicitou a expedição de uma CARTA DE SESMARIA das terras em questão, já por eles ocupadas há mais de cinquenta anos, descrevendo-as da seguinte maneira:

"Os ditos alagadissos seus pequenos matos ou capois que tem de testada do ditto sítio ate o ditto rio Anhembi e pelo ditto rio mais abaixo toda a terra que fica entre o caminho aterrado novo que agora fizerão que começa junto da ponte do ditto rio ate outro caminho aterrado antigo, que nelle se servirão antigamente os quais caminhos se chamão dos Pires hum, dos Camargos outro."

A localização desta SESMARIA é clara e fácil de ser identificada mediante o estudo dos documentos da época e das

certidões apresentadas pela UNIÃO FEDERAL em juízo. Trata-se da várzea na margem norte do rio Tietê (Anhembi) entre as duas estradas antigas que hoje se transformaram na rua Voluntários da Pátria (caminho dos Pires) e na rua Casa Verde (caminho dos Camargos). A SESMARIA solicitada pelo Reitor do Colégio de Sant'Ana foi concedida e registrada, a 18 de fevereiro de 1675 no Livro de Tombo das Sesmarias.

4. Posteriormente, as propriedades dos Jesuítas na região de SANT'ANA foram acrescidas com novas aquisições:

a — a do Sítio Ibiturua, situado na margem norte do rio Tietê, vizinho à FAZENDA SANT'ANA e limitado pelo Aterrado Real (continuação da rua Casa Verde) e o rio Cabuçu;

b — a doação feita pelo Capitão Francisco Dias Velho, aos Padres Jesuítas em 19 de dezembro de 1674, de uma SESMARIA de sua propriedade, na margem norte do rio Tietê, limitada pelo atual caminho do Bairro do Limão e abrangendo as várzeas da Casa Verde e do Limão, confinante com o Sítio Ibiturua;

c — a doação feita, por Matheus Pacheco de Lima, aos Padres Jesuítas em 29 de maio de 1680, do seu sítio denominado Manaqui (chamado atualmente Mandaqui) nos contrafortes da Serra da Cantareira, ao norte do Bairro de Sant'Ana.

5. Comprova-se assim que, até a expropriação das propriedades dos Jesuítas em 1671, a eles pertenciam as terras do atual CAMPO DE MARTE, que constituíam uma pequena parcela das extensas propriedades que possuíam na região de SANT'ANA.

6. A localização atual da SESMARIA DA FAZENDA

SANT'ANA, pertencente aos Jesuítas desde 1675, é a seguinte:

"confina ao norte com a rua Dr. Cezar, aberta ao longo dos valos da antiga FAZENDA SANT'ANA, pertencentes a João da Silva Machado; com o sítio Jequeira o qual pertencia a Francisco Antonio Baruel e que, em 1890, foi amigavelmente dividido entre Vitor Notmann, Cícero Bastos e Joaquim Eugênio de Lima; com o sítio Morinhos, pertencente ao Mosteiro de São Bento; com o sítio de Antônio José, vendido em 1 de fevereiro de 1845, por José Francisco de Almeida a Gertrudes Maria Baruel; e, finalmente, com o sítio Casa Verde até a rua Casa Verde, antigo Aterrado Real, por essa até o rio Tietê e por este acima, até a Ponte Grande e desta, pela rua Voluntários da Pátria, até a rua Dr. Cezar."

O DIREITO DE PROPRIEDADE DOS TERRENOS DO CAMPO DE MARTE, APÓS A EXPULSÃO DOS JESUÍTAS E ATÉ A PROCLAMAÇÃO DA REPÚBLICA

1. Em 1759 foram expulsos os Jesuítas do Reino de Portugal e de suas Colônias.

2. O Alvará Real de 25 de fevereiro de 1761 determinou que:

"dados os bens... em fundos de terras e casas... como bens vacantes, sejam incorporados no meu Fisco e Camara Real e lançados nos livros de Proprios de Minha Real Fazenda."

3. Em 12 de julho de 1766, foi feito o primeiro arrolamento dos bens reais da FAZENDA SANT'ANA.

4. Em 1769, 1771, 1783, 1789 e 1827, em novos inventários feitos, dos bens da Coroa, consta sempre a FAZENDA SANT'ANA.

5. Em 1819, alguns "cercados" foram cedidos a colonos portugueses ilhéus, em terras outrora pertencentes aos Jesuítas, nas regiões de Barro Branco e Mandaqui, com a declaração expressa de que:

"este terreno concede Sua Magestade... para cultivarem; quando assim não o pratiquem largarão as terras ao mesmo Augusto Senhor: portanto não as poderão vender, escambar, empenhar, nem alienar em parte, por qualquer título que seja, pois no caso de não cultivarem hão de voltar inteiras ao domínio de Sua Magestade..."

Isso mostra o interesse da Coroa em manter, para si, a propriedade das terras, na região de Sant'Ana, outrora pertencentes aos Jesuítas.

6. Em 28 de junho de 1877, o Governo Imperial fundou, no próprio nacional em questão, o **NÚCLEO COLONIAL SANT'ANA**, com 811 367 braças quadradas, abrangendo terras da FAZENDA SANT'ANA.

O DIREITO DE PROPRIEDADE DOS TERRENOS DO CAMPO DE MARTE APÓS A PROCLAMAÇÃO DA REPÚBLICA

1. Vimos, anteriormente, que os terrenos do CAMPO DE MARTE, como parte integrante da FAZENDA SANT'ANA, pertenceram aos Jesuítas desde 1675 e que, em 1761, passaram a pertencer aos bens da Coroa. Nesta situação dominial, foi encontrá-los a Proclamação da República.

2. Não havendo após esta data, lei alguma federal ou ato algum da administração federal, passando para o domínio do Estado ou Município as terras e próprios nacionais em questão, ou alguma lei especial desincorporando êstes bens para classificá-los na categoria de

terras devolutas, é evidente que as terras da FAZENDA DE SANT'ANA e, em consequência, as terras do CAMPO DE MARTE continuam pertencendo ao domínio da UNIÃO FEDERAL, nos termos do Decreto-Lei 9 766, de 5 de setembro de 1946, que reafirma:

"Art 1.º — Incluem-se entre os bens imóveis da UNIÃO:

.....

j) os que foram do domínio da Coroa."

"Art 200 — Os bens imóveis da União, seja qual for a sua natureza, não são sujeitos a usucapião."

O VETO DO PRESIDENTE PRUDENTE DE MORAES EM 1895

1. A Constituição Federal de 24 de fevereiro de 1891, no seu artigo 64 e parágrafo único, transferiu para os Estados as **terras devolutas** dentro do seu território e os próprios nacionais que não fôssem necessários ao serviço da UNIÃO.

2. O Projeto de Lei n.º 57, de 1895, que devia regulamentar os citados dispositivos constitucionais, incluiu como terras devolutas, nos termos do parágrafo único do artigo 64, todos os próprios nacionais.

3. O Projeto de Lei n.º 57 foi vetado pelo Presidente da República, Dr. Prudente de Moraes, com a argumentação de que:

"tôdas as terras devolutas são públicas, mas nem tôdas as terras públicas são devolutas. Com a denominação genérica de terras públicas compreendem-se:

- a) tôdas as que são aplicadas ao uso público;
- b) as reservadas;
- c) as incorporadas aos próprios nacionais;

d) as devolutas.

São terras devolutas as que não se acham aplicadas a algum uso público, nem reservadas para o serviço público, **nem incorporadas.**

Como não existe lei especial desincorporando êstes bens (os próprios nacionais existentes nos Estados) para êste fim especial de serem devolutas ou serem concedidas ao Estado, não é possível incluí-las na categoria de terras devolutas."

4. O veto do Presidente Prudente de Moraes foi mantido pelo Congresso Nacional, por uma votação de 129 votos contra 12, e firmou a legislação sobre o assunto.

5. Sem um ato expresse do Governo da UNIÃO, os próprios nacionais que a ela pertenciam continuam a constituir o domínio da UNIÃO. Os Estados receberam, por força do estabelecido na Constituição Federal de 1891, **apenas as terras devolutas**; as terras do CAMPO DE MARTE não eram devolutas porque integravam um próprio nacional, pertencente à UNIÃO, denominado FAZENDA SANT'ANA.

6. Quando o Governo do Estado de São Paulo baixou a Lei Estadual n.º 16, de 13 de novembro de 1891, concedeu aos Municípios que possuíam mais de 2 000 habitantes, as **terras devolutas** compreendidas num círculo de 6 quilômetros de raio, tendo como centro a praça principal da localidade; no caso da cidade de São Paulo, tal prescrição não pode abranger as terras do CAMPO DE MARTE, por nunca terem sido, desde 1675, devolutas.

7. As terras do chamado CAMPO DE MARTE foram incorporadas, em 1761, aos bens da Coroa e dêles nunca foram desincorporadas; com a Proclamação da República, passaram a constituir bens da UNIÃO FEDERAL e dêstes, também, nunca foram desincorporadas.

A SOCIOLOGIA NO BRASIL

SILVIO CONSTANTINO DE CARVALHO — Cel Av Eng

O presente trabalho foi apresentado na ECEMAR como tema da instrução de exposição oral, uma das disciplinas do currículo do Curso de Estado-Maior, em que se acha matriculado o autor.

Coube-nos a tarefa de encerrar a série de palestras que foi programada pela ECEMAR sobre assuntos referentes à Psicologia e à Sociologia.

É com grande satisfação que o fazemos e a consideramos grandemente facilitada, depois de enriquecida por essas magníficas exposições em que nos foram dados os conceitos e as definições de Sociologia, os seus fundadores e respectivas teorias, as Escolas Sociológicas e os seus métodos.

O nosso tema é: A Sociologia no Brasil.

Seguiremos, no desenvolvimento dos nossos trabalhos, um sumário simples, porque, além da INTRODUÇÃO e da CONCLUSÃO a que chegaremos no final, teremos a considerar praticamente um item, ou seja, as FASES da Sociologia no Brasil, procurando caracterizá-las, analisando rapidamente as teorias sociológicas e os seus seguidores e fazendo alguns comentários, também ligeiros, sobre sociólogos brasileiros e suas obras.

Assim, vejamos quais são essas fases:

Na história da sociologia no Brasil podemos distinguir 3 fases:

1.ª fase: da METADE do SÉCULO XIX a 1928 (anterior ao ensino e à pesquisa)

2.ª fase: de 1928 a 1936 (caracterizada pela introdução do ensino dessa matéria nas escolas do País)

3.ª fase: de 1936 em diante (com a associação do ensino e da pesquisa nas atividades universitárias).

No nosso País, somente por volta da 2.ª metade do século XIX é que surgem, a longos intervalos, estudos e trabalhos em que, na interpretação da história geral e literária, começam a notar-se idéias e tendências sociológicas, naturalmente acusando uma penetração maior ou menor do espírito e das correntes dominantes na Europa, principalmente na França.

A primeira fase é a mais dilatada de todas, caracterizada pelo aspecto teórico no estudo da matéria e pela preocupação em estabelecer uma teoria geral do social. O conjunto das obras e atividades, convergindo todo ele a caracterizar a Sociologia como ciência feita e acabada, insulada em teorias acolhidas como definitivas, quando a verdade é que, em todo esse período, ela estava ainda constituindo-se e lutava por se impor como ciência autônoma, com seu objeto e seus métodos próprios.

As influências que parecem preponderar são: o positivismo (A. Comte e Littré), o evolucionismo, de Spencer (de Greef, Gumplovicz), segundo o qual se nortearam alguns autores brasileiros e a escola antropológica italiana (com Sighele, Rossi, Ferri) e as teorias antropológicas, de que Ratzel foi um dos seus precursores.

Não pretendemos entrar em maiores detalhes sobre os pensamentos de cada um desses autores, tidos como fundadores da Sociologia, uma vez que já foram sobejamente analisados pelos oradores que nos precederam.

Diríamos apenas que é inegável que a Sociologia, como ci-

ência, foi fundada por Augusto Comte. Foi ele que batizou a ciência do social com o nome de Sociologia. Dizia que essa denominação, equivalente a “física social”, designa com um só nome a parte complementar da filosofia natural, que se refere ao estudo positivo das leis fundamentais dos fenômenos sociais. Considerou-a como a mais complexa das Ciências, colocando-a em último lugar na sua classificação, estabelecida em função da “complexidade crescente”, como ainda a admitiu abrangendo os resultados das demais. Todavia, apesar de querer fundar uma ciência positiva do social, Comte incluiu nela idéias metafísicas, como, por exemplo, do progresso. A Sociologia, para ele, fornecendo uma visão de conjunto, integral, da realidade social, consta de uma “estática social”, teoria geral da ordem espontânea das sociedades humanas, e de uma “dinâmica social”, teoria geral do progresso natural da humanidade. No seu entender, o progresso social é governado pela “lei dos três estados” (não devendo ser confundida essa lei com o “socialismo cristão”, idealizado por Saint-Simon). Assim, a humanidade passou por três épocas, a saber: teológica, metafísica e positiva.

De acordo com a lei dos três estados, no “estado teológico” domina a crença na origem sobrenatural do direito, das sociedades e das instituições sociais. É a época dos sacerdotes e dos militares. No “estado metafísico” domina a crença no contrato social, no direito natural absoluto e na soberania popular. É a “época jurídica”. Finalmente, no “estado positi-

A SOCIOLOGIA NO BRASIL
SUMÁRIO
INTRODUÇÃO
FASES DA SOCIOLOGIA NO BRASIL
Características de cada uma
Teorias Sociológicas e seus seguidores
Sociólogos Brasileiros e suas obras
CONCLUSÃO



vo" a ciência substitui a razão, a natureza e as forças misteriosas, na explicação do direito e da organização social. O papel fundamental nessa época é desempenhado pelo intelectual, principalmente pelo sociólogo.

Spencer também cogitou da dinâmica social. Para ele, a evolução parte do inorgânico para o orgânico, atingindo finalmente o super-orgânico. Assim, a evolução social é um aspecto da evolução geral, independente, portanto, da vontade humana, havendo duas fases: a militar e a industrial.

Na "fase militar", temos o absolutismo político, a ausência das liberdades e a centralização. As mulheres não têm direito nenhum e a poligamia é trazida pela guerra. Na sociedade industrial, diminuindo a incidência das guerras, a poligamia é substituída pela monogamia, a mulher melhora sua posição social, a livre iniciativa e a livre empresa substituem o trabalho compulsório. Nessa sociedade, a evolução caracteriza-se pelo aumento crescente da liberdade de todos, e, quanto mais liberdade houver, segundo Spencer, mais evoluída é a sociedade.

A escola antropogeográfica de Ratzel e de Ritter sustenta que a organização social e as instituições sociais dependem de condições geográficas, tais como o clima, o solo, o mar e os rios.

Essas são, portanto, as idéias principais das teorias que predominaram nesse período, e, dentro dessas correntes de pensamento e das várias direções para onde se encaminharam, vejamos as contribuições nos meios culturais do nosso País.

Seria por demais longo enumerar todos os autores e suas obras; citaremos alguns daqueles que se distinguiram pelos seus estudos e pesquisas sociológicas. Assim temos: F. A. Brandão Júnior que, sob a inspiração positivista, escreveu "A Escravidão no Brasil"; Silvio

Romero, que procura interpretar a História do Brasil, a Literatura e o Direito, segundo o evolucionismo spenceriano, e manifesta em sua obra "Ensaio de Sociologia e Literatura" conhecimentos das idéias e dos métodos de Fr. Le Play, que aplicou em estudos que não chegou a publicar, "O BRASIL SOCIAL" (1908); a Silvio Romero deve-se ainda, além de seus trabalhos, o início, por longo tempo sem seguidores, da pesquisa organizada e cientificamente elaborada de folclore, sobre o que nos deixou dois estudos fundamentais: Alberto Sales, também inspirado por Spencer, apresenta pontos de vista sociológicos, em "Ciências Políticas"; Fausto Barreto, com seus ensaios de tendências haeckelianas; os estudos bio-sociais de Lívio de Castro (A Mulher e a Sociologia) e Paulo Egídio, com quem, no Brasil e antes de 1900, surge a primeira análise de idéias durkheimianas, aplicando à Sociologia Jurídica os pontos de vista da divisão do trabalho de Emílio Durkheim.

Outros nomes poderiam ser citados, mas, a primeira grande obra, embora mais literária do que sociológica, escrita sob a inspiração bio-sociológica e antropogeográfica e apoiada sobre larga base de conhecimentos e observações científicas, nos é dada por Euclides da Cunha. Em "Os Sertões", analisa o choque das culturas no interior da Bahia, elaborando os seus estudos sobre problemas étnicos no Brasil, em época em que os conceitos de cultura e raça não estavam perfeitamente desbaraçados um do outro. Atribuiu ao meio um papel de condicionador das manifestações culturais do homem, reconhecendo a heterogeneidade social do País, em decorrência de sua diversidade geográfica e, nesse sentido, Euclides é um dos fundadores de nossa Sociologia Regional. Por outro lado, Guerreiro Ramos o considera vítima da antropologia racista de seu tempo, que viu a nossa formação à luz da teoria da luta de raças de Gumplovicz.

É, no entanto, com Oliveira Vianna, em "Populações Meridionais do Brasil" e "Evolução do Povo Brasileiro" e, mais tarde, com Gilberto Freire, em "Casa Grande e Senzala" (1933), que tiveram início realmente, de forma brilhante e fecunda, os modernos estudos de Sociologia no Brasil. Gilberto Freire, cuja fama atravessou as fronteiras do Brasil, teve essa sua obra traduzida para o espanhol, inglês e francês, lecionou Sociologia, de 1935 a 1937, na Universidade do Distrito Federal, foi convidado para lecionar nas Universidades de Harvard, Yale, Berlim, pronunciou várias conferências no estrangeiro, em universidades européias e americanas, como Sorbonne, Stanford, Colúmbia, Michigan, Coimbra e Madrid.

Para Gilberto Freire, a Sociologia deve destacar no fato social a "sociabilidade", entendendo por sociabilidade a condição do indivíduo (biológico) desenvolvido, dentro da organização social e da cultura; deve ainda destacar também o "processo" ou "forma" de interação, mercê do qual o indivíduo perde, de início, a pureza individual, para tornar-se, através de funções, homem social ou "socius". Demonstra a necessidade da Sociologia Geral para a compreensão dos fatos sociais especiais. Concluindo — Gilberto Freire considera a Sociologia uma ciência anfíbia, isto é, em parte natural, em parte cultural, e esclarece que deve ser considerada ciência anfíbia, por conveniência metodológica.

A maior parte, senão a totalidade dos escritores que se utilizaram de pontos de vista sociológicos, nessa primeira fase, eram autodidatas, eruditos ou diletantes que, de modo geral, tinham como fontes inspiradoras as obras que lhes caíam às mãos, e por isso cediam a influências variáveis. Mas, pelo interesse manifestado por sociólogos estrangeiros, sendo os primeiros a trazerem suas idéias para o nosso conhecimento, ou pelo valor intrínseco e verdadeiro de seus trabalhos, como

no caso dêsses que foram citados, são os precursores ou pioneiros da nova ciência no Brasil.

A êsse período sucedeu, com grande atraso em relação a quase todos os países da América Latina, o "da introdução do ensino da Sociologia", quando foram criadas, no Colégio Pedro II, a primeira cadeira de Sociologia, que estêve a cargo de Delgado de Carvalho, e, mais duas, na Escola Normal do Distrito Federal e de Recife. Em 1933 é fundado em S. Paulo o Instituto de Educação e, neste, a cadeira de Sociologia Geral e Educacional. Fernando de Azevedo introduziu no Código de Educação cadeiras de Sociologia, especialmente de Educação, em tôdas as Escolas Normais do Estado de S. Paulo.

Aqui, cabe notar uma peculiaridade da introdução da Sociologia no ensino brasileiro.

"Nos países hispano-americanos, o ensino dessa matéria começou, em geral, nas Faculdades de Direito, enquanto que no Brasil foi pelo Colégio Pedro II e Escolas Normais, somente penetrando no ensino superior em 1933". É certo que o ensino da Sociologia, entregue, no princípio, a professores em geral improvisados e autodidatas, e, portanto, a divagações mais ou menos literárias, sobre doutrinas duvidosas ou já ultrapassadas, se ressentiu profundamente, por longo tempo, da falta de especialistas devidamente preparados para êsse magistério. Não fôssem, de um lado, a fundação da Escola de Sociologia e Política e a criação das Faculdades de Filosofia no Rio e em S. Paulo e, de outro, o concurso das missões de professores estrangeiros, êle se teria arriscado a comprometer-se gravemente quanto à sua solidez, eficiência e orientação.

O fato mais característico, talvez, na história do ensino da Sociologia no Brasil, é o impulso recebido por essas missões de professores estrangeiros, norte-americanos e franceses, como Horace Davis, Donald Pierson,

G. Gurvitch, P. Arbousse, Jacques Lambert, além dos visitantes, como Radcliff Brown, que ministraram cursos especiais. Essa colaboração concorreu grandemente para a elevação do nível do ensino, dando-lhe logo caráter científico e abrindo perspectivas em várias direções, com predominância norte-americana e sob o influxo principal da escola durkheimiana, já existente entre nós, embora retificada em certos pontos e grandemente completada em outros, pelas contribuições de correntes modernas de pensamento, da Alemanha, Inglaterra e dos Estados Unidos.

Inaugurou-se, então, um período de efervescência e atividade intelectual, realmente fecundo para os estudos sociológicos no País. Fundaram-se sociedades, clubes, surgiu a revista "A Sociologia", única no gênero a circular no País até alguns anos atrás. Criaram-se sucessivamente outras cadeiras de Sociologia nas Universidades do Rio, S. Paulo e vários outros Estados, tanto nas oficiais como nas particulares e, entre estas, nas Escolas das duas Universidades Católicas do Rio e de S. Paulo. Instituíram-se bôlsas de estudos, e muitos estudantes já puderam fazer cursos de aperfeiçoamento e de especialização no estrangeiro, particularmente na França, Inglaterra e nos Estados Unidos. Em 1936, Gilberto Freire publica "Sobrados e Mocambos", e, logo após, o "Nordeste", continuando suas análises sobre a formação e a evolução da sociedade patriarcal brasileira. Como colaboradores dessa época temos, ainda, Fernando de Azevedo, C. Delgado de Carvalho, Carneiro Leão, Alceu Amoroso Lima, A. Costa Pinto e muitos outros.

Frutos daquela colaboração e dessas atividades que se desenvolveram em vários pontos do País, e fizeram de S. Paulo o principal centro de estudos e investigações sociológicas, é a associação do ensino e da pesquisa, isto é, a terceira fase da história dos estudos sociológicos no Brasil.

Essa associação se fez lenta e somente depois de sua aceitação em quase todos os países da América Espanhola; no entanto, foi no Brasil, em Recife e no Rio de Janeiro, com Gilberto Freire, A. Costa Pinto e A. Guerreiro Ramos e especialmente em S. Paulo, onde já existe um excelente grupo de pesquisadores, que tomaram maior impulso os trabalhos de investigação científica no campo da Sociologia e da Antropologia Cultural.

A colaboração estrangeira, os cursos intensivos de Ciências Sociais, as atividades científicas de professores, a extensão do regime de tempo integral às cadeiras de Sociologia, tudo isso, alargando o campo de investigações e congregando os que trabalham, tem contribuído para essa íntima e proveitosa associação.

Uma sociedade científica, com suas reuniões periódicas e sua revista, seria a base para melhor compreensão dos problemas comuns; daí o impulso que adquiriu a Sociedade Brasileira de Sociologia em que, em 1950, se transformou a Sociedade de Sociologia de S. Paulo, fundada em 1935. Essa sociedade, de âmbito nacional, com sede em S. Paulo e finalidades estritamente científicas, ramificou-se pelo País, onde já conta mais de cento e cinquenta (150) associados e cinco seções, em plena atividade. É filiada à Associação Latino-Americana, com sede em Buenos Aires, e à "Internacional Sociological Association", em Oslo, Noruega. Em 1954 promoveu o 1.º Congresso Brasileiro de Sociologia que, de acordo com os seus Estudos, devem repetir-se de 3 em 3 anos.

Desta forma, esperamos ter dado uma pálida idéia de como a Sociologia surgiu no País e da sua evolução até os nossos dias. Se levarmos em conta que estamos na infância da nossa História, como bem assinalou Oliveira Vianna, enquanto povos como o inglês, o francês e o por-

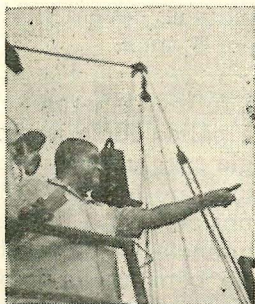
(Conclui na pág. 20)



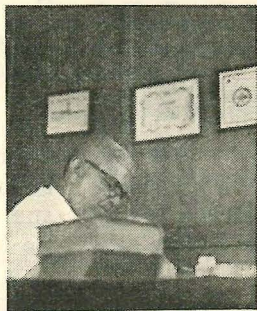
Também temos
o nosso
Juiz de Paz...

Seu nome é Ernani Siqueira: Juiz de Paz em Cabedelo

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



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



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



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



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

OFICIAL DA FAB GANHA PRÊMIO LITERÁRIO

Reportagem de G. M. CARVALHO

Oficial Médico da FAB ganha prêmio escrevendo sobre o Serviço de Saúde do Exército

A Academia Brasileira de Medicina Militar, associando-se às comemorações pelo transcurso do Centenário da Guerra do Paraguai (1865 — 1870), instituiu o prêmio General Dr. João Severiano da Fonseca (medalha e diploma), conferido ao melhor trabalho inédito sobre "Aspectos históricos da Medicina Militar na Guerra da Tríplice Aliança", tema ainda não estudado pelos historiadores. Concorreram, sob pseudônimo, vários oficiais-médicos do Exército e um da FAB, como se constatou após a identificação dos trabalhos.

O trabalho do Cap Med da Aer Dr. Roberto C. da Motta Teixeira, do Serviço de Saúde do COMTA, foi o premiado, recebendo a medalha e diploma correspondentes, em Sessão-Solene da Academia de Medicina Militar, em 8-12-64.

Seu trabalho deverá ser publicado, em livro, pela Biblioteca do Exército, em 1965.

A **Revista de Aeronáutica** congratula-se com o Dr. Roberto pelo feito, que engrandece

não só o Serviço de Saúde como toda a Força Aérea Brasileira.

De sua autoria, tivemos a satisfação de publicar os seguintes trabalhos:

1 — A Força Aérea Brasileira e a Convenção Internacional de Genebra — Revista de Aer — Maio — Junho — 1961.

2 — Equipamento de Sobrevivência para Equipes Aeroterrestres de Salvamento — Revista de Aer — Nov — Dez — 1962.

3 — Colête de Sobrevivência — Revista de Aer — Maio — Junho — 1963.

Designado, em dezembro de 1963, pelo então Comandante da Escola de Aeronáutica, Brig do Ar Raymundo Pires, para integrar a Comissão daquela Escola encarregada de apresentar sugestões ao Estado-Maior da Aeronáutica, para estudo das modificações a serem introduzidas no Código de Vencimentos e Vantagens dos Militares, o Dr. Roberto sugeriu, baseado em argumentação concreta e precisa, que fôsse dada nova re-



Cap Med Dr. Roberto C. da Motta Teixeira

dação ao capítulo dos incapacitados, estendendo a todos os militares reformados por motivo de saúde, não podendo prover os meios de subsistência, total e permanentemente inválidos para qualquer trabalho, as vantagens totais que antes só eram atribuídas aos incapacitados por acidente ou doença decorrente do Serviço. A sugestão foi aceita pelo EM Aer, aprovada pelas Casas do Congresso Federal e sancionada em Lei pelo Exmo. Sr. Presidente da República, na letra "d" do Art. 146 do Novo Código de Vencimentos dos Militares, de 30 de abril de 1964.

Uma sugestão nascida na Força Aérea Brasileira veio, pois, minorar de muito as privações de centenas de inválidos do Exército, da Marinha, das Forças Auxiliares e da própria Aeronáutica, que está, assim, de parabéns.

Oração a Santos Dumont

Oração proferida pelo Major-Brigadeiro Eng OSWALDO BALLOUS-SIER, no dia 19 de outubro de 1964, no túmulo de SANTOS DUMONT.

Entre os sentimentos que mais enobrecem os povos, está o do reconhecimento aos seus heróis, aos seus homens ilustres, notadamente àqueles cujos feitos marcam momentos decisivos e gloriosos da humanidade.

Não vivemos, mais, a época das catedrais nem das cruzadas. O materialismo no qual nos afundamos se espessa e se adensa gradativa e inexoravelmente cada ano que passa. Lançada à procura do conforto, imagem enganadora da felicidade, a humanidade perdeu de vista finalidades mais essenciais. Sem mesmo aperceber-se, ela obtura, uma após outra, com suas próprias mãos, tôdas as saídas que levam à luz, ela fecha-se numa casamata obscura, de onde, talvez bem cedo, o espírito não terá mais uma só fissura para chegar à claridade.

E, contudo, houve um tempo em que o artesão da Idade Média aceitava, feliz, a contingência de passar trinta anos de sua existência talhando, com o buril, uma única rosácea de pedra destinada ao vitral da Notre-Dame. Mal nutrido, mais mal alojado ainda, êle vivia com os pés na miséria, mas com a fronte na claridade do céu. Pobre no corpo desnudo, mas com a alma rica, êle era, sem dúvida, mais feliz que o homem de hoje, cheio de bens materiais, mas de alma vazia.

Contudo, um velho e nato instinto subsiste, ainda. Todo peito tem necessidade de respirar, todo coração tem necessidade de bater. Privada do ideal espiritual, por aqueles que conduzem seu destino, a humanidade civilizada do século XX, minada

pela nostalgia do entusiasmo, volta-se para empreendimentos menores. Não constrói mais catedrais, mas estádios de 200 000 pessoas.

Mas isso não lhe basta, não a satisfaz. A multidão tem sede de místicas, de místicas quaisquer que sejam. Tem necessidade de aclamar alguém, alguma coisa, de gritar sua admiração, seu temor e seu fervor, sobretudo se ela alia, à ação, aquilo que ela nunca deixou de compreender e amar: a nobreza e a coragem.

Por isso, estamos nós aqui, hoje, diante dêste éreo monumento, para prestar nosso preito de reconhecimento e de saudade a um dos maiores brasileiros, a um dos maiores homens do mundo civilizado.

Eis porque muito se desvanecem os brasileiros, à frente da FAB, da AERONÁUTICA, em homenagear, durante a Semana da Asa, há vários anos instituída, o pioneiro genial e audaz que abriu espaços intermínios aos intermínios anseios de progresso e civilização do gênero humano.

SANTOS DUMONT, com seu gênio inventivo, com sua imaginação que só nela própria tinha limites, pois nada estranho a obstaculizava, deu asas ao homem, libertou de seu meio terreno, dando-lhe nova dimensão, aquele que durante milênios, agrilhoado à gravidade terrestre, olhava para o céu e o desejava como ideal inatingível.

Sim, senhores. Foi isso que êsse mineiro de PALMIRA, pequeno no físico mas grande na

alma e no ideal, usando seu gênio criador, deu à humanidade, tornando-se o PAI DA AVIAÇÃO.

É importante ressaltar que, geralmente, os inventos partem de idéias utilitárias. O avião, porém, fugiu à regra histórica, pois, pela beleza incomparável de sua finalidade ascensional, nasceu no coração de SANTOS DUMONT.

A grande conquista foi antes sentimento, porque foi, precipuamente, temeridade, perseverança, idealismo, sonho de grandeza e de domínio.

As excursões do espírito humano, em todos os meandros da natureza, nunca prescindiram de inspirações afetivas para se tornarem úteis à humanidade. Nenhuma, porém, exigiu mais desprendimento, mais coragem, mais afetividade, mais coração que a penetração do Homem no espaço aéreo.

Não foi fácil, a SANTOS DUMONT, chegar à realização de sua grande obra. Sofreu várias decepções e muitos acidentes, que levaram a Princesa Isabel, numa homenagem aliada a um gesto de solidariedade, que só o instinto maternal nato sabe ter, a mandar-lhe uma medalha, com a seguinte carta, de 1 de agosto de 1903:

“Senhor Santos Dumont

Envio-lhe uma medalha de São Bento, que protege contra acidentes. Aceite-a e traga-a na sua corrente de relógio, na sua carteira ou prês a seu pescoço. Ofereço-lhe, pensando na sua bondosa mãe, pedindo a Deus que o socorra sempre e lhe permita trabalhar para a glória de nossa pátria.

Isabel, Condessa d’Eu”

Dos vôos de SANTOS DUMONT aos nossos dias, quanta transformação ocorreu! Quem, em seu laicismo tecnológico, vendo passar os modernos CARAVELLES, VC-10, BOEING 707, DC-8, CORONADOS, poderá associá-los à frágil e delicada DEMOISELLE, de bambu?

Mas êsse aperfeiçoamento exigiu um ônus extremamente pesado em vidas humanas. A transposição do muro do som, para que se descobrisse se a Natureza não havia deixado outros obstáculos do outro lado, cobrou — como triste e lúgubre tarifa — vidas preciosas de preciosos pilotos de ensaio. Só na base americana de EDWARDS, sessenta e dois pilotos de ensaio morreram em nove meses. Mas eles não pararam, não pararão porque, como disse o grande piloto de ensaio francês, ROZANOFF, “haverá, sempre, homens para procurar ir mais longe na conquista do céu”.

Mas por que o avião proporciona êsse desprendimento? Por que não é fácil renunciar à honra de morrer pela Aviação?

Porque o avião é diferente. Porque o avião é um ideal. Porque o avião vai, cada vez mais alto, mais veloz, subindo na limpidez azul do céu, procurando buscar o horizonte do ideal supremo. Porque o avião tem alma. O avião tem coração. Tem teu coração, SANTOS DUMONT, órgão da Fé, órgão da Esperança, órgão do Ideal.

Mas o destino, numa ironia amarga, havia-te armado duas armadilhas trágicas que o fariam cerrar-se de tristeza, em teu regresso à Pátria.

Na manhã de 3 de dezembro de 1928, o Cap Arcona, no qual regressavas da EUROPA, entrava a barra da GUANABARA. Uma comissão de intelectuais de escol ia prestar-te uma homenagem. A bordo de um hidroavião, que fôra batizado “SANTOS DUMONT”, planejavam sobrevoar o navio e lançar, por meio de pára-quadras, sua mensagem de boas-vindas, a primeira saudação de tua gente. Sobrevém o acidente. Em manobra infeliz, numa curva sobre a praia de BOTAFOGO, o avião se engaja até chocar-se contra a superfície da baía e desaparece, arrebataando, da vanguarda da intelectualidade brasileira, figuras como as de

TOBIAS MOSCOSO, AMAURI DE MEDEIROS, FERDINANDO LABORIAU, FREDERICO DE OLIVEIRA COUTINHO, AMOROSO COSTA e PAULO DE CASTRO MAIA.

Mais tarde, já aqui radicado, vês o avião empregado em luta entre irmãos.

O grande e ardoroso coração que tanto vibrou às sugestões dos espaços amplos e ensolarados de sua terra; que tanto amou a humanidade nos seus anseios de ascensão; que tanto se comoveu aos êxitos de teu trabalho genial — contraiu-se de dor, estremeceu de arrependimento, tremeu de culpabilidade e, por fim, exauriu-se para sempre, na sua capacidade de resistência ao traumatismo cruel.

Nunca será demais exaltar a tua vida, levando-a, principalmente, às escolas, em compêndios que apresentem, com fidelidade, os exemplos edificantes de tua prodigiosa obstinação.

Quando a ciência aplicada ao trabalho marca, decidida e decisivamente, a vida humana, rasgando-lhe magníficos horizontes, projetem-se, nos recintos escolares, em todos os currículos, as lições objetivas e luminosas que se contêm em tua biografia.

Idealizado pelo universalismo do espírito francês, o monumento que ora aqui nos reúne representa a glorificação de um homem livre que fez do estudo, da pertinácia e do arrôjo companheiros inseparáveis de sua genialidade pioneira, cujo esplendor cresce à medida que os povos progridem.

SANTOS DUMONT! Prestamos-te, hoje, mais êste carinho — so preito de saudade e de reconhecimento. Ontem, a Pátria era, ainda, pequena para a tua Glória. Fôste, lá fora, em busca de outras fontes, onde pudessem realizar tua grande obra, enalterando tua Pátria que nunca esqueceste.

Ela cresceu. Cresce e crescerá mais ainda. E para que não sejas esquecido, quando, seguindo êsse determinismo que ninguém mudará, nem mesmo essa avalanche maldita que quase dominou o País procurando levar a Nação para desígnios sombrios, ela fôr grande, aí então, talvez, grande demais para só a tua glória, porque não podes ser, não deves ser e não serás esquecido, viremos sempre, todo ano, nós e aqueles que tomarem nossos lugares, mostrar-te como te somos gratos, como te manteremos sempre vivo e presente e que para a AERONAUTICA, para o BRASIL, és imortal como a Idéia, és perene como a Eternidade.

SOCIOLOGIA...

(Conclusão da pág. 15)

tuguês historiam sua vida por um período milenar, verificamos que temos procurado alcançar um nível alto e que, para um pouco mais de um quarto de século, tem havido uma força de expansão elogiável. Enquanto na pátria de Augusto Comte só há, atualmente, quatro cadeiras de Sociologia, duas das quais na Sorbonne, na Inglaterra não há mais que sete ou oito sociólogos profissionais, e, no Brasil, chegamos a um estágio em que a Sociologia passa a ser adotada em todos os currículos de Faculdade de Filosofia, sem possuírmos, senão muito escassamente, tradição de pensamento sociológico.

BIBLIOGRAFIA:

Princípios de Sociologia — Fernando de Azevedo

Introdução à Sociologia — Paulo Dourado de Gusmão

Introdução Crítica à Sociologia Brasileira — Guerreiro Ramos

O Major Seversky e o Poder Aéreo

GERALDO LABARTHE LÈBRE - Cel Av

Os quatro grandes Pioneiros do Poder Aéreo foram: Douhet, Trenchard, Mitchell e Seversky Alexander P. De Seversky, americano naturalizado, publicou em 1942 o livro "VITÓRIA PELO PODER AÉREO" (Victory Through Air Power), que foi traduzido para várias línguas, inclusive para o português, e chegou a ter mais de 500 000 exemplares vendidos.

Este livro deu origem a um desenho animado feito por Walt Disney, com a finalidade de ilustrar a opinião pública norte-americana sobre o assunto. Na Conferência de Quebec, em 1943, Sir Winston Churchill pediu que o filme fosse exibido aos conferencistas. O Presidente Roosevelt assistiu à exibição.

Após esta importante conferência, o Estado-Maior Conjunto começou a conceder ao Poder Aéreo as prioridades e a liberdade de ação necessárias para a obtenção do domínio do ar, antes de ser realizada a invasão da Europa.

Desde que a guerra tivera início na Europa, em 1939, e se começara a vislumbrar que a participação dos Estados Unidos seria inevitável, Seversky empenhara-se a fundo na tarefa de esclarecer a opinião pública norte-americana sobre a missão fundamental que o Poder Aéreo teria numa guerra moderna. A "Vitória pelo Poder Aéreo" e o desenho animado correspondente desempenharam influência notável nas autoridades e na opinião pública de uma Nação que não estava devidamente preparada para lutar no ar e, o que é mais importante, vencer uma guerra em que o empenho adequado do Poder Aéreo seria indispensável.

Os aviões, armas e táticas que apareciam no filme, como ficção, converteram-se em realidade antes do término do conflito.

Já em 1940, Seversky recebera do Presidente Roosevelt o "Troféu Internacional Harmon", que é concedido cada ano pela Liga Internacional dos Aviadores ao avião que mais se destaca mundialmente.

Em março de 1945, o Secretário da Guerra Patterson designou o Major De Seversky como seu assessor especial. Nesta qualidade ele realizou uma inspeção nos teatros de operações da Europa e do Pacífico. No ano seguinte assistiu às provas realizadas em Bikini com a bomba atômica, a fim de apresentar um relatório sobre o emprego do poder aéreo e dos efeitos do bombardeio com o novo explosivo.

A 18 de dezembro de 1946 é conferida a "Medalha do Mérito" a Seversky pelo Presidente Harry S. Truman. A citação correspondente merece transcrição:

"A Alexander P. De Seversky, pelo desempenho de serviços revelantes aos Estados Unidos. O Senhor De Seversky, na sua qualidade de Assessor Especial do Secretário da Guerra, prestou serviços como conselheiro de aeronáutica, contribuindo para forjar uma corrente de opinião favorável graças a seus trabalhos publicados entre setembro de 1939 e setembro de 1940. Neste período, pondo em jogo seus conhecimentos em matéria de aeronáutica, seu sagaz espírito analítico e suas destacadas qualidades de observador, prestou inestimável colaboração ao Secretário da Guerra no que se refere à condução da guerra aérea. Esforçou-se do mesmo modo em promover um movimento de opinião em torno da necessidade de organizar uma poderosa arma aérea, o que contribuiu ponderavelmente para a vitória final. Os conhecimentos aeronáuticos do senhor De Seversky, seu espí-

rito inquebrantável e a tenacidade em sustentar suas concepções constituíram um fator de grande importância na vitoriosa conduta da guerra."

Em 1947, Seversky recebe pela segunda vez o "Troféu Internacional Harmon" que lhe é, desta vez, entregue na Casa Branca pelo Presidente Truman. No respectivo diploma, lê-se a seguinte citação:

"Pela sua relevante contribuição à vitória norte-americana como advogado do Poder Aéreo Estratégico e por seus denodados esforços em suscitar o apoio da opinião pública, com a finalidade de conseguir a organização de uma moderna e apropriada Força Aérea. A visão estratégica do senhor De Seversky, somada à sua capacidade técnica em matéria de aeronáutica, fizeram-no um esforçado missionário da causa do Poder Aéreo, permitindo-lhe levar à prática suas concepções referentes ao desenho, fabricação e testes do material de voo. Como consequência de suas experiências pessoais na Primeira Guerra Mundial, previu, muito antes da Segunda, o imperativo tático de se contar com aviões de combate com grande raio de ação. Não somente sustentou esse ponto de vista, como também se empenhou em convertê-lo em uma realidade. Mediante árduas tentativas e estabelecendo mais de um "record" de longa distância, demonstrou a validade do princípio da aviação de escolta, arriscando inúmeras vezes sua própria vida ao ultrapassar o próprio cumprimento do dever.

A ele se deve ter o nosso país se encontrado moralmente preparado para aplicar o mencionado princípio contra o inimigo num momento decisivo da luta armada, obtendo, deste modo, a supremacia no ar, que nos conduziu à vitória."

Em 1950, Seversky publicou o livro "PODER AÉREO: CHAVE PARA A SOBREVIVÊNCIA" (Air Power: Key To Survival), editado por Simon and Schuster, Nova York, que foi traduzido para o espanhol e publicado pela Editora Guillermo Kraft Limitada, de Buenos Aires.

Por ocasião da Conferência do Grupo da Califórnia da Associação da Força Aérea, realizada em Riverside, Califórnia, a 12 de novembro de 1955, Seversky pronunciou um discurso que foi publicado pela Revista "Forces Aériennes Françaises", no seu número 121, sendo o título original: "PENSAMENTO OBSOLETO, MAIOR PERIGO QUE AVIÃO OBSOLETO."

Outro artigo do Major Seversky, intitulado "PODER AÉREO" e destinado a aparecer na Enciclopédia dos Povos Americanos, foi publicado pela REVISTA DE AERONÁUTICA no seu exemplar de janeiro-fevereiro de 1961.

Em 1962, Seversky publicou novo livro: "AMERICA: TOO YOUNG TO DIE!", edição Macfadden Book, Nova York.

Na introdução deste livro, são inumeradas algumas das predições de Seversky:

Em 1938, o Alto Comando Americano declarou que os aviões de bombardeio voariam tão alto e tão velozmente que não poderiam nunca ser interceptados por aviões inimigos. O Major Seversky estava convencido e declarou publicamente que o eficiente bombardeio aéreo diurno seria impossível sem escolta de caças. As pesadas perdas dos ataques sem escolta vieram confirmar posteriormente a opinião do autor do livro.

A 13 de julho de 1939, entrevistado no seu regresso da Europa, predisse que Hitler iniciaria a guerra em setembro daquele ano.

Ainda em 1939, declarou que os aviões iriam atingir a velocidade de 500 milhas por hora, o que causou reação nos meios industriais. Em 1943, ele iria

afirmar que os aviões iriam voar mais rápido que o som.

A 1 de junho de 1940, em outra entrevista à imprensa, afirmou: "Não poderá haver imediata invasão da Inglaterra porque, enquanto a Alemanha mantém superioridade aérea sobre a Escandinávia, ela não a obtém sobre a Inglaterra. Defensivamente, a Inglaterra é bastante superior. Seu Sptifire, que voei no último verão, é um avião superior a qualquer outro dos que a Alemanha possui em grande número. Por conseguinte, nenhuma invasão da Inglaterra será possível até que a superioridade aérea sobre a Inglaterra seja alcançada."

Sobre o arsenal de armas atômicas, ele declarou: "não é a quantidade de bombas atômicas que conta, mas o meio superior de lançá-las."

A 28 de fevereiro de 1947, escreveu: "Os americanos que julgam que os Estados Unidos manterão a liderança militar neste mundo atribulado ficarão abalados na sua presunção mediante uma análise dos orçamentos militares dos Estados Unidos e da Rússia." No início da década de 60, o poderio soviético em aviões tripulados e em mísseis balísticos chocou os americanos, levando-os à ação que Seversky recomendara uma década antes.

Num artigo publicado em "This Week", em 18 de setembro de 1955, fez a seguinte declaração: "A distribuição de mais verbas para a Força Aérea não resolverá, por si só, o problema. Toda a filosofia militar deve ser mudada, ou nós deixaremos de ficar na vanguarda do resto do mundo, não somente em mísseis balísticos intercontinentais, como também nos projetos de satélites artificiais tripulados por homens." O posterior lançamento do Sputnik veio comprovar sua tese e despertou os brios dos norte-americanos que novamente vieram ocupar a primazia na conquista espacial.

O conhecimento dos principais livros e artigos escritos por

Seversky e da sua fama universal, cabalmente comprovada pelas citações de seus títulos honoríficos, deve ser completado com a leitura dos principais aspectos de sua vida, totalmente dedicada à Aviação.

Nasceu Alexander P. De Seversky em Tiflis, na Rússia, a 7 de junho de 1894. Recebeu em 1914 o diploma de Oficial na Academia Naval Imperial. Como aviador naval, perdeu a perna direita num combate aéreo com os alemães em julho de 1915. Apesar disto, voltou ao serviço ativo no ano seguinte, sendo designado Chefe da Aviação Naval de Combate no Mar Báltico. Realizou então 57 missões, tendo derrubado 13 aviões inimigos.

Por sua ação como combatente e por suas contribuições táticas e técnicas ao progresso da aviação, Seversky fez-se merecedor de todas as condecorações que a Rússia conferia a seus militares que se destacavam em campanha.

O Contra-almirante Doudoroff, seu superior imediato naquela ocasião, declarou que ele era tido como "um dos mais capazes pilotos e oficiais da unidade, por sua valentia pessoal, espírito militar e capacidade inventiva."

Depois da revolução russa, Seversky foi enviado aos Estados Unidos pelo Governo Provisório como membro da missão naval de seu país, chegando aos Estados Unidos em princípios de 1918.

Quando os bolchevistas se apoderaram do governo na Rússia, Seversky ofereceu seus serviços ao Governo norte-americano como aviador militar. O Departamento da Guerra resolveu aproveitar de um modo mais conveniente seus conhecimentos e experiência em matéria de produção aeronáutica, designando-o engenheiro assessor e piloto de provas.

Em 1921, na sua função de engenheiro assessor do Departamento da Guerra, colaborou de perto com outro Pioneiro do Poder Aéreo, William E. (Billy)

Mitchell, oficial do Exército norte-americano, aviador, nas transcendentais experiências que haviam de provar a superioridade do avião sobre o encorajado.

Por solicitação de Billy Mitchell, Seversky começou a desenvolver seus desenhos do primeiro visor de bombardeio sincronizado e foi designado para a Divisão de Material do Corpo Aéreo do Exército. A patente do visor de Seversky, completado em 1923 e classificado como "o melhor do mundo" pelo General Mason Patrick, então Chefe do Corpo Aéreo, foi adquirida pelos governos britânico e norte-americano.

Em 1927, pouco depois de se ter naturalizado como cidadão norte-americano, foi-lhe conferida a patente de Major no quadro de Especialistas da Reserva, no Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos.

Quatro anos mais tarde fundou a "Seversky Aircraft Corporation", que depois passou a ser chamada "Republic Aviation", em Farmindale, Nova York, tornando-se Presidente e Chefe de Projetos desta empresa. Permaneceu na Companhia até 1940. Durante este período, ele projetou e construiu o avião anfíbio mais veloz do mundo, com muitas características que constituíam verdadeiras novidades. De todas elas a mais notável era um trem de aterragem anfíbio, até então desconhecido, e o "flap", que hoje faz parte dos aviões modernos.

Pilotando este avião, ele estabeleceu um "record" de velocidade para aviões anfíbios.

Igualmente projetou e construiu o primeiro monoplano inteiramente de metal para a aviação militar norte-americana, assim como o primeiro avião de caça monoplano todo metálico. Os aviões de Seversky venceram a "Competição de 2 000 milhas Bendix" por três anos consecutivos.

Em 1938, projetou e construiu o primeiro motor resfriado a ar para caça com "turbo-super-

charger" para vôo a grande altitude. A versão modificada deste avião para produção em série tornou-se famosa em combate: o P 47, "Thunderbolt". Este avião, que hoje embeleza os pátios de nossas Bases Aéreas, é particularmente importante para os brasileiros por ter equipado o 1.º Grupo de Caça, que deixou nos céus da Itália páginas de coragem e patriotismo.

Enquanto trabalhava no avião que daria origem ao P 47, Seversky concebia e realizava na prática uma série de inventos relacionados com diversos aspectos da aeronáutica e armas da aviação.

Assim, na lista dos inventos patenteados por ele, encontram-se: patente básica para reabastecimento em vôo, avião de caça totalmente de metal, avião de caça totalmente de metal biplace para combate e para instrução, dispositivo para recolhimento do trem de aterragem eletricamente, cadeira de piloto ejetável, esquis para avião e muitos outros.

Apesar de seu elevado cargo na empresa comercial, o Major Seversky fazia questão de testar pessoalmente todos os aviões projetados por ele. Para demonstrar o raio de ação e a velocidade de seus aviões de combate, bateu numerosos "records" de velocidade.

Em 1937 estabeleceu novo "record" de velocidade entre Nova York e Havana, entre Havana e Nova York e entre Nova York e Washington. Em 1938 quebrou o "record" transcontinental de Nova York a Los Angeles em 10 horas e 3 minutos. Em 1939 estabeleceu um "record" de 45 minutos entre Londres e Paris e outro entre Paris e Copenhague.

O Major Seversky possui mais de 12 000 horas de vôo, muitas das quais realizadas em árduos vôos de prova testando novos modelos. Talvez ninguém como ele tenha voado em tão diversos tipos de aviões, em todo o mundo, desde os primeiros aeroplanos até os últimos jatos.

O ilustre Pioneiro é, com frequência, convidado a pronunciar conferências em institutos militares de ensino, tanto nos Estados Unidos como em outros países.

Sua tese relacionada com o Poder Aéreo é objeto de estudos analíticos nas instituições militares de ensino e a exposição de seus pontos de vista tem recebido entusiástica acolhida na "Air University" em Montgomery, no "Armed Forces Staff College" em Norfolk, na "Strategic Intelligence School" em Washington, no "National Defense College" no Canadá e no "Royal Canadian Air Staff College".

No decorrer de uma viagem por diversos países da América Latina, foi convidado a pronunciar conferências nos altos círculos militares e diplomáticos do Chile, Argentina e Uruguai.

Seversky é frequentemente convidado para realizar conferências em muitos estabelecimentos militares europeus, inclusive o "Royal Air Staff College" da Grã-Bretanha.

Em novembro de 1960 Seversky esteve em visita ao Brasil.

.....
É interessante registrar a alusão feita ao Pioneiro do Poder Aéreo inglês Lord Trenchard, Marechal da RAF, no livro "Air Power: Key To Survival", por Seversky:

"Não faz muito tempo, o Marechal-do-Ar Trenchard, insigne Chefe da Aviação Militar Britânica, expressou seu desejo de que eu escrevesse um livro de características exclusivamente técnicas, destinado a especialistas, aviadores e militares de profissão, recapitulando os princípios estratégicos esboçados no primeiro livro. Fiz presente ao Marechal que esse havia sido, com efeito, meu propósito inicial. Porém tão premente foram as circunstâncias e tão prementória a exigência de suscitar o interesse de todos e ilustrar a opinião pública que tive

(Conclui na pág. 62)

A Informação Aeronáutica no Computador

Major-Brigadeiro Eng JOÃO MENDES DA SILVA

Foi necessário que houvesse um presidente militar com o curso da Escola Superior de Guerra para que se desse importância ao Serviço Nacional de Informações.

Até agora, todas as tentativas para a criação do SNI haviam sido frustradas, porque é quase total o desconhecimento que se tem da **Informação**, e, quando no Congresso, onde há muitos parlamentares já diplomados pela Escola Superior de Guerra, o assunto era considerado, esses congressistas, que já conhecem o assunto, não eram em número suficiente para que a criação do SNI pudesse ser aprovada. Há um projeto enviado há muitos anos para o Congresso e que jamais passou da primeira das Comissões.

O desconhecimento do conjunto de elementos que compõem a **Segurança Nacional** e da importância, para ela, da Informação (em todas as modalidades), por parte de certas personalidades e da Imprensa, fez-lhes pensar que a criação do Serviço Nacional de Informações proporcionaria ao governo um DIP, ou órgão similar à Agência Nacional.

Entretanto, alguns ministérios, além dos militares e do das Relações Exteriores, acostumados ao trato da Informação, tinham seus serviços especiais para tratar de assunto tão importante e já haviam, nos fins da década dos 50, criado Serviços de Informações, sem a amplitude desejável, pela falta de recursos. Agora isso não será mais assim e a Informação terá, em toda parte, o tratamento que merece.

Para a Aeronáutica, a Informação é assunto de importância fundamental. Ela o tem sido para todo mundo, desde que:

“Deus falou para Moisés dizendo: ordena a teus homens que busquem a Terra de Canaã, por mim dada aos filhos de Israel. Moisés

mandou seus soldados para espiarem a terra de Canaã, dizendo-lhes: Sigam para o sul e pelas montanhas... observem a terra, como ela é, seu povo, se forte, se fraco, se pouco, se muito numeroso”...

Buscavam-se, então, algumas Informações que não eram das primeiras já produzidas na Terra.

A citação é do livro de Roger Hilsman “Strategic Intelligence and National Decisions”.

Na Escola Superior de Guerra já funcionou um Curso de Informações, em 1958 e 1959.

Para que se possa ter uma idéia de como se processa a organização da Informação, examinemos como a mesma se apresenta no Campo Científico.

As Informações Científicas são aquelas obtidas na coleta e no processamento dos informes e dados relativos à pesquisa e ao desenvolvimento da ciência sob todos os aspectos.

No fator científico de Informação estão incluídos todos os informes e dados sobre o estado das investigações científicas já concluídas, em curso e programadas, bem como os que se referem à possibilidade de execução de tais possibilidades, tendo em vista a força-de-trabalho, o equipamento e as instalações existentes para tal.

Os informes sobre as ciências físicas estão sendo acumulados com uma tal rapidez que, não raro, é difícil a um observador ficar a par do que se passa no seu próprio campo de interesse. Em muitos casos, cientistas perdem-se na apreciação de um fenômeno, por haverem perdido um elo de ligação na cadeia de raciocínio e explicação, por haver ele sido perdido em algum documento obscuro. A História está cheia de exemplos, nos quais houvesse o elo perdido ou passado despercebido e se teria podido reconstituir uma teoria criadora.

Isso revela que há uma necessidade absoluta de melhores métodos para a busca, coleta e distribuição de informes científicos.

A esse respeito, o Dr. Vannevar Bush escreveu: “Há um contínuo fluxo de pesquisas e infelizmente nós não podemos acompanhar, com a rapidez necessária, a avaliação e apreciação dos resultados dessas pesquisas. O analista sucumbe sob o volume desses resultados, apresentados por milhares de pesquisadores, perdendo, por falta de tempo, a oportunidade de aplicá-los.”

Daí as dificuldades de toda sorte quando se trata de informes científicos.

A pesquisa científica tem importância considerável, particularmente quanto à Segurança Nacional. Muitas são as finalidades das Informações Científicas, mas elas podem ser enquadradas nos seguintes grupos de considerações:

a) ter o conhecimento exato e definitivo das possibilidades científicas, dos grupos de nações que se oponham, potencialmente, ao Brasil e seus aliados, e dos grupos de nações aliadas, permitindo, assim, a comparação dos fatos e informes básicos, as conclusões e a difusão das conclusões;

b) permitir a formulação de uma estratégia defensiva e novas táticas de emprego de equipamento, a fim de minimizar a eficiência dos engenhos utilizados ou que venham a ser postos em ação pelo inimigo;

c) permitir a concepção e o aperfeiçoamento de meios defensivos adequados, e de toda sorte;

d) manter em estado de evolução constante as pesquisas científicas, procurando sempre estar à frente do inimigo e utilizando, destarte, só o que se faz necessário, a fim de evitar sacrifícios inúteis em outros setores do plano estratégico.

É verdade que só nos últimos anos se deu o valor exato ao informe científico, pois, até mesmo na Última Guerra, ele só tinha valor quando se traduzia dire-

tamente em um engenho de guerra.

A coleta de informes nos dois aspectos, busca e encaminhamento, tem de ser orientada em todos os campos de atividades, isto é, geográfico, econômico, psico-social, político e militar, pois ela deve cobrir:

1) Recursos naturais: — Os informes devem conter dados sobre estudos, exploração e prospecção de minerais estratégicos ou não, tais como o tório, o berilo, o urânio, as terras raras, o rádio, o lítio, o hélio, a água pesada, os isótopos, bem como o ferro, o carvão, o alumínio, o magnésio, o titânio, o cromo, o molibdênio, o tungstênio, a cerâmica, a borracha, o cobre, o zinco, o chumbo, o estanho, o petróleo, o álcool, o toluol, etc.

Esses informes devem conter, também, dados sobre a produção de recursos que estão tendo ampla exploração e prosperação.

2) Pesquisas sobre produtos artificiais. Esses são os produtos criados nas fábricas e de que não dispõe, sob a forma de recurso natural, ou tem de qualidade inferior sendo muito anti-econômica a produção natural, o país onde tem lugar a busca.

Esses recursos artificiais, criados em fábricas, podem ser de produção corrente ou de emergência. Durante a II Grande Guerra, fez-se um uso intensivo de produtos artificiais e hoje, passado o conflito, continua a competição do "rayon" com a seda natural, da borracha sintética com a natural e outros produtos.

3) O modo como o Governo prestigia, auxilia, subvenciona e participa de qualquer modo na evolução da ciência, teórica ou aplicada, no País e fora dele, e os acordos, convenções e outros diplomas legais referentes a quaisquer programas científicos. O modo como se realizam esses auxílios, se em espécie, se em dinheiro, sob a forma de bolsas de estudo, sob a forma de créditos orçamentários ou especiais, destinados a organizações oficiais que, por sua vez, os adiantam a organizações privadas ou a particulares.

Verificada a importância da ciência quando "a guerra passou a ser assunto por demais importante para ser deixado exclusivamente aos generais", tem ela fornecido, constantemente, através da pesquisa nem sempre sistemática, engenhos sobre os quais não se pensava há alguns anos atrás.

4) Como é natural, a evolução da ciência não tem sido o privilégio de um só país. Destarte, faz-se necessário ouvir-se a opinião de cientistas de outros países, prática que tem sido realizada por todos os países do mundo que desejam ver evoluída a ciência nacional.

Verificar se esta é a prática adotada pelo País, qual o valor dos contratos de serviços, onde estão localizados os cientistas estrangeiros, como vivem, o que fazem, quais as instalações à sua disposição, quais os documentos que dão a publicidade e o valor científico dos mesmos.

5) Quantos são os cientistas nacionais e suas especializações; se têm curso no estrangeiro, quais seus conceitos nas escolas onde cursaram; se mantêm ou não a especialização abraçada; quais as instalações à sua disposição e seu padrão de vida, se têm institutos científicos e se publicam obras científicas e valor das mesmas. Fluxo normal de cientistas nacionais para cursos no estrangeiro e sua cooperação na ciência alienígena.

6) Assuntos em que mais se distinguem os cientistas, sua divulgação e mérito científico. Avanço ou retôrno nacional, dêesses assuntos em relação à ciência universal. Assuntos que normalmente são de especulação puramente nacional, mas que podem ter repercussão universal.

7) Estado do estudo científico em relação à ciência atual e atitude do Governo em relação ao mesmo. Existência de centros de pesquisas científicas e de laboratórios de toda sorte, em proveito da ciência pura e aplicada. Subvenção e auxílios do Governo a tais centros e laboratórios — quando fôr o caso

— e qualquer demonstração de especial interesse do Governo numa dessas organizações. Intercâmbio do ensino científico do País com o de outros países e relação de avanço nessa troca. A pesquisa nas Universidades e Centros de Estudo.

8) A pesquisa no setor industrial. Desenvolvimento da pesquisa no setor industrial e resultados obtidos na aplicabilidade de descobertas científicas no setor industrial. Possibilidades de aplicação no setor industrial das pesquisas científicas, especialmente no que tange à produção de engenhos bélicos.

9) Aplicação militar das pesquisas da ciência pura e aplicada; se o País teve, nesse setor, possibilidades próprias ou se terá de importar os elementos indispensáveis, quando fôr o caso. Quais os resultados de pesquisas científicas já aplicados, quais os em vias de aplicação e quais os que poderão vir a ser aplicados, tendo-se em vista o grau de avanço da ciência e da técnica no País e em face das tendências para o emprêgo científico dos resultados de pesquisas em engenhos bélicos.

De há muito deveríamos ter criado o SNI e dado completo desenvolvimento à Informação. Criado agora, êle por certo que trará enormes serviços ao Conselho de Segurança Nacional e ao Governo em geral, embora partindo, como é natural, de um ponto muito aquém daquele onde estaria se criado há dez anos atrás, por exemplo. Êle recuperará o tempo perdido, não há dúvidas, dependendo somente dos recursos de que possam dispor o Gen Golbery do Couto Silva e seus auxiliares para realizar tarefa muito mais volumosa, complexa, delicada e esbatante do que podem pensar os leigos, ou mesmo os que têm contato apenas superficial, com a Informação.

Os efeitos dos trabalhos do SNI só raramente serão sentidos pelo grande público diretamente; a ação do Serviço é mais atuante junto aos órgãos governamentais, dada a própria natureza do trabalho desenvolvido.

Outros países mais avançados em ciência e em tecnologia, com problemas internacionais cujas soluções são constituídas de intrincado jogo de parâmetros políticos, econômicos, psico-sociais e militares, estão presentemente tratando a Informação em novas bases, levando-a aos computadores, a fim de obter mais rapidamente os dados para as decisões, especialmente militares.

Isso pode, certamente, espantar aos que não estão acostumados à necessidade de rapidez no trato de certos problemas, especialmente do campo militar, mas, para os militares, frequentemente, uma decisão tomada

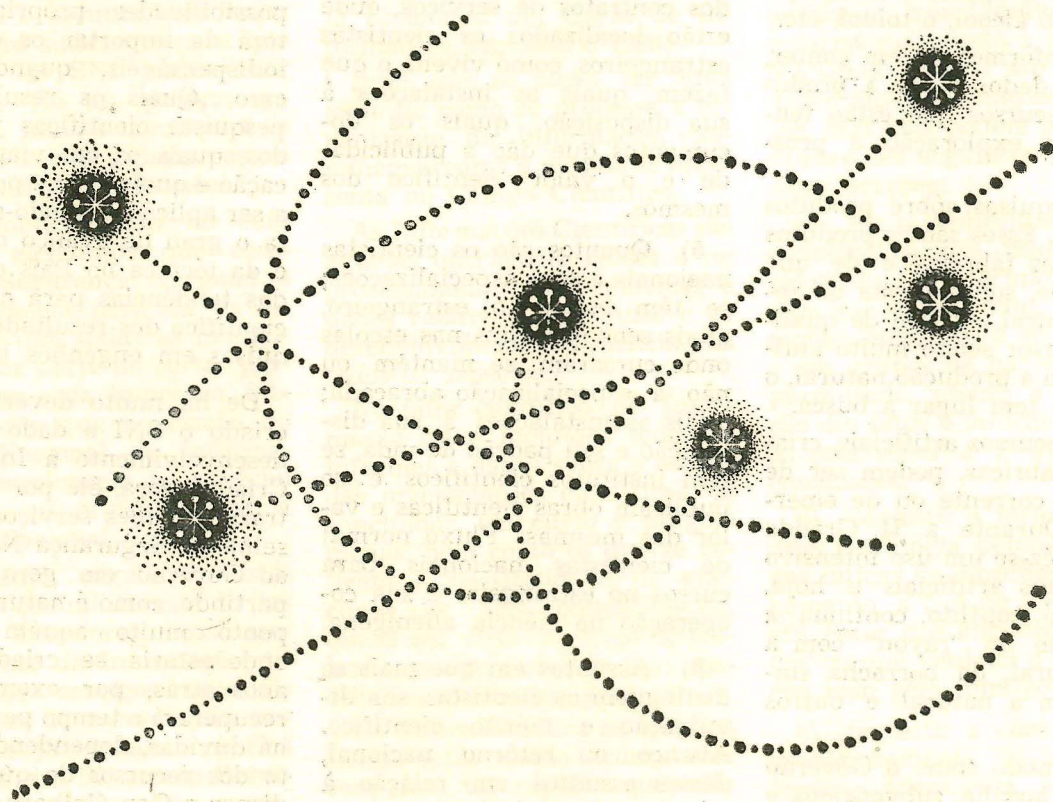
uma hora antes daquela em que efetivamente foi feita teria outros efeitos.

A era dos computadores entrou, dessa forma, para auxiliar as Informações em todos os campos: econômico, político, militar e psico-social.

Não é nada de admirar que o computador passasse a auxiliar a Informação militar, principalmente na aeronáutica, de vez que essa força vive não mais contando o tempo em meses ou anos e sim em horas, minutos, segundos e décimos de segundo. Nos dias que correm, em determinadas circunstâncias, quinze minutos podem significar ou não que aconteça um grande desas-

tre na vida de uma nação; daí a necessidade de obter-se a Informação não só pelo método clássico de raciocínio humano como também pela interferência da máquina, da memória eletrônica.

Faz-se necessário que avancemos um pouco mais rapidamente, que demos mais valor a esse precioso elemento da vida que é o tempo, que acompanhem a evolução já implantada, há tempos, em outros países, como proveito para todos. E a Informação é parte importante em tudo isso, especialmente quando tratada também pelos computadores. Por certo que isto será de alta valia para a Aeronáutica.



A KLM

Cia. Real Holandesa de Aviação,
por ocasião das festividades
que marcam o advento do Novo Ano,
cumprimenta as autoridades
brasileiras, os seus clientes, os
agentes de viagens e o público
em geral, a todos desejando
um 1965 repleto de
felicidade e progresso.



Características Constitucionais da Democracia Brasileira

GODOFREDO PEREIRA DOS PASSOS — Ten Cel Av

Instrutor da Divisão de Cultura Geral da ECEMAR

INTRODUÇÃO (*)

É sabido que as nações se formam de indivíduos, e que as transações dos governos com os indivíduos formam a experiência última e perfeita do caráter constitucional daqueles.

A história do governo constitucional tem sido, pois, uma busca experimental dos melhores meios pelos quais se levam a efeito esses ajustamentos delicados.

É, no entanto, no centro da estrutura total de um sistema constitucional que iremos encontrar os instrumentos por meio dos quais os indivíduos se protegerão contra as injustiças ou as exigências indesejáveis do governo.

Lá se encontra o verdadeiro sentido da forma de governo, pela simples maneira de considerar a pessoa humana: "na democracia, o homem comum é considerado homem; no fascismo, o homem é considerado herói; no comunismo, peça de máquina". (Bertrand Russell)

É por esta razão que, no estudo de um sistema constitucional, devemos sempre analisar, de início, o pensamento básico da Constituição, porque será por esta análise que vamos ver como o homem é considerado e tratado, por conseguinte se o sistema é democrático ou totalitário.

A Constituição Brasileira, promulgada a 18 de setembro de 1946, estabelece como base de seu funcionamento o sistema democrático, a forma fe-

derativa de Estado e a forma republicana de governo.

Estes são os pressupostos sem os quais não se pode, de maneira alguma, interpretar a Constituição.

Procuraremos, num breve estudo, apresentar alguns pontos de nossa estrutura constitucional, que bem caracterizam a democracia brasileira.

DESENVOLVIMENTO

Sendo a Constituição o instrumento da vida de um povo, ela não pode ser interpretada, tão somente, em função de sua letra. Hoje, não só ela cuida dos problemas políticos, como também procura alcançar a totalidade dos problemas sociais, políticos, econômicos e culturais.

Daí, podemos verificar, na nossa Constituição, a existência de 2 grandes aspectos: o político-constitucional e o técnico-administrativo.

De maneira geral, os problemas constitucionais são dominados por contingência de ordem política, ficando os administrativos orientados, um pouco mais, por contingência de ordem técnica. Por vezes, estes problemas se apresentam tão intimamente ligados, que se torna difícil separá-los.

Mas, no nosso trabalho, não nos iremos ocupar, em profundidade, do estudo desses aspectos. Procuraremos, sim, apresentar algumas características que evidenciam a existência, na nossa Constituição, de uma estrutura de conteúdo democrático:

Prevalece no Brasil a República Democrática, isto é, o Go-

vêrno do povo, sem distinção de classe nem de fortuna.

A forma democrática é definida pelo princípio da soberania popular, e a organização do Governo sobre a base do sufrágio universal e secreto.

Esta é uma das características fundamentais da Democracia, porque ela estabelece a participação, de forma direta ou indireta, do povo, na escolha daqueles que irão conduzir os destinos do País.

Esta escolha se faz através do voto, que tem sua utilização regulada em lei especial.

Embora a estrutura social brasileira se apresente, ainda, herdeira de costumes e vícios antigos — criando dificuldades aos tribunais eleitorais — podemos, entretanto, dizer que é efetiva essa participação do povo brasileiro na escolha de seus representantes, o que vem a dar autenticidade ao regime democrático.

Analisaremos agora algumas dessas características democráticas:

DIREITO E LIBERDADE FUNDAMENTAIS

As principais liberdades usufruídas nas democracias ocidentais são a liberdade física, a liberdade espiritual e a liberdade de possuir e usar as propriedades. Pois bem, a nossa Constituição, em seu contexto, delas se ocupa, dando inteiro sentido de sua aplicação na defesa dos indivíduos.

Examinaremos a situação de cada uma:

a. Liberdade Física

Há alguns séculos, antes da criação da primeira força po-

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

licial, o indivíduo tinha de cuidar de sua própria proteção contra assaltantes, assassinos e bandidos. Se fôsse insuficiente, estava sujeito a ser agredido ou morto.

Atualmente, havendo punições adequadas para castigar o assalto e o assassinio, punições estas previstas em leis, imparcialmente mantidas por força policial e assistidas por eficientes côrtes de justiça, os cidadãos dos países democráticos podem andar livremente e sem temor.

A prática de vinganças pessoais mediante duelos — tolerada há pouco — está sujeita às mesmas penalidades que quaisquer outras formas menos desculpáveis de agressão ou morte.

Se um indivíduo, pretendente a ditador, organizar seu exército político particular, essas garantias estão perdidas, porque os seus prepostos menosprezariam a lei e matariam ou mutilariam a seu bel-prazer.

Daí a necessidade de estarmos sempre alertas para impedir qualquer golpe destinado a substituir ou anular os processos legais regulares, destinados a estabelecer sanções penais para tôdas as tentativas de ofensas físicas.

A liberdade contra prisões arbitrárias é outra vitória dos povos democráticos.

"Sempre foi hábito dos monarcas ou dos ditadores silenciar a oposição por meio do assassinio ou de prisão sem processo. As pessoas caídas em desagrado seriam prêsas na calada da noite pela polícia secreta, atiradas em cárceres e lá mantidas sem processo ou incomunicáveis durante meses, anos e até à sua morte. O baluarte contra tal supressão da liberdade física é a Lei do Habeas-Corpus, aprovada na Inglaterra em 1679, e adotada depois por todos os países democráticos."

Todos vimos como essa garantia de liberdade foi destruída na Alemanha nazista e na Rússia comunista.

A nossa Constituição, no seu artigo 141, assim se expressa:

§ 23:

"Dar-se-á habeas-corpus sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder. Nas transgressões disciplinares, não cabe o habeas-corpus."

§ 24 — "Para proteger direito líquido e certo não amparado por habeas-corpus, conceder-se-á mandado de segurança, seja qual fôr a autoridade responsável pela ilegalidade ou abuso de poder."

Esta é uma característica constitucional de todos os sistemas democráticos.

Outro esteio de nossas liberdades é o julgamento pelo júri, que permite que as provas contra o acusado sejam examinadas por seus semelhantes e concidadãos.

O debate e a organização associativa são duas das mais salientes características das democracias modernas. Ambas são impossíveis sem liberdade de reunião e associação. O direito de reunião, que é concomitante com a liberdade de expressão, é naturalmente negado nas ditaduras, mas pode ser facilmente reduzido nas democracias pelos fanáticos que desprezam as conseqüências finais das restrições que apóiam.

Para felicidade nossa, a Constituição Brasileira delas trata, nos parágrafos 11 e 12 do artigo 141, dando a essas características tôda a expressão que seu conteúdo exige no sistema democrático.

Além disso, nas democracias é permitida a criação de milhares de organizações com

grande variedade de objetivos. Não são apenas toleradas, como também sua criação tem a proteção de lei, desde que não se destinem a finalidades ilegais.

Devemos, entretanto, assinalar que a grandeza e o poder, que certas sociedades e sindicatos possuem, provocam sérios problemas políticos. Contudo, o direito de associação é tão precioso como o de reunião, e deve ser zelosamente defendido.

Temos, também, como características democráticas, e incluídas nas liberdades físicas, a de permitir o livre exercício de qualquer profissão, observadas as condições de capacidade que a lei estabelece, bem como a de assegurar a liberdade de consciência e crença.

b. Liberdade de Pensamento

A liberdade de palavra é o sangue vivificador da Democracia. É através da liberdade de pensamento que, dentro de uma Democracia, se procura conseguir o melhor quanto a govêrno, religião, economia, ciência e cultura. O melhor só pode ser obtido quando existem homens que querem ver para crer. Todos devem ter possibilidade de dizer: "Não concordo; penso que há um meio melhor". Todos devem estar de acôrdo com o sábio, que disse: "Discordo do que diz, mas arrisco minha vida para garantir seu direito de dizê-lo."

Cada indivíduo deve ter a liberdade de dizer o que pensa, mas deve subordinar-se às razoáveis restrições, que a moral e a ética lhe impõem.

Entretanto, a liberdade de palavra pode sofrer limitações excessivas, quando as oportunidades de falar são inadequadas ou injustamente restringidas.

Essas restrições são de natureza política e econômica, o

que caracteriza, quando excessivamente exercidas, a existência de poderes político-partidários e econômicos, cessando a liberdade individual ou do próprio Estado.

Estes poderes são: os monopólios ou "trusts", bem como a estatização exagerada da estrutura sócio-econômica do País.

Estas forças criam dificuldades aos grupos minoritários, não permitindo que apresentem suas opiniões ao povo.

Daí surgirem restrições à liberdade de expressão.

c. Restrições à Liberdade de Expressão

A História mostra-nos que, às vezes, uma assacadiha contra a honra de um homem ou de uma mulher levava, com frequência, ao desencadeamento de um duelo e, por vezes, combate entre famílias, clãs e até Nações.

Hoje, como conquista democrática já incorporada, encontramos no "processo em uma corte de justiça" o recurso permitido para superar aquelas dissensões.

Ninguém pode acusar sem provas, sob o risco de um processo por perdas e danos. Se a asseveração insultuosa for verbal, é chamada de difamação; no caso de ser por escrito, é qualificada de libelo.

Para se ter uma idéia do rigor com que certas democracias agem na punição a tais faltas, citaremos, aqui, o que aconteceu recentemente na Inglaterra, quando pesadas multas foram impostas a novelistas, por terem incluído em seus livros nomes de pessoas vivas, embora essas pessoas fossem inteiramente desconhecidas para os autores.

As imunidades de um parlamentar eximem-no da respon-

sabilidade por afirmativas injuriosas que faça no Congresso, mas o abuso dessa imunidade pode provocar movimentos a favor de sua redução.

Qualquer pessoa tem o direito de criticar determinada religião ou atos governamentais, mas não de maneira que desperte nos ouvintes o acirramento dos ânimos, a ponto de provocar tumultos e derramamento de sangue.

Em tempo de guerra, a liberdade de expressão é ainda mais restrita, porquanto a segurança da nação tem supremacia sobre as suscetibilidades do indivíduo. Podem, então, os governos punir as pessoas que façam afirmativas falsas, com o objetivo de prejudicar o êxito de suas forças armadas, ajudar o inimigo, provocar insubordinação ou criar embaraços à mobilização geral.

No mundo democrático, em tempo de paz, a censura e a proibição de publicações aplicam-se principalmente aos assuntos "sigilosos", isto é, informações sobre planos e equipamentos que devem ser mantidos secretos em relação a possíveis inimigos.

A censura de livros e filmes é empregada por governos para a proteção dos princípios morais do povo.

Há queixas frequentes a respeito de decisões da junta de censores, visto que julgam impedir a circulação de obras de arte ou de valor, embora tratem de problemas relativos ao sexo.

Esta matéria dará sempre origem a violentas divergências de opinião, e será no exercício da Democracia, onde o diálogo é a sua maior expressão, que iremos encontrar uma possível solução.

d. O Direito de Propriedade

O direito de propriedade, hoje assegurado aos homens, é

fruto de uma conquista que os políticos antigos realizaram, através da História, estabelecendo e elaborando regras simples e práticas.

Isto se deveu, porque o homem, sem a posse de bens, é destituído de força e carece de segurança. Esta é a razão pela qual, num processo histórico longo, o homem conquistou e incorporou às estruturas constitucionais de seus povos aquele direito.

As leis que impedem qualquer homem de roubar ou destruir a propriedade alheia são por todos nós aprovadas. Em certas circunstâncias, é crime até atear fogo aos próprios bens. Além disso, devemos ter para com a propriedade cuidados razoáveis, a fim de não causar prejuízos a terceiros.

Além disso, há leis que tratam de nossos bens pessoais — nossos alimentos, nossa roupa, nossas casas e seu conteúdo. Pode-se, pois, dizer que a posse e o uso cuidadoso de moderadas quantidades de bens, pelos que são bastante afortunados para tê-los, não criam problemas políticos.

Estes problemas políticos só começam a surgir, quando se trata da posse e do uso dos bens essenciais à produção.

Pois é aqui que cabe aos políticos saber decidir, se os interesses do povo são melhor atendidos pela posse pública ou particular de tais bens.

Através da Taxação gradativa de impostos, seja sobre renda, seja sobre heranças, consegue-se a redução dos benefícios auferidos da posse de excessivas quantidades de bens de produção.

De certa forma, o governo pode regulamentar ou reduzir os direitos de propriedade, quer pessoais, quer quanto a

bens de produção, e isso de muitíssimas maneiras.

Um cidadão que possua automóvel é obrigado a manter seus freios e faróis dentro de determinadas especificações; é obrigado a andar à direita e em velocidade permitida. Um cidadão constrói uma casa; as especificações têm de acatar as exigências da postura municipal.

Ao trajar-se, um indivíduo deve fazê-lo sem ferir o decôro público.

Entrementes, o uso de bens para produzir mercadorias é regulamentado ainda com mais rigor. O Industrial é obrigado a instalar aparelhos de segurança e sanitários em suas fábricas; tem de fazer seguros, para dar proteção aos que com ele trabalham; tem de respeitar horários que as leis trabalhistas estabelecem; etc.

Como vêem, a regulamentação restringe os direitos de propriedade, e, se fôr exagerada, pode fazer com que a propriedade se torne um pesado fardo ao invés de um bem.

Assim, fica bem claro que não é a propriedade que importa, mas o poder de discipliná-la em benefício da coletividade.

Muitas pessoas exageram no uso do direito de propriedade, e, não havendo regulamentação suficiente, pode gerar sérias crises, que dão aos comunistas motivos para exigir a nacionalização e estabilização de todos os meios de produção.

Mas, se tôdas as empresas econômicas pertencerem ao Estado e forem por êle dirigidas, estas se converterão forçosamente em ditadura econômica.

A História mostra e a experiência comprova que a Democracia Política não pode coexistir com a ditadura econômica, pois esta engole aquela

e converte o governo numa ditadura, quer seja da direita (fascista), quer da esquerda (comunista).

O contrôlo democrático das grandes empresas e dos poderosos sindicatos está indiscutivelmente na sua regulamentação, consubstanciada no que estabelece a nossa Lei Fundamental.

A nossa Constituição possui essas características, apresentando-as num elevado sentido democrático.

Estas foram algumas das características constitucionais que a Democracia Brasileira, através de seu estatuto maior, estabeleceu para felicidade e progresso de nosso povo.

CONCLUSÃO

Ao concluir êste trabalho, desejo lembrar a todos que, num regime democrático, um grande problema se apresenta e preocupa a todos: é como colocar os melhores homens nas posições representativas de poder político.

A maioria dos políticos são homens comuns. Querem ser úteis a seus semelhantes. A maioria é composta de homens honestos e sinceros, mas, por vezes, mal preparados para a função. Com o correr do tempo, aprendem pelo método de tentativas, mas êste é geralmente um sistema custoso.

A arma para conquista do poder político em uma democracia é o voto.

É através do voto que escolhemos nossos representantes.

O problema da escolha de nossos representantes políticos está em saber como distinguir entre os candidatos possuidores de real mérito e os que são apenas dotados de eloquência.

Quando a escolha é feita com critério e sabedoria, teremos

um governo estável e progressista; caso contrário, cria-se uma instabilidade política, geradora quase sempre de sucessivas crises.

Temos as mesmas responsabilidades que nossos representantes políticos, no que diz respeito ao encontro de soluções adequadas. Eles devem curvar-se à opinião pública, e nós formamos essa opinião.

É através do exercício do voto consciente e sincero que nós aprimoramos, pela escolha acertada, a máquina democrática. Dessa maneira, contribuiremos para o fortalecimento e a moralização dos costumes políticos.

A Política é a fonte de nossa maior força. Ela faz e aplica nossas leis; institui nossos direitos e deveres; dispõe de nossa propriedade e de nossas vidas; pode ajudar ou prejudicar a propriedade; pode provocar a guerra ou fomentar a paz.

Devemos, pois, levar ao conhecimento dos políticos os anseios e as necessidades do povo. Devemos fazer sentir as suas responsabilidades no quadro nacional, para que se esqueçam um pouco de seus interesses pessoais e se dediquem, com carinho e entusiasmo, ao trabalho dignificante de elaboração de leis de alcance nacional e de interesse público.

Leis essas que devem satisfazer às necessidades de uma comunidade aflita, porém desejosa de ver o seu País colocado em seu devido lugar, no concerto das nações.

BIBLIOGRAFIA

A Democracia em Ação — Francis Hankin.

Comentários à Constituição Brasileira de 1946 — Carlos Maximiliano.

Manual de Constituição — Themístocles Brandão Cavalcanti.



ORIGENS DO PODER E DO ESTADO

HÉLIO RANGEL MENDES CARNEIRO — Ten Cel Av

O presente trabalho foi apresentado na ECEMAR como tema da instrução de exposição oral, uma das disciplinas do currículo do Curso de Estado-Maior, em que se acha matriculado o autor.

INTRODUÇÃO

Antes de dar início à nossa exposição, é oportuno lembrar o papel do homem na natureza. Sobre isto gostaríamos de citar um conceito filosófico dêsse grande sábio chinês **Lin-Yu-thang**: “Deus, ao criar a natureza, fêz do homem o seu artífice.”

Este conceito encerra uma grande verdade: que o homem, com sua razão, com sua inteligência e com sua arte, tornou-se o elemento básico da natureza.

Se olharmos para o mundo de ontem, não nos surpreende a expressão do ex-Primeiro-Ministro Britânico **Winston Churchill**, quando, em suas memórias, comenta a explosão da primeira bomba atômica: O homem, êste ser diabólico...

Na verdade, neste século de luz, quando a humanidade conheceu o seu pior período de trevas, quando o homem monta a sua vontade em poderosos engenhos e o seu poder num raio de luz, perguntamos a nós mesmos, para onde nos levará a razão, a inteligência e a arte do homem?

Pois bem, o advento das mais primitivas formas de organização política constitui possivelmente as primeiras manifestações importantes da inteligência do homem.

Por certo que a natureza o impeliu a instituir a sociedade. Mas foi a sua vontade que instituiu as diversas sociedades políticas de outrora e de hoje.

O instinto natural não era suficiente. Foi preciso a arte humana.

Assim, podemos dizer que a sociedade, o Poder, enfim o Estado são frutos da razão, da inteligência e da vontade do homem.

DEFINIÇÕES — PODER E ESTADO

Ao iniciar a exposição sobre origens do Poder e do Estado, vamos procurar definir cada um dêstes termos.

Nada mais útil e necessário, quer para as pesquisas e interpretações científicas de um assunto, quer para a sua perfeita exposição didática, do que o cuidado de definir os termos empregados.

É verdade que os velhos jurisconsultos romanos nos legaram uma advertência: “*Omnia definitio periculosa est.*” “Tôdas as definições são perigosas” — porque sendo quase sempre incompletas ou imperfeitas, não escaparão aos escarpelos da crítica e das objeções futuras.

A definição de Direito, por exemplo, enquanto a jurisprudência existe há mais de dois mil anos, os jurisconsultos modernos não chegaram ainda a um completo acôrdo.

Mas, perigosas ou difíceis, a verdade é que as definições constituem um imperativo lógico das exposições claras e metódicas.

Vamos, pois, à definição do Poder.

Poder, na sua expressão mais elementar, é a capacidade de subjugar.

É a fôrça pela qual se obriga alguém a obedecer, seja ela física, moral ou espiritual.

O Poder resulta da combinação de fôrças físicas e morais, por meio das quais uma pessoa se faz superior a outra.

As formas mais características de Poder são: Poder Espiritual e Divino e Poder Temporal e Humano.

A distinção dêsses Podêres já encontramos nos velhos textos bíblicos, pois, segundo o Evangelho de São Lucas, o Papa recebeu de Deus duas espadas, que simbolizavam o Poder Espiritual e o Poder Temporal — “*Serve-te da primeira e confia o exercício da segunda ao braço do chefe de Estado.*” Este caracteriza o poder Político.

O Poder Político é o Poder do Estado que se exerce através do seu órgão diretivo, que é o Govêrno.

Há sempre uma tendência em confundir Poder com Govêrno e Estado. Entretanto sabemos que são termos distintos, que constituem o organismo-político.

O Poder Político, sendo um Poder juridicamente organizado, dispõe de força física coativa, e força moral coercitiva. O Poder Político compreende o Poder Legislativo, o Poder Executivo e o Poder Judiciário.

Mas, no organismo social, surgem outras formas de Podêres que, embora despidas de qualquer ação coercitiva, juridicamente organizadas, muitas vezes, conduzem a sociedade a uma obediência forçada.

Múltiplas e por vezes complexas são as formas como se apresentam, dentro da sociedade.

É o Poder da Opinião Pública, que representa a estabilidade de um Governo.

É o Poder Econômico, onde reside hoje o antagonismo do Poder Capitalista e o Poder Trabalhista, este manipulado pela ideologia socialista.

É o Poder da Religião, que de milênios se tornou dos mais importantes, senão o primeiro, em coerção psicológica.

É o poder Intelectual. O Poder da Imprensa. O Poder dos Costumes e muitos outros.

Podemos, pois, classificar as diversas formas de Poder em duas categorias: o Poder Organizado e Político, que se caracteriza pela detenção da força física coativa, e o Poder Difuso, que se caracteriza pela detenção da força moral ou psicológica coercitiva.

—o—

Vejamos agora o que é Estado.

Na sua expressão mais elementar, Estado é a sociedade politicamente organizada.

É a sociedade com a sua autoridade, fixada em um território.

Pela própria definição, já compreendemos que três são os elementos fundamentais do Estado: População, Governo e Território.

Inúmeras são as definições de Estado. Citaremos algumas, para que se tenha uma idéia da variedade de pontos de vista de seus autores:

— Diz **Bluntschli**: "Estado é uma nação politicamente organizada."

— **Hovre**: "Estado é a comunidade de autoridade."

— **Oswald Spengler**: "Estado é a História considerada sem movimento. A História é o Estado concebido em movimento de fluência."

Evidentemente, nessa definição, o autor se baseou na origem etimológica da palavra Estado, que vem do latim Status que significa estabilizado.

— **Leon Duguit**: "Estado é a força a serviço do Direito."

Nessa definição, o autor esclarece a finalidade do Estado, a sua causa final.

— **Bordeau**: "Estado é um artifício da inteligência humana."

Mas é nos autores nacionais que vamos encontrar definições mais objetivas que encerram, de modo geral, os elementos fundamentais do Estado.

— Assim, diz **Darcy de Azambuja**: "Estado é a organização político-jurídica de uma sociedade, para realizar o bem público, com governo próprio e território determinado."

— **Clóvis Beviláqua**: "Estado é um agrupamento humano, estabelecido em um território e submetido a um poder público soberano, que lhe dá autoridade orgânica."

— **Epitácio Pessoa**: "Estado é uma reunião permanente de indivíduos que habitam um território determinado e obedecem a um mesmo governo, incumbido da administração, da justiça e da manutenção da ordem."

Mas, a definição que nos oferece **Georges Bry** tornou-se clássica e amplamente conhecida, porque, na sua forma real e analítica, põe em evidência aqueles três elementos fundamentais.

— Assim, diz **Georges Bry**: "O Estado é uma sociedade de homens independentes, estabelecidos de uma forma permanente sobre um território fixo e determinado, sob a jurisdição de um governo autônomo, encarregado de a dirigir, para um fim comum."

Realmente, essa definição encerra a população estável, que se denomina Nação, o território delimitado que se denomina País e o Governo independente que é consequência da organização política.

TEORIAS DA ORIGEM DO PODER

Feitas as definições, esclarecidos os significados de cada um desses termos, passemos agora às suas origens, começando pelo Poder.

Como vimos, em sua definição mais elementar, Poder é a capacidade de subjugar. É a força pela qual se obriga alguém a obedecer.

Mas, de onde vem essa força? De onde vem esse Poder que tem o homem, sobre outro? Que tem uma criatura sobre outras criaturas?

Haverá alguma causa sobrenatural? Ou será uma causa física? Social? Psicológica?

Para estas perguntas, há muitas respostas.

Na verdade, o Poder, como todos os fatos, tem sua causa primária e suas causas secundárias.

Se a causa primária nos é revelada à luz das especulações filosóficas, as secundárias o são à luz das observações e meditações científicas.

São as causas sociais e psicológicas.

A causa primária do Poder é Deus, pois de Deus vem o Universo, a Humanidade e, portanto, o Poder.

Leon Duguit diz que atribuir a Deus a origem última do Poder é a única explicação racional de sua existência, pois jamais seria possível explicar porque uma vontade humana é superior a outra vontade humana.

Entre as causas secundárias, as sociais devem ter influído decisivamente nas sociedades primitivas, para o aparecimento do Poder.

As sociedades primitivas, mais que as de hoje, viviam em lutas permanentes, fôsse entre elas, fôsse contra a própria natureza, na busca da sobrevivência.

Nessas lutas, só os grupos organizados, aqueles que possuíam um chefe que os dirigisse, sobreviviam. Os outros se aniquilavam e desapareciam.

Cedo, as sociedades, para sobreviverem, organizaram-se em formas políticas rudimentares.

Essas causas sociais, as vicissitudes da natureza, a ambição, o egoísmo e a crueldade dos homens tinham que determinar a criação da primeira autoridade e, por conseguinte, o aparecimento do Poder.

As causas psicológicas não deixam de ser reflexos das causas sociais, no espírito do homem primitivo.

O medo diante do mais forte, do cruel.

A covardia da massa social, frente ao guerreiro audacioso e brutal, que resolve impor sua vontade.

Essa, segundo a progênie espiritual do Leviatã, é a origem primeira do Poder.

Mas, um homem forte e cruel poderia aterrorizar e vencer um, dois ou três homens. Jamais venceria pela força, dez vinte ou trinta homens, tão bravos como ele e do mesmo nível intelectual.

Ainda mais, no homem primitivo, que vivia da luta e para a luta, a covardia era uma exceção, a coragem uma regra.

É possível o aparecimento de um chefe nessas circunstâncias, mas jamais essa teria sido a causa da origem do Poder.

Querem outros que o consentimento seja a causa psicológica do Poder.

A conformidade da sociedade em se deixar dirigir.

Mas, por que esse consentimento?

Segundo alguns historiadores, em primeiro lugar pelo interesse.

O aniquilamento dos grupos sem chefe, as derrotas, a miséria, a escravidão por outros grupos, a experiência adquirida por observações não tardariam em despertar o interesse de todos em se deixar dirigir por um chefe, nas lutas contra outros grupos e a natureza.

As Guerras são mais felizes, as caçadas mais abundantes, as migrações são mais fáceis.

Em segundo lugar pelo hábito, que, ao lado do interesse, da inteligência e da razão e não raro, substituindo-as, constitui o motivo permanente e o fundamento dessa e de todas as outras causas psicológicas do Poder.

O homem primitivo, não tendo consciência do seu interesse em que a sociedade seja politicamente organizada e sem talvez raciocinar sobre as necessidades do Poder, obedece por hábito, que às vezes é mais forte que o próprio interesse e a razão.

Por fim, querem outros que o Poder se tenha formado naturalmente.

É provável que em épocas bem remotas, na pré-história, o homem vivesse em grupos, onde não houvesse ainda um chefe que os dirigisse.

Eram grupos nômades, que viviam em busca de novas terras, melhores campos de caça e em lutas permanentes. Durante as caminhadas, aquele que conhecia melhor a região tornava-se o guia. Um simples guia, mas que não deixava de ser uma autoridade transitória.

Durante as caçadas, o mais hábil, o mais valente, assumia naturalmente a frente das iniciativas, tornando-se também uma autoridade transitória, para a captura da caça.

Durante as lutas, o guerreiro mais audacioso e mais experi-

mentado assumia naturalmente a frente das lutas.

Essa autoridade transitória, com o tempo, tornava-se permanente e o próprio tempo ensinaria que um guia, um chefe, enfim, uma autoridade, era necessário e benéfico, para dirigir e proteger a sociedade.

Esta parece-nos ser uma tese mais lógica, mais ponderada e mais aceita.

TEORIAS DA ORIGEM DO ESTADO

Vejamos finalmente a origem do Estado.

Se recuarmos na História, até onde alcançam os mais antigos documentos, encontramos sempre o homem vivendo em grupos, em sociedades.

Desde o momento em que uma sociedade, com autoridade que a dirige, se fixou em um território determinado, podemos dizer que se formou o Estado.

Várias são as teorias sobre a origem do Estado, havendo mesmo quem se manifeste favoravelmente à tese de que o Estado apareceu com o poder e que a origem deste é a origem da quele.

Tal hipótese, entretanto, não pode ser aceita, como já verificamos pelas suas próprias definições.

Para facilidade de nossa exposição, vamos analisar essa origem, sob dois aspectos: o das Teorias Filosóficas e o da Formação Natural.

As mais antigas Teorias apontam o Estado como fruto do desenvolvimento e ampliação da família.

Isto parece, entretanto, querer confundir a origem da humanidade, com a origem do Estado.

Que a sociedade deriva da família, não há dúvida, pois a família é a própria célula da sociedade, mas, dizer o mesmo do Estado, é absurdo.

Não é de todo impossível dizer que, em algum lugar, o desenvolvimento de uma família tenha dado origem a um Estado, mas tal hipótese não foi evidentemente comum a todas as famílias.

Na verdade, sociedade humana e sociedade política não são termos sinônimos. É, portanto, uma teoria sem consistência, essa patriarcal.

Já a origem contratual encontramos nas obras de Aristóteles e Epicuro, onde afirmam que a sociedade política, o Estado, teve a sua origem no contrato entre os membros da sociedade humana.

Essa hipótese, no entanto, não mereceu atenção especial por parte dos pensadores gregos.

Por outro lado, filósofos como **Hobbes, Spinoza, Grotius, Rousseau** e outros imprimiram à Teoria do contrato social uma importância primordial.

Vejamos suas opiniões a respeito.

— **Hobbes** afirma que os homens, diante da anarquia do estado de natureza, tiveram de abdicar os seus direitos ilimitados, em proveito de um homem ou de uma assembléia, fundando assim o Estado, o Leviatã, o deus mortal, que os submete à onipotência da tirania que eles próprios criaram.

— **Spinoza** também afirma que os homens se viram forçados a pôr termo ao estado de natureza, mediante um contrato, com que criaram o Estado, abdicando nêles todos os seus direitos, menos o de pensar, falar e escrever.

— **Grotius** entende que os homens, por simpatia recíproca, fizeram um pacto voluntário, criando assim o Estado.

— Finalmente **Rousseau** entende que o contrato deve ter sido geral, unânime e baseado na igualdade dos homens.

Como podemos verificar, são manifestações filosóficas, com

menor consistência que a Teoria Patriarcal.

Na realidade, se o Estado tivesse a sua origem numa associação voluntária dos homens, por certo cada uma dela sairia quando quisesse e isto seria o caminho da dissolução social, da anarquia.

A teoria da origem do Estado pela violência é pensamento de grande número de sociólogos.

Quase todos eles, inspirados nas idéias de Darwin, entendem que o Estado é produto da luta pela vida.

Em geral, afirmam que o Estado é uma organização social, imposta por um grupo vencedor a um grupo vencido.

A identidade de idéias de grande número de sociólogos, em torno da teoria da violência, influiu no conceito dos juristas que a consideram uma verdade científica, e poucos tratadistas do Direito Público a refugaram.

Mas a reflexão cedo evidencia o equívoco de sociólogos e juristas.

Na verdade, é inegável que sempre um grupo humano vence outro, despojando-o de seu território e nêles se estabelecendo, nasce um Estado.

Até aí, é compreensível.

Mas quando dêse fato, eles induzem a tese de que o Estado tem origem na dominação de um grupo sobre outro, penetram no campo da lógica e cometem um sofisma de indução.

Isto porque, quando um grupo domina outro, despojando-o de seu território, já existia o Estado.

É portanto querer provar a origem de uma coisa raciocinando sobre a preexistência dessa mesma coisa.

Finalmente, a tese do aparecimento do Estado, pela sua formação natural, parece-nos mais lógica e aceitável.

Já vimos que o Estado se forma de três elementos que são:

População, Governo e Território.

Sabemos que só existe Estado quando a sociedade já governada se fixa em um território determinado.

A história nos ensina que as sociedades primitivas, em suas primeiras fases, eram nômades.

Caminhavam sempre em busca de melhores terras, com chefes ou autoridades já organizadas.

Qualquer um desses chefes, por influência de motivos econômicos ou geográficos, podia determinar a fixação da sociedade nômade em um território determinado e ali permanecer indefinidamente, fundando assim um Estado.

Este nasce, portanto, do estabelecimento de relações permanentes e orgânicas dos três elementos: População, Governo e Território.

CONCLUSÃO

Diante do que vimos, podemos dizer que a Filosofia e a Sociologia explicam de maneira diferente a origem do Poder e do Estado.

Na realidade, filósofos, sociólogos e juristas, cada um expõe suas teorias por prismas diferentes.

São todas elas, teorias presumíveis, baseadas em suposições e fatos que escaparam, evidentemente, a uma observação direta.

Mas, de todas elas, nos parece que aquelas situadas no terreno das causas naturais encontram melhor consistência, para a origem do Poder e do Estado.

Bibliografia

- 1 — "Introdução à Ciência do Direito" — A. B. Alves da Silva
- 2 — "Instituições de Direito Público e Teoria do Estado" — José Nicolau dos Santos
- 3 — "Teoria Política" — G. C. Field
- 4 — "Teoria Geral do Estado" — Darcy Azambuja

O Baile do Cadete-do-Ar em São Paulo

A Semana da Asa reviveu em São Paulo os saraus da Côrte, com o Baile do Cadete-do-Ar.

Nos salões do Edifício de Recepções das Altas Autoridades, no Aeroporto de Congonhas, às 23:00 horas do dia 17 de outubro, realizou-se uma festa diferente das que comumente ocorrem nos dias atuais.

Os Cadetes-do-Ar de Piraçununga, patrocinados pelo Comando da 4.^a Zona Aérea, ofereceram às jovens da sociedade paulistana uma recepção que primou pela elegância e bom gosto. Os galãs estavam representados por uma centena de Cadetes-do-Ar e mais quarenta e cinco outros futuros oficiais, distribuídos entre os das Agulhas Negras, da Escola Naval e Centro de Formação da Força Pública, constituindo representações iguais de quinze elementos. As damas contavam com a graça de jovens "debutantes", tanto da elite local quanto de Piraçununga, emprestando ao ambiente todo o encanto primaveril de suas tenras idades e a alegria contagiante das suas almas em flor.

O Orfeão do Instituto de Educação de Piraçununga abriu a festa executando magistralmente cinco números de um escolhido repertório. A seguir começou o cerimonial da Valsa do Cadete-do-Ar, constante de duas partes. Na primeira, cavalheiros e damas, defrontando-se em duas filas dispostas ao longo do salão, apresentaram-se mutuamente, ante a aproximação reverente dos cadetes e a troca entre si de um cartão de visitas, assinado pela senhorita, por um "carnet" de baile, com a assinatura do cavalheiro na

primeira contradança. Ato contínuo a esta apresentação, cento e trinta e cinco pares, constituídos de senhoritas elegantemente trajadas e de militares com vistosos uniformes, desfilarão em círculo pelo salão, de braços dados, até que a orquestra iniciou a execução de uma valsa vienense. Quando minutos depois esta foi interrompida, os dançadores retomaram o desfile em círculo do salão, a fim de que os rapazes, depois de apanharem em local adequado um botão de rosa e um broche miniatura do "brevê" do Cadete-do-Ar, os ofertassem às gentis senhoritas para que os prendessem ao ombro esquerdo. Consumado este ato, uma segunda valsa vienense coroou o início do baile que, daí por diante, prosseguiu animado até as quatro horas da madrugada. Todos os convidados a essa recepção tiveram mesas reservadas, nas quais eram acompanhados por um Cadete (de qualquer das Corporações), incumbido de desempenhar o papel de anfitrião. A ornamentação dos salões mostrou uma disposição harmoniosa de palmas e "corbeilles", e os centros de mesa, floridos, tinham ao centro uma pequena haste com uma flâmula referente à Semana da Asa.

O "bufet" foi farto e os pratos de doces estavam bem ornamentados.

A REVISTA DE AERONÁUTICA tem o prazer de assinalar que essa distinta festa contou com uma organização exemplar. Nenhum pormenor foi esquecido. Até as instruções sobre o procedimento para a "Valsa do Cadete" foram cuidadosamente impressas para distribuição às senhoritas. Tudo,

enfim, desde a confecção dos convites e "carnets" até a ornamentação das mesas mereceu atenção cuidadosa dos promotores do baile. O Major-Brigadeiro MARCIO DE SOUZA E MELLO, Comandante da 4.^a Zona Aérea, e a equipe que o auxiliou para garantir o sucesso da festa positivamente estão de parabéns.

BAILE DAS DEBUTANTES, DO CLUBE DE AERONÁUTICA

No mesmo dia 17 de outubro, às 23 horas, teve lugar no Clube de Aeronáutica, à Praça Marechal Âncora, no Rio de Janeiro, o Baile das Debutantes. Foi uma festa plena de beleza e distinção. Ao Major-Brigadeiro GABRIEL GRUM MOSS, Comandante do Transporte Aéreo, coube a delicada missão de saudar as debutantes. Ele o fez com a sensibilidade que lhe é peculiar, através das seguintes palavras:

"Estrêlas viçosas e queridas que se vão alando dos céus em que as têm os seus pais, para a vida em que a sociedade as reclama, escutem:

Diziam os atenienses que a juventude é a senhora da vida. Acrescentavam que ser moço vale uma casa cheia de ouro. Achava o grande Napoleão Bonaparte que nenhuma hora deveria ser perdida na juventude, idade em que os olhos brilham confiantes na felicidade dos dias porvindouros.

Convencionou-se ser essa a oportunidade de se iniciarem as

(Conclui na pág. 59)

BAILE DAS DEBUTANTES



NA FOTO de cima, um grupo com quatorze senhoritas que debutaram no dia sete de novembro próximo passado, no Clube de Aeronáutica, tendo ao centro o organizador do baile e apresentador das debutantes, Senhor Ribeiro Martins.



Na foto ao lado, a Senhorita Leila Pereira dos Passos, sendo recebida por seu pai, o Tenente-Coronel-Aviador Godofredo Pereira dos Passos, no momento em que era apresentada à sociedade carioca.



DIA DA CRIANÇA

O Clube de Aeronáutica abriu, no dia 12 de outubro, p.p., seus salões aos seus "sócios-mirins", comemorando mais um "Dia da Criança".

Pelas fotos, podemos bem constatar a alegria de que estava possuída a petizada, com os divertimentos que lhe foram proporcionados.





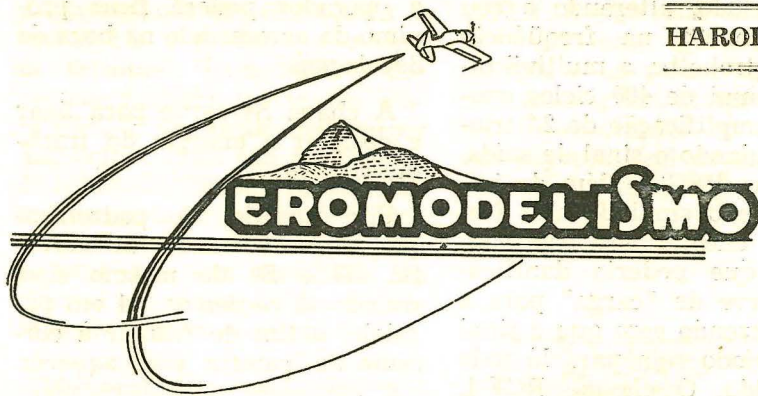
TEVE lugar no dia 20 de novembro, na Igreja de Santa Margarida Maria da Lagoa, o enlace matrimonial da Sta. Sonia Maria, filha do nosso colaborador Coronel-Médico Dr. Fernando Rodrigues dos Santos, com o 2.º Ten Av Sergio Roberto, filho do Coronel-Farmacêutico Cyro Gonçalves Siqueira.

Na foto, ao lado, em pose especial para nossa reportagem, os jovens nubentes.

ENTREGA DE CONDECORAÇÕES DA "ORDEM DO MÉRITO AERONÁUTICO"



No dia 23 de outubro, na Escola de Aeronáutica, teve lugar a cerimônia da entrega de condecorações da Ordem do Mérito Aeronáutico. Na foto acima, da esquerda para a direita, o Cel Av Castelo Branco, Sr. Júlio Moura, Sr. Ascendino Moura, Maj Brig Gabriel Grün Moss, Senhoras Júlio e Ascendino Moura e três senhorinhas que assistiram às solenidades.



RADIOCONTROLE

TRANSMISSOR TIPO CRAFT

Terminando as consultas formuladas pelo nosso leitor do CTA em São José dos Campos, passo a descrever um transmissor para radiocontrole, usando um cristal de 13.627,5 kc. É mais uma versão das inúmeras do circuito Craft, adaptado ao material que pode ser encontrado no nosso comércio.

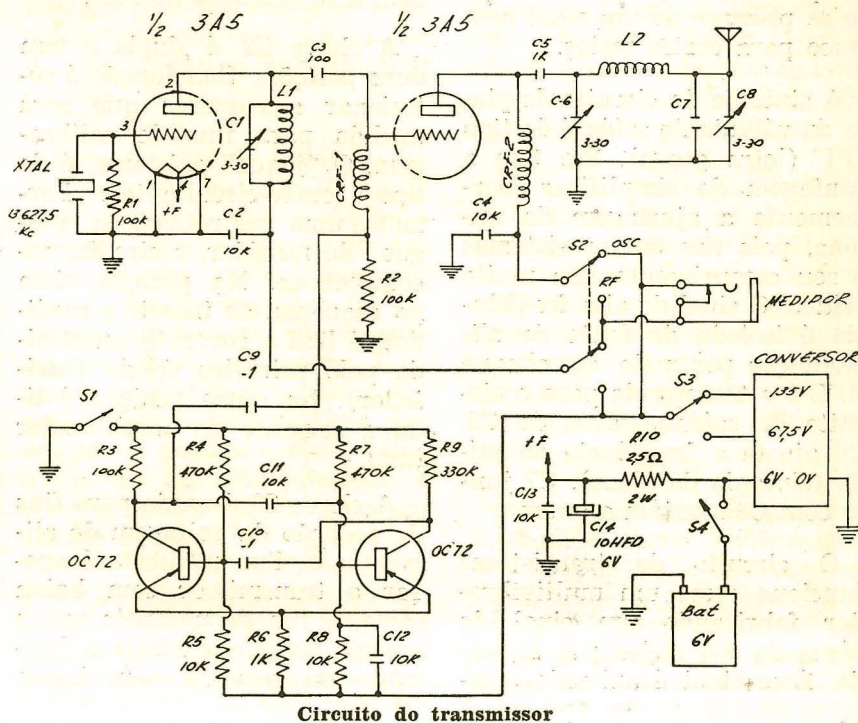
FUNCIONAMENTO

O primeiro tríodo, e que corresponde à metade da válvula 3A5, trabalha como oscilador a cristal, do tipo grade-placa sintonizada, produzindo um sinal na frequência do cristal. Seu funcionamento é simples: o cristal funciona como se fosse um circuito sintonizado de alta qualidade, dando o máximo rendimento, exatamente na sua frequência de corte. Esse cristal é ligado à grade. Na placa, existe outro circuito sintonizado na mesma frequência que o cristal, dando, portanto, o máximo rendimento nos 13 Mc também. A grade e a placa da válvula agem como se fossem as placas de um minúsculo condensador, em virtude do seu tamanho físico e proximidade. Assim sendo, o sinal existente na placa é realimentado (devolvido em parte) na grade, na mesma polaridade elétrica (fase) através desse condensador (capacitância grade-placa). Ora: cristal e placa estão sintonizados na mesma frequência, e portanto prontos para dar

o máximo rendimento na mesma quilociclagem. O sinal da placa, sendo realimentado na grade na mesma fase, volta a ser amplificado e novamente é realimentado, cada vez com intensidade maior, pois encontra rendimento suficiente nos dois circuitos. Chega então a um ponto em que a realimentação é tal que a válvula passa a fabricar, ela mesma, um sinal na frequência que foi determinada pelo cristal. A isso chama-se oscilação.

O sinal do oscilador é aplicado à grade do 2.º tríodo (outra metade da válvula 3A5), através do condensador C3. Esse 2.º

tríodo tem o seu circuito de placa agora sintonizado em 27.255 kc. Assim sendo, o sinal amplificado não é mais a **fundamental** (sinal original), e sim, o **1.º harmônico** (dôbro da frequência). A vantagem disso é que o circuito fica estável, sem precisar de procedimentos especiais. Se o 2.º tríodo funcionasse na mesma frequência que o primeiro, passaria a oscilar também, a menos que usássemos um artifício que chamamos **neutralização**. Se o 2.º tríodo oscilasse, deixaria de obedecer ao comando do 1.º tríodo, pois passaria a trabalhar independente. Isso seria ruim, pois o primeiro é comandado a cristal, o que garante alta estabilidade de frequência. O 2.º, sem cristal, trabalharia numa frequência que variaria muito. Isso, além de ser proibido pela legislação de rádio, possibilitaria que, por vezes, o transmissor trabalhasse em um ponto em que o receptor não mais captasse o sinal. É fácil de entender porque o 2.º tríodo oscilará se trabalhar na mesma frequência que o primeiro. Analisemos o circuito: o pri-



meiro tem na grade um circuito sintonizado, constituído pelo cristal, e na placa outro, constituído por L1-C1; o segundo tem ligado à grade o circuito sintonizado L1-C1 que retorna à "terra" através do condensador C2, substituindo o cristal, e na placa o circuito sintonizado constituído pela bobina L2 e condensadores C6, C7 e C8. Portanto, se tanto o de grade como o de placa estivessem sintonizados na mesma frequência, é lógico que a válvula oscilaria, conforme a explicação dada para o primeiro tríodo. Todavia, como a placa está sintonizada para o dobro da frequência da grade, a realimentação grade-placa não encontra rendimento suficiente para oscilar. É então amplificado o 1.º harmônico do cristal, que estará forçosamente presente na placa do 1.º tríodo.

Perguntarão porque não fazer uma só válvula, saindo já em 27 255 kc e controlada a cristal. Isso, além de exigir outro tipo de modulação mais potente, daria um circuito menos estável, pois bastaria aproximar alguma coisa da antena para alterar a sintonia. Assim, o oscilador fica isolado do circuito de antena, dando maior estabilidade, permitindo inclusive que se opere com a antena completamente recolhida, quando se precisar de um sinal bem fraco para certos testes.

A sintonia do circuito de placa da válvula de saída é do tipo "PI" (letra grega). Ele tem a vantagem de simplificar enormemente a ajustagem da antena, pois nos outros sistemas o seu comprimento fica muito crítico. O sinal de alta frequência é isolado da fonte de alimentação por meio do choque RFC-2 e transferido para o circuito de saída através de C5. C6 ajusta a frequência de saída (sintonia da placa). C7 junto com C8 ajustam a antena.

O circuito de transistores funciona como um multivibrador fabricando um sinal de cerca de 400 ciclos por segundo. Esse sinal é aplicado atra-

vés do condensador C9 à grade do 2.º tríodo, alterando o seu funcionamento na frequência em que trabalha o multivibrador. O sinal de 400 ciclos controla a amplificação do 2.º tríodo, modulando o sinal de saída. O choque RFC-1, além de impedir que o sinal de alta frequência chegue aos transistores (o que poderia danificá-los), serve de "carga" para a grade, fazendo com que o sinal do 1.º tríodo seja para lá todo transferido. O choque RFC-1, apesar de ter o seu valor bastante pequeno, ainda tem um valor resistivo aparente (reatância), muito grande para os 13 Mc, impedindo portanto de ser atravessado. Para os 400 ciclos, sua reatância é desprezível, e o sinal de modulação atravessa o choque com a máxima facilidade.

Vejamos, agora, a ação dos interruptores:

O interruptor S1 é do tipo "botão de campainha", e serve para ligar e desligar o modulador. Assim, quando estiver solto, está sendo irradiado apenas o sinal "suporte" que é a portadora. Uma vez apertado esse botão, completa-se o circuito elétrico do multivibrador, e esse, funcionando, aplica modulação ao 2.º tríodo. O sinal, irradiado, agora já trará também a informação do som.

A chave S2 é dupla e tem duas posições. Sua função é selecionar a corrente que será medida para fins de calibragem. O "jaque" existente, é do tipo "curto-circuitante". Portanto, uma vez retirado o "plugue" do medidor, o circuito re-completa-se. Na posição vista no esquema, ao inserir o medidor, é lida a corrente consumida pelo primeiro tríodo (oscilador). Na outra posição é lida a corrente do amplificador final.

A chave S3 é usada para fins de redução da voltagem de alimentação. Sua utilidade é operar o transmissor com baixa saída, a fim de permitir que o mesmo possa aproximar-se bastante do receptor sem haver

sobrecarga deste último. Assim o operador poderá ficar próximo do aeromodelo na hora da decolagem.

A chave S4 serve para ligar e desligar a energia do transmissor.

Por questões de padronização, foram utilizadas as chaves S2, S3 e S4 do mesmo tipo, usando as seções da S4 em paralelo, a fim de resistir à corrente da bateria sem aquecer.

MONTAGEM

Poder-se-á começar pelo circuito impresso, cuja técnica já foi descrita. Depois, enrolaremos as bobinas.

A bobina L1 tem 15 espiras de fio n.º 16 esmaltado. Comece, pegando o fio, e dobre na ponta um pedaço de 15 mm, quase em ângulo reto. Esse pedaço será o terminal de início da bobina. Agora, arranje uma fôrma cilíndrica lisa, com 20 mm, e enrole bem justo as 15 voltas de fio. Eu usei a capa isolante de um plugue comum de fone, que tem 19 mm. Quando soltar, as espiras normalmente afrouxarão um pouco, e a bobina terá 22 a 23 mm de diâmetro externo. Agora, com um alicate, dobre a outra ponta do fio, que ficará paralela à outra. Corte então com 15 mm de comprimento essa dobra, que será o terminal final. Estique agora cuidadosamente a bobina, a fim de que fique com 25 mm de comprimento.

Pronta essa bobina, vamos para L2. Essa terá 11 espiras de fio n.º 14 esmaltado, e será enrolada da mesma forma e na mesma fôrma que a L1, sendo esticada até ficar com 26 mm de comprimento.

Os choques RFC-1 e RFC-2 não serão encontrados no mercado, nos valores marcados no esquema. Portanto, adquiriremos no mercado de rádio duas bobinas de aguçamento para TV, STEVENSON n.º 4.505 (120 microhênries com 2 200 ohms). Comece dessoldando o fio que sai da parte de cima do

enrolamento e que vai a um dos terminais da resistência e corte fora o arame que servia de terminal. Para RFC-1, desenrole metade das voltas. Para RFC-2, desenrole dois terços das voltas. Com um pouquinho de cola-tudo, firme o restante do enrolamento no lugar. O arame que sobrou da resistência interna será um dos terminais do choque. A ponta do fio do enrolamento será o outro.

No protótipo, usei dois trimers americanos de cerâmica, pois os tinha disponíveis e eram mais confortáveis para a operação de calibragem. No artigo, previ tudo para o trimer Philips, que também é de ótima qualidade. Não usem os comuns com isolamento de mica, pois poderão arrepender-se.

Os condensadores de papel de .1 do tipo comum são demasiadamente volumosos. Usei uns verdes com isolamento para 125 volts que tenho visto constantemente no mercado, e que são pequeníssimos e vêm resistindo muito bem. Não perguntem a marca, pois não vem escrita no envólucro.

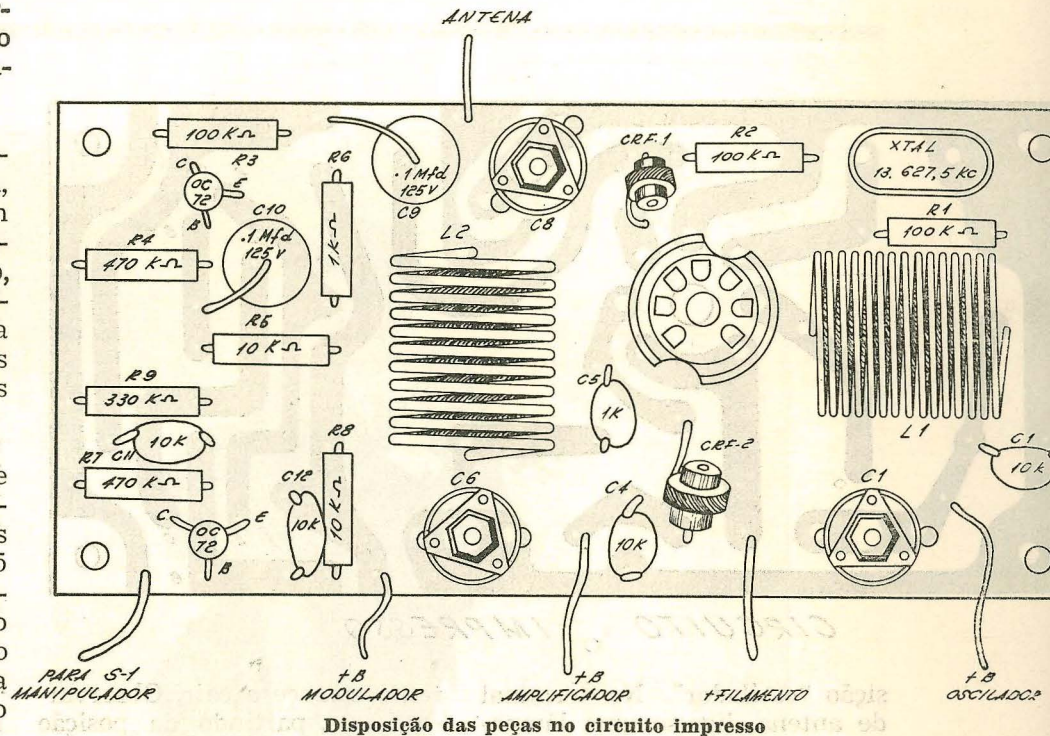
Os transistores são 2 OC-72. Não há necessidade de que sejam "par casado". Os circuitos estrangeiros citam transistores equivalentes ao OC-71. Todavia, estavam modulando insuficientemente, e os que usei agora deram muito melhor desempenho.

Todos os demais condensadores são cerâmicos de disco, e as resistências são "Constanta" de 1/2 watt. Todavia, a furação que marquei também comportam as IRC de 1/2 watt.

Outra nota importante é o cristal. **Não solde o cristal no circuito impresso**, pois ele pode não gostar, e custa caro! Embora dê algum trabalho, fabrique um suporte. Os suportes estampados em fibra para válvulas-miniaturas têm uns contactos que podem facilmente ser soldados ao circuito impresso para os nossos fins. Para isso, marque cuidadosamente a

distância entre os pinos do cristal no circuito impresso, e fure com uma broca de 3/32". Depois, é só passar os citados contactos pelos furos e soldá-los. Nesse arranjo, conseguimos um suporte fácil de encaixar e desencaixar o cristal.

Outro cuidado será não usar ácidos ou pastas de soldar. Use apenas a resina que já vem dentro da solda de rádio, ou, no máximo, um pouco de breu. Qualquer outra coisa poderá ser demasiadamente corrosiva para um circuito delicado desses.



Ao soldar os transistores (que serão os últimos a entrar no circuito), não se esqueça de segurar os fios dos seus terminais entre o transistor e o circuito impresso com um alicate de bico comprido, para dissipar o calor.

Para montar as peças no lugar sem se enganar, é muito fácil: pegue a revista e olhe o desenho com a disposição das peças, contra a luz. Observará que o circuito impresso foi colocado na revista **exatamente** do outro lado do desenho. Veja agora como é fácil achar os furos correspondentes! Uma vez enfiada a peça no lugar, solde o fio no circuito impresso e corte o excesso de fio com um alicate de corte.

Os terminais das bobinas devem ser estanhados antes de soldar no lugar, a fim de garantir um bom contacto.

O restante da montagem não apresenta dificuldade alguma.

Como caixa, usei uma de alumínio de 15 cm de largura, 8,5 cm de profundidade e 23 cm de altura. Usei o processo de fazer uma tampa para cada lado, pois facilita muito a montagem.

Para a alimentação, usei cinco baterias NIFE alcalinas, de envoltório plástico e 7 AH. Cada uma mede 2,5 cm x 12,0 cm x 6,7 cm que caberão perfeitamente na caixa. Essas baterias, em conjunto com o conversor que publiquei no número anterior, constituem uma ótima solução.

Como antena, usei uma Trufi para o carro Volkswagen, que adaptei na ponta um terminal para o cabo coaxial de microfone. Ela, estendida, tem um total de 1,55 cm e é em três seções.

O início da calibragem é simples. Uma vez montado o transmissor e conferidas as ligações, colocam-se as baterias, verificando, com cuidado, sua polaridade; liga-se um miliamperímetro de 0-30 mA no jaque próprio e põe-se a chave S2 na po-

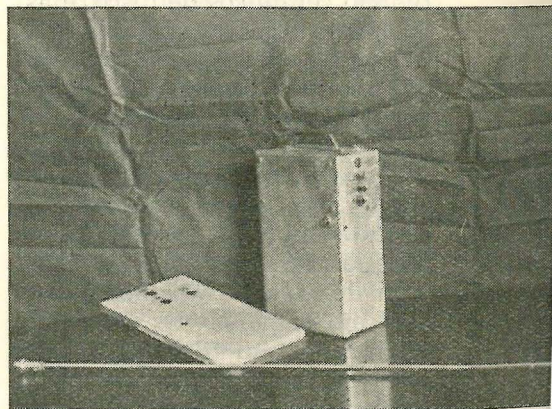
tática do transmissor "massa"). Ponha a chave S3 na posição de 135 volts. Ligue agora a chave geral S4. A válvula acenderá os filamentos, e a corrente no miliamperímetro poderá ultrapassar de 15 mA. Rápidamente gire C1 até que a cor-

a lâmpada e atarraxe a antena. Volte a ajustar C6 para a mínima leitura e C8 para a máxima. Se a antena estiver irradiando bem, a variação de leitura será tão imperceptível, que o ideal será arranjar algum que tenha um "Medidor de Intensidade de Campo".

Passemos, agora, a C7 que parece ter ficado esquecido. No ajuste de C6, haverá variação do brilho da lâmpada ou da leitura do Medidor de Intensidade de Campo. Todavia, ao ajustar C8, pode ser que não seja conseguida sintonia. Isso porque, para conseguir um volume pequeno, usamos um trimer pequeno. Portanto, C7 corresponde a condensadores de cerâmica que são soldados em paralelo com C8, a fim de conseguir a capacidade necessária para perfeita sintonia. O valor necessário dependerá da antena usada.

Quem tiver alguma prática de transmissores, não terá dificuldade em sintonizá-lo corretamente. Todavia, para um principiante, o mais prático será procurar a ajuda de um rádioamador ou um outro aeromodelista que deverão ter os recursos necessários e a prática adequada. Em outro artigo, poderei dar toda a técnica; mas aqui alongaria demasiadamente.

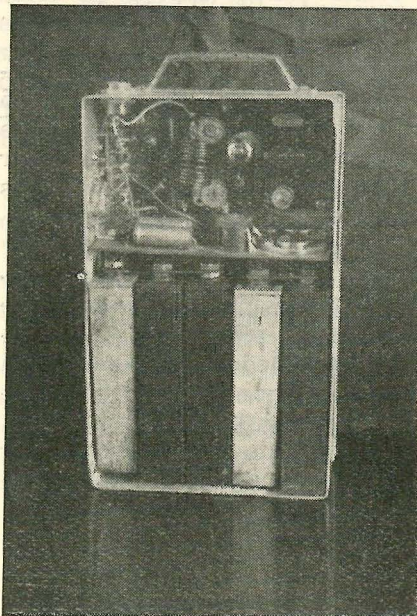
Uma vez terminada a calibragem, a corrente do 2.º triodo, será de cerca de 12 mA com as bobinas e antena que descrevi.



Vista do transmissor, vendo-se a tampa traseira retirada e a antena extensiva.

sição "oscilador". No terminal de antena, liga-se uma lâmpada "piloto" de 6 volts, ligando o outro terminal na caixa me-

rente comecê a cair. Observar-se-á que, partindo da posição em que o trimer C1 está todo desatarraxado, chegará um ponto em que, atarraxando o condensador, a corrente irá diminuindo até uma posição em que (essa corrente que diminuiu bastante) pulará repentinamente para o antigo valor alto. O ponto melhor será deixar o condensador um pouco antes da posição em que a corrente torna a pular para o valor alto. A corrente, medida, agora deverá ser de cerca de 5 mA. Passe agora S2 para a posição "amplificador". Gire C6 para a mínima leitura e C8 para a máxima. Simultaneamente a essas variações, a lâmpada começará a brilhar. Se não houver brilho na lâmpada, volte S2 para a primeira posição, e veja se a corrente não está alta novamente, pois é possível que o primeiro triodo deixe de oscilar no momento em que o oscilador começa a "puxar" corrente. Neste caso, desatarraxe mais um pouquinho o trimer C1 para que ele volte a oscilar. Tire



Vista traseira do transmissor: em baixo, as baterias alcalinas; no centro o conversor publicado no número anterior; em cima, o transmissor propriamente dito; do lado superior esquerdo, a fiação do interruptor.

CIRCUITO IMPRESSO

Esse transmissor dá uma potência de "entrada" de cerca de 1,5 watt, o que é mais do que suficiente para aeromodelismo.

Uma vez em teste de campo, o alcance no solo deverá ser de

cêrca de 500 m, o que dará em vôo cêrca de 1,5 km.

Como já expliquei, êste é um transmissor modulado (Tone). Assim sendo, uma vez ligado e sintonizado, transmitirá um sinal contínuo, sem nenhuma in-

formação de som para comando. Ao apertar-se o botão S1, êsse sinal já trará o som que irá ser utilizado no receptor para acionar os escapamentos.

Qualquer dúvida, escrevam que procurarei solucionar.



Não há razão para isto!

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

NOVA LOJA DE PASSAGENS

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

Sadia TRANSPORTES AÉREOS

ATLANTIC

COMPANHIA ATLANTIC DE PETRÓLEO

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



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

Realidade Estatística na Segurança de Vôo da Aviação Comercial Brasileira

Dr. FERNANDO RODRIGUES DOS SANTOS - Cel Med Aer
Chefe do Curso de Direção de Serviços da ECEMAR

A segurança de vôo proporcionada pela nossa aviação comercial é considerada, por muitos comentaristas, em situação de inferioridade em relação à das demais nações do mundo. Periódicamente, e em particular, após a ocorrência de acidentes de aviação com aeronaves comerciais, as críticas tornam-se mais acirradas, ensejando a nossa imprensa escrita, falada e televisada a tecer comentários desairosos a respeito da aviação comercial brasileira, considerando-a responsável pelos piores índices de segurança e de mortalidade de toda a aviação comercial do mundo. A nosso ver, as apreciações desfavoráveis que se processam resistem menos a uma série de argumentos baseados na análise estatística do que a própria segurança de vôo da nossa aviação comercial. É, precisamente, apoiado nesta análise estatística que nos propomos demonstrar, no presente estudo, a real posição da aviação comercial brasileira, perante a mundial, em face da segurança de vôo.

Para efeito de um criterioso julgamento, organizamos algumas tabelas com os dados estatísticos registrados na Diretoria de Aeronáutica Civil e no Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Inspetoria-Geral da Aeronáutica e, também, nos divulgados pela OACI (Organização da Aviação Civil Internacional — ICAO), através dos boletins especializados desta Organização, a fim de estabelecer a comparação numérica e porcentual de diversos índices de importância aos nossos propósitos. Para melhor conceituação sobre a nossa segurança de vôo, acrescentamos alguns dados relativos à aviação militar de transporte do COMTA, cujas atividades são muito semelhantes

às da aviação comercial e que possibilitam, pelo alto nível de segurança alcançado, determinadas referências essenciais para a análise comparativa mais adequada.

O estudo analítico das diversas tabelas permite, assim, estabelecer as seguintes considerações em face dos dados e índices estatísticos relativos ao período de 1957 a 1962 e, em alguns casos, até 1963.

1 — Em relação às aeronaves disponíveis:

- 1.º) O COMTA, apenas, dispõe de 41 aeronaves do tipo convencional, das quais 73% são DC-3 (C-47) e 27% são DC-4 (C-54).
- 2.º) A nossa aviação comercial é representada, atualmente, por 6 empresas, cada qual com os tipos mais diversificados de aeronaves; do total de 270 aeronaves, 88,8% são do tipo convencional, 5,9% correspondem ao tipo turbo-hélice e.... 5,1% ao turbo-reator.
- 3.º) A aviação comercial mundial, excetuando a do Brasil, é constituída de 5 153 aeronaves, das quais 65,2% são do tipo convencional, 18,1% do tipo turbo-hélice e 16,6% turbo-reator.
- 4.º) Do total da frota aérea comercial em tráfego por todos os quadrantes da terra, apenas 5% pertencem ao Brasil.
- 5.º) Das 3 600 aeronaves do tipo convencional existentes em todas as empresas de navegação aérea do mundo, somente 240 fazem parte da frota de aviação comercial brasileira.
- 6.º) Aproximadamente $\frac{1}{4}$ de todos os tipos de aeronaves comerciais é ainda repre-

sentado pelo DC-3, havendo tem todo o mundo 1 200 dessas aeronaves operando, principalmente em áreas menos desenvolvidas e com os recursos da infra-estrutura pouco adiantados.

- 7.º) No Brasil, a proporção dos DC-3 em relação aos demais bimotores e quadrimotores é superior ao que se observa para o resto do mundo; o inverso se verifica, quando se considera a proporção dos quadrimotores convencionais existentes na aviação comercial brasileira e mundial.

2 — Em relação ao rendimento operacional (número de horas de vôo, de quilômetros percorridos, passageiros transportados e de passageiros-quilômetros):

- 1.º) A Aviação comercial brasileira, dispondo apenas de 5% do total de aeronaves comerciais que operam em todo o mundo, teve um rendimento operacional equivalente a 4%, e, portanto, aquém de suas reais possibilidades, conforme se poderia argumentar sem uma análise mais apurada.
- 2.º) O rendimento operacional, proporcionado pelas empresas aéreas nacionais, em comparação com o observado para as empresas aéreas do resto do mundo, é relativamente pequeno, dada a proporção elevada das aeronaves de menor performance (88,8% de aeronaves convencionais e.... 73,6% bimotores) quanto à velocidade e capacidade de transporte.
- 3.º) As aeronaves convencionais representam cerca de $\frac{2}{3}$ do total da frota mundial e o terço restante constituído de turbo-hélices

e turbo-reatores, estes últimos em número pouco menor que os primeiros; esta proporção é considerada aumentada, quando se encara o rendimento operacional (tonelagem-quilômetro) de cada uma dessas classes de aeronaves.

Assim, enquanto os de motor convencional realizam menos de 1/3 da total capacidade da frota aérea, os jatos ultrapassam a metade desta capacidade, restando, aproximadamente, 15% para os turbo-hélices.

4.º) A frota aérea comercial brasileira, dispondo apenas de 5,1% de jatos e, portanto, proporcionalmente, 3 vezes menos do que a do resto do mundo, quando em confronto com a porcentagem de aeronaves convencionais existentes, não tem possibilidades de manter um rendimento operacional comparável com o elevado índice da aviação mundial.

5.º) A aviação comercial em todo o mundo atingiu, no período considerado em relação à aviação comercial brasileira, 19 vezes o número de horas voadas, 23 vezes o número de quilômetros percorridos, 27 vezes o número de passageiros transportados e 37 vezes o número de passageiros-quilômetros; é, sem dúvida, o maior volume do tráfego aéreo que se reflete de modo favorável no cálculo dos índices de segurança e de mortalidade da aviação mundial em detrimento dos mesmos índices em relação à nossa aviação comercial.

6.º) A aviação comercial brasileira alcançou, no mesmo período, em comparação com a aviação militar de transporte (COMTA), cerca de 91 vezes o número de viagens, 15,6 vezes o número de horas voadas, 19,3 vezes o número de quilômetros percorridos e 47,5 vezes o número de pas-

sageiros transportados; estas diferenças marcantes do rendimento operacional contribuem, igualmente, para tornar, do ponto de vista estatístico, a maioria dos índices de segurança e de mortalidade do COMTA em posição de inferioridade em relação à nossa aviação comercial, apesar do insignificante número de acidentes fatais ocorridos e do reduzido número de passageiros mortos.

3 — Quanto aos índices de segurança (Relação entre o rendimento operacional e o número de acidentes fatais):

1.º) O COMTA é responsável por 1,2% do total de acidentes fatais, enquanto a aviação comercial brasileira por 24% e a do resto do mundo por 74,8%; apesar desta porcentagem mínima, a aviação militar de transporte apenas se apresenta com um índice de segurança em nível mais favorável do que a nossa aviação comercial (número de acidentes fatais por... 100 000 horas de voo).

2.º) As aeronaves convencionais da nossa aviação comercial provocaram 93,2% do total de acidentes ocorridos com aeronaves nacionais, no período de 1957 a 1963, enquanto os turbo-hélices 2,2% e os turbo-reatores 4,5%. Não obstante a nossa frota aérea comercial seja constituída de 88,8% de aviões convencionais, 5,9% de turbo-hélices e 5,1% de turbo-reatores, confirma-se o fato de que a classe de aeronaves convencionais está mais sujeita a acidentes fatais do que as demais classes.

3.º) Na comparação dos índices de segurança registrados para a nossa aviação comercial com os das demais nações da ICAO, verifica-se a posição desfavorável da aviação comercial brasileira, embora esta tenha

sido responsável por 3 vezes menos acidentes fatais que a aviação mundial.

4.º) Os relatórios da ICAO revelam maior segurança na aviação comercial nos últimos anos, particularmente em 1963, quando o número de mortos por 100 milhões de passageiros-quilômetros atingiu o valor de 0,47, ou seja, o menor índice até hoje constatado.

5.º) O número de acidentes fatais para cada uma das 3 classes de aeronaves (motor convencional, turbo-hélice e turbo-reator) e, de acordo com os dados da ICAO, tem permanecido mais ou menos constante nos últimos 4 anos (1960-1963); este fato demonstra a relevante contribuição dos turbo-hélices e turbo-reatores para a segurança de voo, pois o volume do tráfego aéreo, propiciado por estas duas classes de aeronaves, é cada vez maior.

6.º) As aeronaves a jato, em todo o mundo, são responsáveis por cerca de 2/3 do número de passageiros-quilômetros e apenas por pouco mais de 1/3 do número de mortos em acidentes. A introdução de aeronaves turbo-reatores na frota aérea mundial tem desempenhado importante fator na redução do número de acidentes de aviação em todas as nações vinculadas à ICAO.

7.º) O número de acidentes fatais, registrados na ICAO com as aeronaves turbo-hélices, embora tenha permanecido constante nos últimos 4 anos, com a média anual de 6,5, o volume do tráfego aéreo desta classe de aeronave não tem aumentado de maneira tão acentuada como vem acontecendo com os turbo-reatores. É oportuno mencionar que tanto os turbo-hélices com os de motor convencional são utilizados

para operarem, principalmente em curtas distâncias, quando os riscos de acidente são proporcionalmente maiores.

- 8.º) Dos 26 acidentes ocorridos durante o ano de 1963 na aviação comercial de todas as nações vinculadas à ICAO, 9 foram determinados por aeronaves do tipo DC-3; dêste total, somente 2 pertenciam a empresas aéreas brasileiras. É interessante assinalar a tendência natural de essas aeronaves serem substituídas por outras, mais modernas e, provavelmente, mais sensíveis às deficiências do apoio proporcionado pela infra-estrutura em face da maior performance (maior velocidade, maior altitude de cruzeiro, etc.); nestas condições, a não ser que as condições de infra-estrutura sejam aprimoradas, estas aeronaves poderão contribuir para o maior número de acidentes do que os DC-3.

4 — Quanto aos índices de mortalidade (Relação entre o rendimento operacional e o número de mortos em acidentes de aviação):

- 1.º) Os acidentes fatais do COMTA provocaram... 0,4% do total de passageiros mortos, enquanto os da nossa aviação comercial e a do resto do mundo determinaram, respectivamente, 11,9% e 87,7% da mortalidade total; embora a aviação militar de transporte tenha ocasionado 26 mortos (16 passageiros e 10 tripulantes) e a aviação comercial brasileira 496 passageiros mortos (mais 135 tripulantes) em acidentes de aviação, todos os índices de mortalidade, à exceção de um deles (1 morto por horas de voo), são mais favoráveis à nossa aviação comercial.
- 2.º) A aviação comercial das demais nações, apesar de

apresentar, anualmente, a partir de 1957 até 1961, um aumento sensível do número de passageiros mortos, não revela índices de mortalidade proporcionalmente menos favoráveis, em virtude da elevação constante do número de passageiros-quilômetros; na aviação comercial brasileira, sendo muito menor o aumento anual do número de passageiros-quilômetros, a oscilação numérica dos passageiros mortos em cada ano tem uma influência mais desfavorável sobre o índice de passageiros mortos por 100 milhões de passageiros-quilômetros.

- 3.º) Sendo os índices de segurança e de mortalidade baseados, respectivamente, no número de acidentes ocorridos e de mortos, em relação ao rendimento operacional, ou seja, no número de horas voadas, de quilômetros percorridos, de passageiros transportados e de passageiros-quilômetros, é óbvio que a nossa aviação comercial se apresenta, sob o aspecto estatístico, em situação de inferioridade quando comparada com a aviação comercial do mundo ou de qualquer outra nação, cuja proporção de aeronaves de maior performance, principalmente turbo-reator, seja superior à encontrada no Brasil.

- 4.º) A situação de inferioridade da nossa aviação comercial, demonstrada na análise estatística, encontra maior justificativa na existência, em sua frota aérea, de elevada proporção de aeronaves de menor performance, em particular da classe dos convencionais, do que propriamente na dependência de condições menos favoráveis de segurança em relação à aviação comer-

cial do mundo ou de qualquer outra nação; realmente, o número de bimotores (199) que se encontram operando na nossa aviação comercial atinge a porcentagem de... 73,6% em relação a toda a frota aérea; além do menor rendimento que proporciona, o bimotor, quando perde um motor, perde 50% de sua potência e, por conseguinte, com menores possibilidades de segurança em confronto com o quadrimotor que, quando perde um dos seus motores, se encontra privado apenas de 25% de sua potência; a situação desfavorável da nossa aviação comercial, em face dos índices estatísticos de segurança, está assim a exigir a renovação da nossa frota de aeronaves, aumentando, na medida das possibilidades, a proporção dos jatos e dos quadrimotores no plano de substituição das aeronaves convencionais e bimotores.

- 5.º) A análise comparativa dos índices de segurança e de mortalidade da nossa aviação comercial com a mundial ou de qualquer outra nação, em consequência, tem a sua importância limitada ao valor ilustrativo que proporciona, como simples referência para um estudo global ou particularizado; este raciocínio se aplica, igualmente, quando se comparam empresas da mesma nação com diversidade de equipamento aéreo.

- 6.º) A comparação dos índices mencionados, que traduzem o nível de segurança de voo tem real valor e se impõe como medida de avaliação, quando as frotas aéreas ou empresas de navegação aérea dispõem de equipamento semelhante ou possuem proporção equivalente de aeronaves con-

vencionais, turbo-hélices e turbo-reatores, bimotores e quadrimotores.

7.º) Em apoio às considerações expostas, podemos acrescentar que a nossa aviação comercial, com o número de aeronaves que atualmente possui, só poderá apresentar-se, sob o aspecto estatístico, no mesmo nível de segurança e de mortalidade demonstrado pela aviação comercial das demais nações, se preencher uma das seguintes condições:

a) aumentar o rendimento operacional (horas de voo, quilômetros percorridos, passageiros transportados e passageiros-quilômetros) em valores bem maiores e suficientes para compensar o número de acidentes e de mortos, o que pode ser conseguido com o aumento da proporção de aeronaves de maior performance;

b) reduzir de maneira acentuada e, até mesmo além do que se poderia designar de ocorrência admissível, o número de acidentes e de mortos, o que seria a nosso ver mais difícil, apesar do maior aperfeiçoamento tecnológico que venha a ser introduzido, em virtude da proporção relativamente pequena de acidentes de aviação no Brasil. Corrobora, neste sentido, a situação desfavorável do COMTA em face dos índices de segurança e de mortalidade, quando comparada com a nossa aviação comercial, apesar do reduzido número de acidentes fatais (2) e de mortos (2) no período considerado do presente estudo.

8.º) As 3 600 aeronaves convencionais que operam em todo o mundo foram responsáveis por 58% dos

acidentes fatais e por.... 44% dos passageiros mortos, alcançando a proporção de 1 acidente e 1 morto, respectivamente, para 55 e 2,6 aeronaves convencionais.

9.º) As aeronaves turbo-hélices, num total de 951, provocaram 23% dos acidentes fatais e 19% dos passageiros mortos, o que equivale à média de 1 acidente e 1 morto, respectivamente, para 36,5 e 1,5 aeronaves desta classe.

10.º) Os turbo-reatores, em número de 872, foram causadores de 19% dos acidentes fatais e 37% dos passageiros mortos, atingindo a proporção de 1 acidente e 1 morto, respectivamente, para 41,5 e 0,7 aeronaves a jato.

11.º) A desproporção entre o número de acidentes fatais e o número de passageiros mortos apresenta-se mais elevada, no caso dos turbo-reatores, e menor, para os turbo-hélices e convencionais; este fato pode ser melhor explicado pela maior capacidade de transporte das aeronaves de maior performance do que pela maior gravidade dos acidentes ocorridos com as aeronaves a jato, mais velozes, pois o número de sobreviventes não guarda as mesmas proporções. O estudo analítico, sob este aspecto, permite estabelecer a seguinte observação: enquanto os mortos pelos turbo-reatores foram em número superior a 54 vezes o número de acidentes, os dos turbo-hélices alcançaram 23 vezes o número de acidentes e os dos convencionais, apenas 20 vezes o número de acidentes.

12.º) Dos 555 passageiros mortos na aviação comercial brasileira, no período de

1957 a 1963, 78% foram vitimados em acidentes com aeronaves convencionais, 5% em turbo-hélices e 17% em turbo-reatores. Apesar da maior capacidade de transporte das aeronaves a jato, que têm possibilidades de acarretar maior número de vítimas em cada acidente, a porcentagem de passageiros mortos com os turbo-reatores foi relativamente pequena, em comparação com a das aeronaves convencionais, em virtude não só da proporção insignificante dos jatos em toda a frota aérea nacional, como também do reduzido número de acidentes fatais desta classe de aeronaves.

5 — Considerações finais

O tráfego aéreo em todo o mundo está aumentando, anualmente, em cerca de 10 a 15%, e tudo indica que esta tendência ainda permanecerá. Desde o advento da aviação e, principalmente, nos últimos anos, com a introdução da primeira geração dos turbo-reatores, após o ano de 1955, o índice de segurança das aeronaves tem melhorado bastante; no ano de 1963 foram registrados os melhores índices, dos quais o de 0,47 passageiros mortos por 100 milhões de passageiros-quilômetros representa o recorde até então ainda não alcançado.

A velocidade média das aeronaves comerciais pertencentes aos Estados-Membros da ICAO aumentou, aproximadamente, de 31,3%, entre os anos de 1958 (335 km) e 1963 (440 km).

Os índices de segurança da aviação comercial, apesar de satisfatórios sob muitos aspectos, continuam a merecer constante vigilância das medidas preventivas e permanente desenvolvimento tecnológico, pois em todo o mundo, sem contar com o nosso País, no período de 6 anos (1957-1962), a média mensal de quase 2 acidentes fatais e a

anual de pouco mais de 600 passageiros mortos ainda é bastante elevada. No Brasil observa-se a frequência de 0,5 acidentes fatais por mês e 82,6 passageiros mortos por ano. A aviação comercial brasileira, com 5% da frota aérea mundial, alcançou um rendimento operacional de cerca de 4,0% em relação ao registrado na ICAO; acarretou, no período de 1957 a 1962, 21,3% do total de acidentes fatais ocorridos em todo o mundo e 12% do total de passageiros mortos, computados em todas as nações vinculadas à Organização da Aviação Civil Internacional.

6 — Conclusões

Antes de finalizar o presente estudo, é oportuno consignar como a análise apressada, sem a participação de minuciosa investigação, pode acarretar conclusões depreciativas sobre a nossa aviação comercial. Sem oferecer sugestões preventivas, apenas possibilita falsa avaliação sobre o problema da segurança de voo, sempre tão criticado e que, em última análise, é relativo ao nosso grau de desenvolvimento. A aviação comercial brasileira desfruta, entretanto, melhor posição, no que se refere à segurança de voo, do que as demais nações subdesenvolvidas. Além disso, encontra-se classificada em 5.º lugar, de acordo com o tráfego aéreo dos 98 Estados-Membros da ICAO, cruzando o céu em todas as direções do nosso território, que, pela sua enorme extensão, acarreta maiores dificuldades para equipar todas as áreas sobrevoadas com os equipamentos essenciais da infra-estrutura, no sentido de melhorar as condições de segurança de voo.

Se desejamos que a nossa aviação comercial lidere a das demais nações, ou pelos menos alcance o nível das mais desenvolvidas, no que se relaciona com a segurança de voo, é indispensável que todos os esforços sejam conjugados para o adequado planejamento de renovação da frota aérea das diversas

empresas nacionais. Só assim é possível reduzir a diversidade de aeronaves, facilitar os problemas de manutenção e elevar, com equipamento mais atualizado de turbo-reatores, o rendimento operacional, fator essencial para o aprimoramento dos índices de segurança e de mortalidade.

Compartilhamos daquele conhecido aforisma de que em aviação só o perfeito é aceitável, mas é indispensável reconhecer que os índices estatísticos, que traduzem o nível de segurança proporcionado pela nossa aviação comercial, embora não represente o desejável, são satisfatórios em face do equipamento disponível. É, precisamente, esta conceituação que defendemos e sem receio de contestação, porque é fundamentada na análise estatística comparativa dos diversos dados e índices de segurança e de mortalidade da aviação comercial brasileira perante as das demais nações. Este foi o nosso propósito, e a conclusão se revela alvissareira, porque permite demonstrar o mérito de cada uma das nossas empresas de navegação aérea, que tanto têm contribuído para a aproximação e o intercâmbio da nossa população, tão dispersa pelo vasto território brasileiro, como para a projeção da nossa aviação comercial no elevado conceito internacional.

— ○ —

TRABALHOS MÉDICOS PUBLICADOS PELO AUTOR

- 1 — Evacuação Aérea — Técnica de Embarque de Paciente nos Aviões C-47; publicado pela Diretoria de Saúde da Aeronáutica — 1947.
- 2 — Descompressão Explosiva e Tolerância Humana — Trabalho apresentado na U. S. Naval School of Aviation Medicine — E. Unidos — Publicado na Revista Médica de Aeronáutica, Ano I, Vol. 1 n.º 2 — 1949.
- 3 — Terapêutica Específica da Pneumonia — Publicado na Revista Médica da Aeronáutica, Ano II — Vol. II n.º 2 — 1950. — Memória aceita pela Academia Militar — (1950).

- 4 — Saída de Emergência dos Aviões de Grande Velocidade — Trabalho apresentado na 1.ª jornada do Serviço de Saúde da Aeronáutica. — Janeiro de 1951.
- 5 — Cardiopatia congênita e conduta obstétrica. — Trabalho apresentado em colaboração com o Dr. Francisco C. Grelle, na 1.ª jornada do Serviço de Saúde da Aeronáutica — Janeiro 1951.
- 6 — Salto de Pára-quedas — Sua decisão e seus problemas — Trabalho apresentado na Associação Brasileira de Medicina da Aeronáutica. Abril 1951.
- 7 — Iniciação Aeronáutica — Revista Médica da Aeronáutica — Dezembro 1953.
- 8 — Transporte Aéreo de doentes e feridos — Indicações e contra-indicações — Tema oficial apresentado no 1.º Congresso Brasileiro de Medicina Militar — Julho de 1954 — S. Paulo.
- 9 — Carcinoma primitivo do fígado — Trabalho apresentado em colaboração com o Dr. Aurelino Ferreira — 1956.
- 10 — Relatório-padrão técnico-administrativo para as organizações hospitalares — 1958.
- 11 — Acidentes de aviação no Brasil — Abril de 1963.
- 12 — Assistência Médico-Hospitalar na eventualidade dos acidentes de aviação — Abril de 1963.
- 13 — Relatório da Subcomissão de Saúde da DAC. — Dezembro 1963.
- 14 — Índices de Segurança e Mortalidade na Aviação Comercial Brasileira — Julho de 1964.
- 15 — Índices de Segurança e Mortalidade no COMTA — Julho 1964

ÍNDICES DE SEGURANÇA E DE MORTALIDADE NO BRASIL E MUNDO (1) 1957/1962 (2)

A N O S	C O M T A (3)			A V I A Ç Ã O C O M E R C I A L									
	Acids. Fatais	Pax mortos	Trip. mortos	Acids. fatais		Pax mortos		Trip. mortos		Pax-km (milhões)		Pax-mortos/100 milhões de pax/km	
				Brasil	Mundo	Brasil	Mundo	Brasil	Mundo	Brasil	Mundo	Brasil	Mundo
1957	1	—	5	7	24	58	449	13	(x)	2 300	79 000	2,5	0,56
1958	—	—	—	10	20	66	549	28	(x)	2 500	82 500	2,6	0,66
1959	—	—	—	6	22	42	569	17	(x)	2 700	94 000	1,5	0,60
1960	—	—	—	6	26	108	739	28	(x)	3 000	106 000	3,6	0,69
1961	1	16	5	4	21	43	762	13	(x)	2 900	114 000	1,4	0,66
1962	—	—	—	4	23	179	584	36	(x)	2 900	128 000	6,1	0,45
S O M A (1957/1962)	2	16	10	37	136	496	3 652	135	(x)	16 300	603 500	3,0	0,64
MÉDIA ANUAL (1957/1962)	0,3	2,6	1,6	6,1	22,6	82,6	608,6	22,5	(x)	2 716	100 583	3,0	0,6
PORCENTAGEM	—	61,5%	38,4%	21,3%	78,6%	12%	88%	—	(x)	2,6%	97,3%	83%	17%
1963	—	—	—	4	22	59	628	13	(x)	(xx)	(xxx)	(xx)	(xxx)
S O M A (1957/1963)	2	16	10	41	158	555	4 280	148	(x)	(xx)	(xxx)	(xx)	(xxx)

TABELA 1

Obs. (x)
(xx)
(xxx)

(1)

(2)

(3)

(4)

Não divulgado pela ICAO.

Dados ainda não computados pela Seção de Estatística da DAC.

A inexistência de dados da DAC impossibilita o cálculo para o resto do mundo; para todo o mundo alcançou 147 000 milhões de passageiros-quilômetros e 0,47 passageiros mortos por 100 milhões de pax-km.

Sob o título "mundo" estão compreendidos todos os dados apurados dos 98 Estados-Membros da ICAO, com exceção dos referentes ao Brasil.

A presente tabela não abrange o ano de 1963, em virtude de a DAC ainda não ter completado os dados referentes a este ano.

O Serviço de Estatística do COMTA ainda não fez o levantamento do número de Pax-km.

Dados em valores aproximados, donde a pequena divergência destes índices com os da Tabela 2.

ANÁLISE COMPARATIVA DO TRÁFEGO AÉREO, ÍNDICES DE SEGURANÇA E DE MORTALIDADE NO COMTA, NA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA E NO RESTO DO MUNDO (1957/1962)

DESCRIÇÃO	COMTA	Aviação Comercial Brasileira	Aviação Comercial Mundial (Exceto Brasil)	ICAO (Brasil e Mundo)
1 Tráfego Aéreo				
1.1 N.º de viagens	8 912	811 000	omitido	omitido
1.2 N.º de horas	164 603,30'	2 579 000	48 321 000	50 900 000
1.3 N.º de km	39 453 761	762 000 000	17 588 000 000	18 350 000 000
1.4 N.º de pax	464 976	22 083 000	587 917 000	610 000 000
1.5 N.º de pax-km	omitido	16 162 000 000	603 838 000 000	620 000 000 000
2 Índices de Segurança				
2.1 N.º de acidentes fatais	2	37	136	173
2.2 Média mensal	0,02	0,5	1,9	2,4
2.3 Média anual	0,3	6,1	22,6	28,8
2.4 Porcentagem anual	—	21,3%	78,6%	100%
2.5 1 acidente fatal/viagens	4 456	21 918	omitido	omitido
2.6 N.º acid. fatais/100 000 h	1,2	1,4	0,28	0,33
2.7 1 acidente fatal/km	19 726 880	20 594 594	129 323 528	106 069 364
2.8 N.º acid fat./100 milhões km	5,6	4,8	0,7	0,9
3 Índices de Mortalidade				
3.1 N.º de mortos	26 (x)	496 (xx)	3 652 (xxx)	4 148 (xxx)
3.2 Média mensal	0,3	6,8	50,7	57,6
3.3 Média anual	4,3	82,6	608,6	691,2
3.4 Porcentagem anual	—	12%	88%	100%
3.5 1 morto/viagens	342	1 635	omitido	omitido
3.6 1 morto/horas de voo	6 330	5 199	13 231	12,270
3.7 1 morto/km percorridos	1 517 452	1.536 290	4 815 991	4 423 818
3.8 N.º de mortos/100 milhões quilômetros	65,9	65,0	20,7	22,6
3.9 1 morto/pax transportados	17 883	44 522	160,984	147 058
3.10 1 morto/milhões de pax-quilômetros	omitido	32 584 677	165 344 468	149 469 623
3.11 N.º mortos/100 milhões pax-km	omitido	3,0	0,64	0,66

TABELA 2

OBS.: (x) Inclusive tripulantes (10 trip. em 16 pax)
 (xx) Não abrange o número de tripulantes (135)
 (xxx) Número de tripulantes não divulgados pela ICAO.

N.º E PORCENTAGEM DE AERONAVES DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA E DO MUNDO EM 1963

CLASSE DE AERONAVES	NÚMERO E PORCENTAGEM DE AERONAVES							
	AVIAÇÃO COMERCIAL						COMTA	
	BRASIL		MUNDO		SOMA (BRASIL/MUNDO)		N.º	%
	N.º	%	N.º	%	N.º	%		
Convencionais	240	88,8	3 360	65,2	3 600	66,4	41	100,0%
a. DC-3	101	37,4	1 099	21,3	1 200	22,2	30	73%
b. Bimotor (exceto DC-3)	98	36,2	902	17,5	1 000	18,4	0	0
c. Quadrimotor	41	15,2	1 359	26,4	1 400	25,8	11	27%
Hurbo-Hélice	16	5,9	935	18,1	951	17,5	0	0
Turbo-Reator (jato)	14	5,1	858	16,6	872	16,1	0	0
TOTAL	270	100,0%	5 153	100,0%	5 423	100,0%	41	100%
PORCENTAGEM	5,0%	—	95,0%	—	100,0%	—	—	—

TABELA 3

RENDIMENTO OPERACIONAL DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA E DO MUNDO

(1957 — 1962)

TRÁFEGO AÉREO	BRASIL		MUNDO		S O M A
	Número	%	Número	%	
N.º de horas	2 579 000	5%	48 321 000	95%	50 900 000
N.º de km	762 000 000	4%	17 588 000 000	96%	18 350 000 000
N.º de pax	22 083 000	4%	587 917 000	96%	610 000 000
N.º de pax-km	16 162 000 000	3%	603 838 000 000	97%	620 000 000 000
MÉDIA PORCENTUAL	—	4%	—	96%	100,0%

TABELA 4

ACIDENTES FATAIS, PASSAGEIROS MORTOS E SOBREVIVENTES DE ACÓRDO COM A CLASSE DA AERONAVE

ICAO (1960 — 1963)

CLASSE DA AERONAVE	ACIDENTES FATAIS			PAX MORTOS			PAX SOBREVIVENTES		
	N.º	Média an.	Porcent.	N.º	Média an.	Porcent.	N.º	Méd. an.	%
Convencionais	65	16,2	58%	1 360	340	44%	384	96	55%
Turbo-hélice	26	6,5	23%	604	151	19%	117	29	17%
Turbo-reator (jato)	21	5,2	19%	1 140	285	37%	200	50	28%
TOTAL	112	28,0	100%	3 104	776	100%	701	175	100%

TABELA 5

TIPOS DE AERONAVES E SUA DISTRIBUIÇÃO PELAS EMPRESAS NACIONAIS (1964)

AERONAVES	EMPRESAS NACIONAIS						
	Cruzeiro	Panair	VASP	SADIA	VARIG	PARAENSE	TOTAL
1. CONVENCIONAIS	47	20	50	13	88	11	229
1.1 PBY-5A/-64 (Catalina)	—	5	—	—	—	—	5
1.2 Beechcraft	4	—	—	—	—	—	4
1.3 DC-3/C-47	24	2	13	9	41	1	90
1.4 C-46 (Curtiss)	—	—	13	4	11	7	35
1.5 Super C-46 (Curtiss)	—	—	—	—	11	—	11
1.6 C-82A	4	—	—	—	—	—	4
1.7 SAAB-90A2 (Scandia)	—	—	12	—	—	—	12
1.8 CV-240 (Convair)	8	—	—	—	11	—	19
1.9 CV-340 (")	3	—	—	—	—	—	3
1.10 CV-440 (")	4	—	—	—	—	—	4
1.11 DC-4 (C-54)	—	—	8	—	—	3	11
1.12 DC-6A	—	—	4	—	—	—	4
1.13 DC-6B	—	—	—	—	5	—	5
1.14 DC-76	—	3	—	—	—	—	3
1.15 L-1049G (Super-Constellation)	—	—	—	—	5	—	5
1.16 L-1049H (Super-Constellation)	—	—	—	—	4	—	4
1.17 L-049 (Constellation)	—	6	—	—	—	—	6
1.18 L-149 (Constellation)	—	4	—	—	—	—	4
2. TURBO-HÉLICES	—	—	15	—	5	—	20
2.1 VC-701 (Viscount)	—	—	10	—	—	—	10
2.2 VC-827 (")	—	—	5	—	—	—	5
2.3 L-188-08 (Electra)	—	—	—	—	5	—	5
2.4 H.P.100 (Dart Herald)	—	—	—	1	—	—	1
2.5 H.P.211 (Dart Herald)	—	—	—	1	—	—	1
3. TURBO-REACTORES	4	7	—	—	6	—	17
3.1 SE-210-III (Caravelle)	—	—	—	—	1	—	1
3.2 SE-210-VIR (Caravelle)	4	4	—	—	—	—	8
3.3 CV-990-30A (Coronado)	—	—	—	—	3	—	3
3.4 DC-8-33	—	3	—	—	—	—	3
3.5 B-707-441 (Boeing)	—	—	—	—	2	—	2
S O M A	51	27	65	15	99	51	266

TABELA 6

ACIDENTES FATAIS COM AERONAVES COMERCIAIS BRASILEIRAS

1957 — 1963

TIPO DE AERONAVES	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	TOTAL	Porcentagem
Convencionais	7	10	6	6	4	4	4	41	93,2%
DC-3/47	4(*)	2	3(*)	1	2	—	2	14	31,8%
C-46 (Curtiss)	1	2	2	3(**)	—	—	—	8	18,1%
C-82	—	1	—	—	—	—	—	1	2,2%
SAAB-90 A2 (Scandia)	—	1	1	—	—	1	—	3	6,8%
CV-240 (Convair)	—	—	—	—	—	2	1	3	6,8%
CV-340 (Convair)	—	—	—	1	1(*)	—	1	3	6,8%
CV-440 (Convair)	1(**)	1	—	—	—	—	—	2	4,5%
DC-4 (C-54)	—	2	—	—	—	—	—	2	4,5%
DC- 6 B	—	—	—	1	—	—	—	1	2,2%
DC-7 C	—	—	—	—	1	—	—	1	2,2%
L-1049 G (Super-Constellation)	1(**)	1	—	—	—	1	—	3	6,8%
Turbo-hélices	—	—	1	—	—	—	—	1	2,2%
Viscount 701	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viscount 827	—	—	1	—	—	—	—	1	2,2%
L-188 (Electra)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turbo-reatores	—	—	—	—	—	2	—	2	4,5%
Caravelle-210	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Convair-990 (Coronado)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
DC-8	—	—	—	—	—	1	—	1	2,2%
Boeing-707	—	—	—	—	—	1(**)	—	1	2,2%
SOMA	7	10	7	6	4	6	4	44	100%

OBSERVAÇÕES: (*) Dos quais 1 que acarretou morte fora da aeronave

(**) Dos quais 1 ocorrido no estrangeiro.

TABELA 7

ACIDENTES FATAIS E PASSAGEIROS MORTOS/CLASSE DE AERONAVE COMERCIAL BRASILEIRA

1957 — 1963

CLASSE DE AERONAVE	ACIDENTES FATAIS			PASSAGEIROS MORTOS		
	N.º	Média Anual	Porcentagem	N.º	Média Anual	Porcentagem
Convencionais	41	5,8	93,2%	435	62,1	78%
Turbo-hélice	1	0,1	2,2%	26	3,7	5%
Turbo-reator	2	0,2	4,5%	94	13,4	17%
T O T A L	44	6,0	100%	555	79,2	100%

TABELA 8

ACIDENTES FATAIS NO ESTRANGEIRO COM AERONAVES NACIONAIS

1957 — 1963

A N O	LOCAL DO ACIDENTE	A E R O N A V E	EMPRESAS	N.º DE MORTOS
1955	PARAGUAI	L-1049 (Super-Constellation)	PANAIR	16
1957	ANTILHAS	L-1049 (")	VARIG	1
1957	URUGUAI	CV440 (Convair)	REAL	1
1960	PÔRTO RICO	C-46 (Curtiss)	NAB	3
1962	LIMA	Boeing-707	VARIG	97

SOMA: 5.

118

ACIDENTES FATAIS NO BRASIL COM AERONAVES ESTRANGEIRAS

1957 — 1963

A N O	LOCAL DO ACIDENTE	A E R O N A V E	EMPRESAS	N.º DE MORTOS
1952	PARÁ	Boeing (Presidente)	Pan American	50
1952	ATLÂNTICO SUL	Boeing (")	" "	1
1957	VITÓRIA	C-46 (Curtiss)	Linhas Aéreas Paraguaias	6
1959	GALEÃO	L-1049 (Super-Constellation)	Lufthansa	36
1961	CAMPINAS	Comet-4	Aerolíneas Argentinas	52

SOMA: 5.

145

O B S E R V A Ç Ã O : O acidente fatal distingue-se do acidente leve e do grave, porque acarreta lesões mortais em tripulante, passageiro ou em pessoa fora da aeronave em movimento.

TABELA 9

NÔVO



agora
3 côres - 3 perfumes

EUCALOL
- o sabonete do Brasil

3249

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA

Beltrão Cantalice e João de Almeida; Brigadeiros Jacintho Pinto de Moura, Parreiras Horta e Henrique Castro Neves.

QUINZE MIL HORAS DE VÔO

CURSO DE PROTEÇÃO AO VÔO

O Ministro da Aeronáutica fixou em quinze o número de vagas para a matrícula no Curso de Proteção ao Vôo, do Centro Técnico da Aeronáutica, no ano de 1965, destinando-as: seis a oficiais-aviadores; cinco a oficiais especialistas; e quatro aos civis de nível universitário. O curso será iniciado no dia 4 de março de 1965.

VAGAS PARA A FAB NO ENSINO DO EXÉRCITO

O Diretor do Ensino do Exército, em comunicado ao Gabinete do Ministro da Aeronáutica, informou ter colocado à disposição da FAB duas vagas no Curso de Classificação de pessoal e uma no Curso de Técnica de Ensino. Poderão frequentar o primeiro capitães ou, excepcionalmente, maiores, uma vez que se apresentem voluntários. O Curso será ministrado em 27 semanas, com início em maio do próximo ano, em Realengo. Para o Curso de Técnica de Ensino, do mesmo modo, a escola será procedida por meio de voluntariado e o candidato terá de ser do posto de coronel-aviador do quadro extraordinário, com Curso de Estado-Maior. As unidades deverão remeter à Diretoria de Ensino da Aeronáutica até 31 de dezembro, através de rádio, a relação dos candidatos.

INAUGURAÇÃO DA CAPELA DO HOSPITAL DE AERONÁUTICA

Em solenidade presidida pelo Ministro da Aeronáutica, Major-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley e Senhora, foi inaugurada, dia 20 de novembro, a Capela do Hospital Central da Aeronáutica. A Ca-

pela tem como orago Nossa Senhora de Lourdes e sua bênção foi procedida pelo Vigário militar do Brasil, D. Newton de Almeida Batista, que logo após celebrou a missa.

A obra foi iniciada na administração do Brigadeiro Salvador Uchôa Cavalcanti que levou a termo sua iniciativa, inaugurando-a, agora. O painel representando a imagem da padroeira foi obra do pintor Wambach. Presentes todos os oficiais que servem naquele estabelecimento, alguns enfermos e as crianças da creche e da escolinha do Hospital. Entre as autoridades, anotamos a presença dos: Marechal Eduardo Gomes; Tenentes-Brigadeiros Vasco Alves Sêco e Alvaro Hecksher, ambos Ministros do Superior Tribunal Militar, Henrique Fleiuss e Clovis Travassos; Majores-Brigadeiros Armando Perdigão, Benedito Péricles Fleury, Antônio Alves Cabral, Martinho Cândido dos Santos, Osvaldo Balloussier, Adamastor

O primeiro piloto militar brasileiro a ultrapassar as 15 mil horas de vôo é um Major-Aviador, também Engenheiro Civil e Engenheiro de Aeronáutica. O fato, sem dúvida, digno de registro especial, ocorreu no mês de setembro, em plena selva amazônica, ocasião em que o Maj Av Eng Jader Rodrigues Costa pilotava o "Beechcraft" bimotor 1366, pertencente ao Núcleo de Parque de Aeronáutica de Belém, registrando, assim, mais um marco notável em sua vida trepidante. O Major Jader é o 10.º filho (de uma série de 20) do casal Nicolau da Costa e dona Regina Rodrigues Costa, de João Pessoa, Paraíba, de onde é natural. Fêz o curso primário em João Pessoa, num Colégio Marista, o Ginásio em Recife, vindo a concluí-lo no Rio, em 1943, na Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil. Esclarecendo o detalhe de maior importância, sobretudo para os que conhecem as dificuldades com que lutam os pilotos militares de "cavar" um



Alunos do Ginásio Mendes de Moraes, da Ilha do Governador, cumprimentam o Cel Alfredo Corrêa, pela sua despedida do comando da Base Aérea do Galeão

voozinho — nunca voou em avião comercial, contando, apenas, umas centenas de horas de voo em "Teco-Teco", para solucionar um problema econômico, pois, tendo o seu pai conseguido com o falecido Presidente Vargas a frequência gratuita ao Curso de Pilotagem do Aeroclube do Brasil, ali se brevetou (aprendendo com o seu próprio irmão, o atual Capitão-de-mar-e-guerra Mário Rodrigues Costa — naquela época instrutor). Aproveitando a "Campanha de Aviação" empreendida pelos Diários Associados, conseguiu transportar para diversas cidades aviões para os Aeroclubes locais, recebendo apenas "500 réis" por km percorrido e, assim, tirava em cada voo cerca de "um conto e quinhentos mil réis", justamente o necessário para liquidar a taxa da Escola de Engenharia, que cursava com sacrifício. O Maj Av Eng Jader faz parte da 1.^a Turma diplomada pelo CPOR Aéreo que funcionava na Base Aérea

do Galeão, fazendo posteriormente o Curso de Oficial-Aviador na Escola de Aeronáutica dos Afonsos. Além disso, criado o ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica) em São José dos Campos, nele ingressou, constituindo um dos diplomados pela sua 1.^a Turma de Engenheiros de Aeronáutica. É recordista mundial de horas de voo em aviões a jato tipo Paris (de fabricação francesa). Possui a Medalha de Bons Serviços Prestados (20 anos), Medalha do Atlântico Sul, Cruz de Aviação, Ordem do Mérito Aeronáutico, Brevê de Piloto da Aviação Naval Americana e Brevê de Piloto da República do Paraguai.

O BAILE DAS DEBUTANTES...

(Cont. da pág. 35)

jovens na vida social, dando com a sua presença às festas maior brilho e encanto. É para mim motivo de grande satisfação felicitá-las pela regalia, a que já agora passam a ter direi-

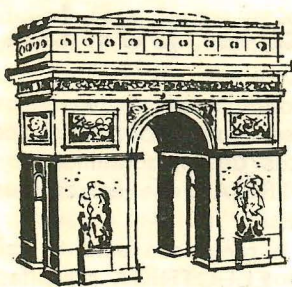
to, de receber e atender a convites para acontecimentos sociais.

Agradeçam a Deus o privilégio que Ele lhes concedeu de atingirem a essa feliz idade.

Ofereço-lhes estas flôres expressivas da minha simpatia. Creiam vocês que estas poucas palavras somente são poucas porque não quero desfalcá-las a vocês o tempo que merecem para receberem outras homenagens que de certo lhes estarão reservadas. E, para findar, acreditem que já se vai ao longe esboçando, em meio a essas luzes, sorrisos e flôres, o sabor um pouco amargo de uma saudade, a saudade da menina que se faz moça, do botão de rosa que se vai transmutando em perfume e colorido, à medida que desabrocha.

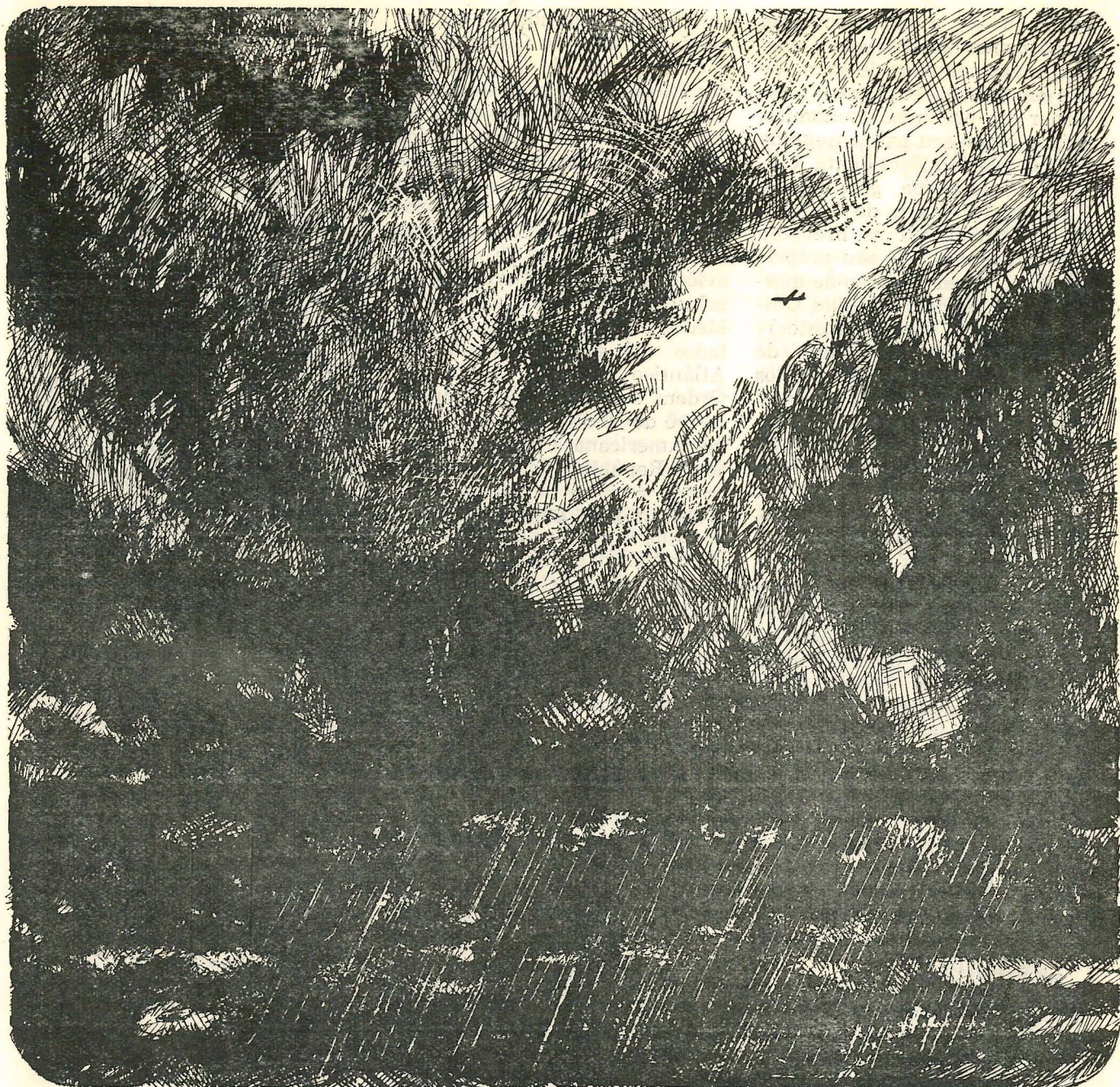
Recebam-nas a sociedade e a vida com o mesmo paternal carinho com que as estremece-ram os seus pais até hoje, e no amanhã, como sempre."

um cigarro de agrado internacional



minister

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



Quando o gigante é ainda um pequeno ponto...

Ele é, ainda, um pequenino ponto na imensidão do espaço. Em poucos minutos, porém, quando aterrisar, voltará a ser o gigante que domina - com sua imponente - as pistas dos aeroportos. Essa operação, repetida centenas de vezes diariamente, é orientada com toda segurança por modernos equipamentos de telecomunicação - produzidos com apurada precisão e técnica avançadíssima pela STANDARD ELECTRICA - que estabelecem perfeita ligação entre aviões e aeroportos e comandam a aproximação das aeronaves.

Esta é a contribuição da STANDARD ELECTRICA: segurança para o homem e progresso para o País. Possuindo o maior parque industrial do gênero na América Latina, a STANDARD ELECTRICA ressalta através do trabalho digno de milhares de brasileiros a importante missão da iniciativa privada em prol do nosso desenvolvimento industrial e econômico.



Standard Electrica S.A.

Padrão mundial em eletrônica e telecomunicações

ELETRÔNICA INDUSTRIAL ■ TELECOMUNICAÇÕES ■ APARELHOS ELET

“Os Desafios do Mundo Nôvo Atingem, Principalmente, a Escola”

H. BENATTI JR. — Cap Esp CTA

“As escolas e faculdades procuram enfrentar os desafios do nosso mundo, em rápido processo de mutação. Considerado sempre meta de alta importância, o ensino eficiente é hoje universalmente reconhecido como fator crucial para enfrentar-se tais desafios” (1). Assim começa o prefácio de um dos muitos livros dados a lume, ultimamente, tratando do momentoso problema. Importante é destacarmos o termo “ensino eficiente”, pois ele nos leva a uma questão central que condiciona, a nosso ver, o futuro desenvolvimento da Força Aérea Brasileira.

Há um movimento que empolga os nossos meios mais especializados — mais precisamente, os nossos meios dedicados ao Ensino — em face das possibilidades e vantagens de uma reestruturação do Ensino na Aeronáutica. Por exemplo, a “escola única de formação básica de todos os nossos oficiais” tem merecido a atenção de quantos se dedicam à tarefa nobre de planejar e executar o ensino na Força Aérea. O assunto transcendeu as esferas mais altas e constitui temas de conversa diária. Em resumo: estamos realmente preocupados com a formação de nossos oficiais, em face da conjuntura política, social e econômica da Nação e do Mundo. Um oficial desempenha um papel de importância fundamental na vida nacional e isso desde que deixou de confinar-se aos quartéis para ocupar o “status” que lhe cabe no conceito de “Nação em armas” para a defesa e continuação de nossa cultura no tempo e no espaço.

É perfeitamente natural, portanto, seja destacado o papel das escolas de formação de oficiais como origem e fonte de doutrinas que visem a uma uniformidade de atitudes e condutas básicas diante dos problemas de ordem geral que a vida militar nos apresenta em todos os momentos. Essa uniformização, diga-se, respeita à personalidade de cada um, mas apresenta o pensamento da Força Aérea diante daqueles problemas que a vida social de seus elementos produz, naturalmente, e nem sempre são enfrentados a partir de uma base comum de raciocínio. Nem sempre falamos a mesma língua na Força Aérea.

Ora, a escola que não fôr eficiente não pode concorrer com as outras instituições de ensino, principalmente as assistemáticas: a escola da vida forma, mas também deforma. Ocorre que, em nossa Força Aérea, inúmeras são as origens dos nossos oficiais e não é de ficarmos admirados se as soluções a muitos dos nossos problemas fogem aos cânones aceitos. Impõe-se uma só formação como ponto de partida para uma Força Aérea integrada, socialmente forte, com o desejado “sprit de corps” regulando tôdas as suas manifestações. O exemplo da nossa Marinha é de hoje. Ou, como diria Bacon: “sublata causa, tollitur effectus”, retirada a causa, cessam os efeitos.

Escola eficiente significa muitas coisas, mas significa, primordialmente, escola ativa, escola renovada. Comparemos algumas coisas que vemos pelas nossas escolas com os princípios recomendados pela escola ativa.

Começemos com algumas conceituações, como base de raciocínio. Em um compêndio de Pedagogia antigo, há o seguinte trecho: “os alunos, ao toque

da campainha, devem formar em silêncio e seguir, em silêncio, para suas salas. Ocuparão seus lugares e esperarão o mestre, em silêncio. Quando este entrar, levantar-se-ão de seus bancos sem fazer barulho. Durante o decorrer das aulas, ficarão em perfeito silêncio, prestando atenção, e respondendo às perguntas, quando o professor mandar” (2).

O trecho é fértil em consequências, características da chamada “escola antiga”: primeiro, absoluta ordem e silêncio; aluno não fala nem pergunta nada; o mestre está satisfeito quando consegue “dar a matéria”, às vezes com belíssimas preleções; se o aluno não aprendeu é porque não estudou ou não quis. E chegados os exames, após o mestre ter explanado a matéria e fiscalizado a atenção dos alunos, recomendando-lhe: “estudem que os exames se aproximam!”, chegava-se também aos seguintes resultados: os “decorebas”, capazes de guardar de memória todos os pontos dados, passam por média; os outros, vão à segunda época ou repetem. E o ciclo se repete... ou se repetia, em algumas escolas. Houve reação e esta atinge, presentemente, o Mundo inteiro. A terminologia adotada nos esclarece alguns pontos: o ensino, como transmissão de conhecimentos, passou a chamar-se “orientação da aprendizagem”, porque conhecimentos não se transmitem, mas são assimilados pelos alunos; o “compromisso máximo do professor não está na matéria programada, mas nos alunos a serem introduzidos e guiados no estudo da matéria programada”; para os alunos, seguir atentamente a

(1) Wittich & Schuller — Recursos Audio-Visuais na Escola — Editora Fundo de Cultura — 1.^a edição brasileira — 1964 — página 10.

(2) Citado por Amaral Fontoura, Afro — Didática Geral — Editora Aurora — 3.^a ed. — 1964 — pág. 113.

explicação do mestre representa apenas sua primeira tomada de contato com o assunto (3); seguem-se, como passos decisivos e indispensáveis, a direção das atividades discentes, a integração e a fixação do que foi considerado na explicação ou apresentação. Faltando essas fases, não se completa o ciclo docente e não nos admiremos do aluno que estuda somente para passar... Pudera, nossos programas devem ser "completados", o aluno passa os 50 minutos de cada trabalho escolar ouvindo o mestre; o tempo é sem-

pre curto, muitos assuntos devem ser programados; tempo para exercícios, tarefas, estudo dirigido, revisões, nada disso importa — ou melhor, importa, mas o tempo não dá!

Alguns instrutores "descobriram" os auxílios audio-visuais, elemento importante na metodologia moderna. Então, resolveram que o quadro-mural resolve todos os problemas de didática. Em um tempo acadêmico conseguem apresentar quatro vezes mais assunto do que conseguiriam sem os murais. O aluno já não tinha tempo disponível para a integração e fi-

xação; agora, a coisa complicou-se.

Os problemas são vários; citamos apenas alguns e algumas atitudes que não estão chegando às soluções desejadas. Em todas as forças aéreas, a função de "instrutor" é privativa dos melhores; o instrutor não prescinde de manter-se em dia com a evolução dos princípios que visam à maior eficiência do ensino. O desafio do Mundo Novo atinge a Escola também.

(3) Alves de Mattos, Luiz — Sumário de Didática Geral — 4.^a edição — Editora Aurora — página 355.

O MAJOR SEVERSKY...

(Conclusão da pág. 23)

de resolver-me a escrever para a generalidade dos leitores.

Terminada a guerra, e assim que surgiram novos fatores tecnológicos — aviões e foguetes a retropropulsão, projetis-dirigidos, bomba atômica — de novo me propus escrever um tratado destinado a profissionais. Mas o panorama internacional ia escurecendo por momentos. Cada vez mais próximos foram assumando os perigos de uma nova guerra. E uma vez mais, considerei que a chave de nossa segurança se achava nas mãos do povo norte-americano e não na dos técnicos. Não me resta dúvida alguma que o ilustre Marechal-do-Ar compartilhará com meu modo de pensar a este respeito, ao compreender os motivos pelos quais me abstenho, dentro do possível, de empregar termos profissionais e tecnológicos."

Por estas palavras, constatamos o relevante papel que a Opinião Pública podia desempenhar nos assuntos de Poder Aéreo, segundo Seversky.

Com relação a Billy Mitchell, encontramos na dedicatória do primeiro livro de Seversky, que o próprio Seversky se proclama discípulo do Pioneiro americano.

Na apresentação dos conceitos sobre Poder Aéreo, o que caracteriza Seversky entre os outros estudiosos e precursores é a insistência que sempre manifestou na importância vital do grande raio de ação e na possibilidade do aumento do raio de ação dos aviões para valores sem termo de comparação com os conhecidos na época.

Seversky profetizou a realização do vôo sem parada em volta do mundo e procurou mostrar a viabilidade das rotas aéreas sobre o Ártico, o Atlântico e o Pacífico, sem a dependência de bases intermediárias.

É oportuno salientar que o raciocínio sempre lúcido de Seversky acompanhou as transformações da guerra moderna, evoluindo sem se apegar a conceitos ultrapassados.

Ilustra bem esta afirmativa uma passagem citada no seu segundo livro:

"A 7 de junho de 1938, escrevi a Luis A. Johnson, então Secretário da Guerra, que: "era importante dispor de uma quantidade adequada de aviões ao iniciarem-se as hostilidades. A partir deste momento, o fator decisivo será constituído pela capacidade do país em produzir aviões em uma escala que supere a do adversário."

Ele prossegue no mesmo livro, escrito em 1950: "Este critério, porém, pode não se ajustar às condições de uma guerra do futuro. O conflito pode ser resolvido com as forças "em existência", no momento do rompimento das hostilidades. Materialmente, resulta-nos impossível manter mais de uma força com suficiente magnitude para alcançar a vitória e em constante alerta para entrar em ação, sendo desejável continuarmos na situação de país não arregimentado para a guerra."

A vida do Major Alexander P. De Seversky como aviador, piloto de provas, inventor e projetista de aviões merece destaque nas páginas da História da Aeronáutica Mundial. Mas é pelos seus livros, artigos, conferências e entrevistas que este ilustre Pioneiro merece maior admiração, por ter defendido conceitos sobre o Poder Aéreo, a despeito de severas críticas, visando sempre a alertar e motivar uma das maiores forças que pode afetar a segurança de uma Nação: a Opinião Pública.

CONSIDERAÇÕES EM TÔRNO DO PROBLEMA DA DENOMINAÇÃO E DAS FONTES NO DIPLOMA AERONÁUTICO BRASILEIRO

(a propósito do título e do art. 1.º do
projetado Código Brasileiro do Ar)

OCTANNY SILVEIRA DA MOTA
Instituto Tecnológico de Aeronáutica

Promulgado em 1938 e dirigido a disciplinar campo da atividade humana onde o progresso é vertiginoso, de há muito vinha o Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei n.º 483, de 8 de junho do ano indicado) reclamando reforma atualizadora. A essa exigência não se mostraram insensíveis as autoridades competentes, cuja iniciativa já deu lugar a que surgissem dois projetos de total reformulação de nosso diploma aeronáutico. Deveu-se o primeiro à Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e correspondeu ao resultado de três anos de estudos e debates. Para emitir parecer sobre tal projeto, houve por bem o Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica designar Grupo de Trabalho presidido pelo Brig do Ar Eng HENRIQUE DE CASTRO NEVES, da Diretoria de Rotas Aéreas, e integrado por cinco membros: Dr. TRAJANO FURTADO REIS, da Diretoria de Aeronáutica Civil e da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico, Cel Av FRANCISCO BACHÁ, da Escola Superior de Guerra, Maj Av CARLOS LEÃO DE SOUZA BANDEIRA, da Diretoria de Rotas Aéreas, Dr. CAIO SÁ FREIRE, do Gabinete do Ministro da Aeronáutica, e Cap Eng ADYR DE ALBUQUERQUE MELLO, do Gabinete do Ministro da Aeronáutica. Esse Grupo de Trabalho, que se constituiu por força da Portaria 352, de 1 de abril de 1963, concluindo ser necessário ir além da tarefa que lhe fôra deferida — e que se resumia em estudar e emitir parecer sobre o projeto de código preparado pela Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico — terminou por apresentar projeto substitutivo do que lhe coubera examinar. Em setembro de 1963 era tal substitutivo apresentado ao Ministério da Aeronáutica, achando-se entregue, atualmente, à apreciação do Congresso Nacional. Ao título escolhido para designar o novo estatuto aeronáutico e a alinhar algumas observações em torno do primeiro artigo do Projeto, dedicaremos as linhas seguintes.

Código Brasileiro do Ar foi a designação atribuída pelo Grupo de Trabalho acima referido ao estudo que elaborou com vistas à projetada reforma do estatuto disciplinador da atividade aeronáutica. Não obstante esse título repita o atual-

mente em vigor, merece atenção cada qual de suas partes componentes.

Para começar do começo, iniciaremos indagando se o proposto conjunto de preceitos constitui efetivamente um código.

A propósito dêsse ponto, assim se manifestou PAULO ERNESTO TOLLE, em conferência pronunciada em Buenos Aires, aos 25 de setembro de 1961, por ocasião do "II Período Internacional de Derecho Aeronáutico y Astronáutico":

"A lei aeronáutica brasileira decorreu de um anteprojeto, cuja revisão ficara a cargo da Secção Brasileira do "Comité Juridique International d'Aviation" e, certamente, teve por fonte o "Code International de l'Air", sugerido, em 1911, por aquêlê Comitê.

Daí, provavelmente, a decisão de dar à lei o título de "código", e de código "do ar" — imprópriamente, a nosso ver. Um código deve constituir uma organização sistemática e completa de regras jurídicas a respeito de um ramo do direito; institui normas permanentes, pressupondo certa estabilidade. E, assim, um código aeronáutico deve incluir toda a vasta matéria do direito aeronáutico. Ora, este cobre, segundo Ambrosini, "como que quase todo o direito reduzido em escala, ou seja, quase todo o direito, circunscrito ao seu objeto: a aviação."

Então, um código aeronáutico deve abranger todas as normas de direito administrativo, civil, comercial, financeiro, penal, trabalhista, e outras, relativas à aviação.

Mas, convirá incluir na lei de aeronáutica civil disposições, por exemplo, sobre a estruturação econômica da aviação comercial, ou sobre o contrato de trabalho do pessoal de vôo, ou sobre a organização estatal incumbida da administração aeronáutica?

Parece-nos que não. A política aeronáutica de um país, que diz respeito à conceitualização dos serviços de navegação aérea como atividade aberta à livre iniciativa ou or-

ganizada em monopólio, executada por particulares ou pelo Estado, privativa de nacionais ou permitida à participação de estrangeiros — pode sofrer modificações ditadas não só pelas necessidades em desenvolvimento no país, como por outras considerações.

A mesma observação cabe quanto às questões trabalhistas, pois não se deve destacar o problema do contrato de trabalho aeronáutico dos demais casos de proteção às diferentes categorias e peculiaridades profissionais.

Idênticamente, o sistema de administração da aeronáutica civil pode ser modificado em conformidade com a estruturação geral dos órgãos do Poder Executivo do país.

E, assim, se tais assuntos podem importar em freqüentes modificações da lei, e por isso e por sua especialização se devem excluir da lei aeronáutica, não parece justificável que a esta se dê o nome de “código” (1).

Não obstante a opinião abalizada, ponderemos, lembrando que a palavra **código** é algumas vezes empregada em sentido amplo, e, outras vezes, em sentido restrito. Neste último, define-a HENRI CAPITANT (“Vocabulaire Juridique”, Paris, 1936): “Elaboração de um conjunto de disposições legislativas, regulando as matérias que constituem o objeto de um ramo do Direito”; em sentido amplo, código é, para o mesmo autor: “reunião, por justaposição em um só texto, das diversas leis que se relacionem a uma matéria determinada” (2). PLANIOL e RIPERT (Traité Élémentaire de Droit Civil, Paris, 1925) escrevem: “A codificação é a confecção de um código, isto é, de uma coletânea única, não somente para todo o país, como igualmente para toda uma parte do Direito. A legislação está codificada quando se encontra em uma lei única, ao invés de se dispersar por leis diversas”. (3)

No que se refere à codificação na esfera do Direito Aeronáutico, importa notar que, após período relativamente curto de experiência, sentiram os Estados em geral — mesmo os de “common law” — necessidade de elaboração coordenada, sistematizada e unitária de textos relativos à matéria. Tais textos ora são chamados leis aeronáuticas, ora são denominados códigos.

Adversários da codificação — mormente quando se trata de matéria de enorme plasticidade, como é o caso do Direito Aeronáutico — erguem-se contra ela, tomando, freqüentemente, como base de argumentação, fixidez de linhas que nem mesmo os mais decididos defensores dos có-

digos pretendem atribuir-lhes. O tabu em que a obra de codificação se erigia há tempos, surgindo como algo intocável sobre que importava deixar escorrerem os anos, já não perdura. Com naturalidade é admitida e mesmo reclamada periódica revisão dos códigos, afastando-se, por essa maneira, temor de que se instale o clima de asfixia que, no dizer de muitos, seria consequência da codificação. E aspira-se a conciliar mobilidade e estabilidade.

Em afirmação aparentemente paradoxal, GARCIA MAYNEZ deixou registrado:

“La tendencia, siempre creciente, hacia la codificación del derecho es una exigencia de la seguridad jurídica. A pesar de su espontaneidad, el derecho consuetudinario carece de una formulación precisa, lo que hace difícil su aplicación y estudio. Por otro lado, su ritmo es demasiado lento. El legislado, en cambio, además de su precisión y carácter sistemático, puede modificarse con mayor rapidez, y se adapta mejor a las necesidades de la vida moderna.” (4)

E diz o prof. EVARISTO DE MORAES FILHO, em observação que, embora inspirada pelo Direito do Trabalho, pode estender-se ao Direito Aeronáutico:

“A codificação, em qualquer de seus sentidos, só pode ser benéfica ao Direito do Trabalho. Isola em um texto único e metódico as normas especiais, dá-lhe sistema, apura-lhe a técnica, facilitando-lhe a interpretação e aplicação. Fazemos nossas as palavras de MARIANO TISSEMBAUM: “Se bem que seja necessário reconhecer que o direito progrediu intensamente nestes últimos tempos, não deve isto significar dilação na oportunidade de codificação. As transformações sociais gerarão modificações, mas não devem elas dilatar nem demorar um processo de estruturação jurídica, porque, do contrário, se chegaria à negação de não construir pelo temor das reformas.” (5)

A observação nos mostra que, generalizada, se procura reunir, de forma sistemática, os dispositivos legais relativos à aeronáutica, englobando-os em diplomas únicos. Dada a já referida elasticidade com que se utiliza a palavra código e contestados os inconvenientes da codificação, concluiríamos nada haver a objetar quanto a que se chame código nosso novo diploma aeronáutico.

Já não nos parece, entretanto, de igual maneira procedente a porção final do título — Código Brasileiro do Ar. Em verdade, a expressão **do Ar** corresponde a mais do que no estatuto se

(1) A conferência de que faz parte o trecho transcrito foi publicada por “Scientia Juridica”, n.º 61, janeiro-março de 1963 (Braga, Portugal).

(2) e (3) Citados por EVARISTO DE MORAES FILHO — “Introdução ao Direito do Trabalho”; Edição Revista Forense, Rio, 1956; 1.º volume, título III, cap. II.

(4) EDUARDO GARCIA MAYNEZ — “Introducción al estudio del Derecho”; Editorial Porrúa, México, 1955; pág. 53.

(5) EVARISTO DE MORAES FILHO — o. c. supra; 1.º vol., pág. 408.

contém: é o ar suscetível de variadas formas de utilização, de sorte que a regulamentação jurídica de qualquer delas ou delas em conjunto poderia também conter-se em diploma intitulado Código Brasileiro do Ar. Dir-se-á, talvez, que, na prática, aludir a um Código do Ar é, sem sombra de dúvida, aludir à regulamentação legal da atividade aeronáutica; se assim é, constitui impropriedade de linguagem — menos aceitável em expressão científica do que na linguagem comum — indicar a parte pelo todo, afirmando que **do ar** equivale a **da navegação aérea**, que é apenas uma das finalidades com que se utiliza o ar.

A terceira porção componente do título proposto para o novo diploma — o adjetivo **brasileiro** — parece-nos de todo dispensável e se explicará, talvez, por tencionado paralelismo com o “Code International de l’Air”, que teria tido sua denominação como que adaptada à nossa lei. O adjetivo brasileiro é supérfluo, dado que, por imperativo constitucional (artigo 5.º, XV, a), compete privativamente à União legislar sobre a matéria, havendo, pois, de ser necessariamente de âmbito nacional a regulamentação que se estabeleça.

Diríamos, portanto e concluindo, que o estatuto por surgir deveria intitular-se “Código Aeronáutico ou Lei Aeronáutica”.

—o—

Os dois primeiros artigos do “Projeto de Revisão do Código Brasileiro do Ar”, subordinados ao Título I — Introdução, assim se inscrevem:

“Art. 1.º — O Direito Aéreo é regulado pelo presente Código e pelas Convenções e Tratados que o Brasil tenha ratificado.

Art. 2.º — Os Estados Unidos do Brasil exercem completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo, acima de seus territórios e respectivas águas territoriais.”

O texto do artigo 1.º do “Projeto de Revisão do Código Brasileiro do Ar” corresponde — apenas com alteração da ordem de suas porções componentes e exclusão da palavra aderido — ao texto do artigo 2.º do Código atualmente em vigor; de outra parte, o artigo 2.º do Projeto traduz-se em expressões que são quase as mesmas — apenas acrescentado o adjetivo aéreo — que figuram no artigo 1.º da lei vigente. Em outras palavras, o Projeto inverteu a ordem em que aparecem os dois primeiros preceitos no atual diploma. Essa inversão, que leva a cogitar das razões que a teriam motivado, não nos parece feliz.

É, em princípio, aceitável que o artigo 1.º do Projeto venha a ser o preceito inicial da lei futura. Mas só o é na medida em que se julgue dispensável a proclamação de soberania feita no artigo 2.º do Projeto, artigo que, por consequência, deveria ver-se eliminado.

Se, entretanto, como procede o Projeto, pretende-se conservar proclamação de soberania, parece que ela deva constar do dispositivo de abertura do estatuto, de vez que é o alicerce lógico sobre que se apóia o corpo da lei. Por ser soberano, pode o Brasil promulgar um código aeronáutico, de sorte que existência de soberania — declarada no próprio estatuto, se se quiser — é pressuposto da promulgação e, se o é, deve preceder qualquer outra disposição do mesmo código.

Em resumo, é nosso entendimento que proclamação de soberania do Brasil sobre seu espaço aéreo é inteiramente supérflua no corpo do código, cuja promulgação constitui, em si mesma, ato através do qual se exterioriza a soberania brasileira. Se, contudo, se optar por manter, no código, referência à soberania que o Brasil detém sobre seu espaço aéreo, cremos que a proclamação deva fazer-se no artigo inicial do diploma novo.

Em consonância com sua denominação, o Projeto refere-se, em seu artigo 1.º, a **direito aéreo**, e a expressão reclama que nela nos detenhamos.

É sabido que designações diversas foram propostas para nomear o ramo do Direito preocupado com as questões nascidas na movimentação de máquinas volantes pela atmosfera.

Várias dessas designações (direito do transporte aéreo, direito da aeronavegação, direito da locomoção aérea, regime jurídico da atmosfera, etc.) não passaram de sugestões sem eco. Três delas, entretanto — direito aéreo, direito aeronáutico, direito da aviação — receberam acolhida entre os estudiosos da matéria. E ainda hoje os dividem.

A expressão **direito aéreo**, segundo informa LE GOFF (6), surgiu na França, em 1909, quando se fundou a Escola Superior de Aeronáutica, em Paris. Tem, essa expressão, merecido reparos por ser compreensiva em excesso, o que é, aliás, confessado por seus mesmos adeptos.

É a doutrina francesa a que mais se apegava ao uso da locução **droit aérien**, costumando os autores assinalar que tal locução é empregada em dois sentidos, um amplo, outro restrito (7). No primeiro sentido, define-a COQUOZ, dizendo-a correspondente ao conjunto de regras que disciplinam as relações jurídicas nascidas da utilização do ar; e continua

“... l’usage a fixé a ce terme une portée moins étendue. Le droit aérien est aujourd’hui

(6) MARCEL LE GOFF — “Manuel de Droit Aérien — Droit Public”; Librairie Dalloz, Paris, 1954; pág. 48.

(7) Ver, por exemplo, MICHEL DE JUGLART — “Traité Élémentaire de Droit Aérien”, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1952, pág. 9; RAPHAEL COQUOZ — “Le droit privé international aérien”, Les Editions Internationales, Paris, 1938, pág. 3.

d'hui, dans le langage courant, le droit de la navigation aérienne."

No mesmo sentido, isto é, dando o uso como razão de ser para apêgo à expressão "droit aérien", manifestam-se RIESE e LACOUR:

"Après quelques hésitations, l'habitude a retenu définitivement l'appellation "droit aérien". Ce terme est définitivement entré dans les usages..." (8)

Pronunciamento semelhante vem de LE GOFF:

"L'usage est établi de n'employer le terme de "droit aérien" que pour ce qui se rapporte à l'aéronef et à sa circulation. Toute autre activité utilisant l'éther atmosphérique ne relève pas du droit aérien. Le terme a un sens précis et bien déterminé." (9)

NICOLAS MATEESCO, observando embora "qu'on ne doit pas s'arrêter à la controverse de mots," justifica de forma menos branda a utilização generalizada da locução **direito aéreo**, escrevendo:

"Par esprit de répétition, la doctrine française utilise l'expression "droit aérien" dans le sens de "droit aéronautique." (10)

E, nas conclusões do capítulo dedicado à noção e definição da matéria de que vimos tratando, o mesmo autor deixa registrado:

"I — Le droit aérien représente la discipline juridique qui régleme l'activité aérienne, ce qui en dérive et ce qui y est contingent; II — Le droit aéronautique (ou droit de la navigation aérienne) représente le normatif juridique portant sur la navigation aérienne (y compris l'infrastructure), sur les personnes et les choses à être transportées ainsi que sur les moyens de transport par les airs; III — Le droit aéronautique n'est qu'une partie du droit aérien, quoique, à l'heure actuelle, la plus importante; pour le maintien du titre courant, nous utiliserons l'expression "droit aérien" dans le sens de droit aérien-aéronautique." (11)

Apesar das restrições que lhe faz, curvando-se ao hábito corrente, continua MATEESCO a valer-se da expressão **direito aéreo**, sendo sua obra intitulada "Droit Aérien-Aéronautique".

Nessa mesma linha se coloca COQUOZ, ao escrever:

"Il eût été conforme à l'étymologie du mot aérien de le réserver au droit pris dans

la première acception (no sentido amplo atrás referido). Pour désigner le droit de navigation aérienne, on eût pu se servir du terme droit aéronautique, adopté par les juristes italiens. L'expression "diritto aeronautico" possède une sonorité agréable; droit aéronautique paraît, au contraire, lourd. Il n'est pas étonnant que la langue française lui ait préféré "droit aérien", léger, gracieux, ailé — comme il convient." (12)

Das citações feitas e que, segundo cremos, expressam em síntese a posição dos autores de língua francesa, parece lícito concluir que se inclinam êles pela expressão "droit aérien" por ser eufônica e estar consagrada pela tradição. Não deixam, porém, de reconhecer-lhe defeitos e, inclusive, de conceder que a denominação "direito aeronáutico" se adequaria melhor ao objeto por designar.

Com efeito, **direito aeronáutico** é expressão que indica, indubitavelmente com propriedade maior, o específico fenômeno a que alude, pois corresponde a **direito da navegação aérea** — e disto, em verdade, se trata.

Segundo se refere comumente, a denominação "**direito aéreo**" predominou desde o momento de sua cunhagem até 1923, quando AMBROSINI propôs passar-se a falar em **direito aeronáutico** — expressão que mereceu o favor da preferência na Itália e, de modo geral, nos países de fala espanhola.

O mesmo AMBROSINI, entretanto, em obra publicada em 1949, afirmava, no próprio título escolhido — "Instituciones de Derecho de la Aviación" — uma mudança de opinião justificada nos seguintes termos:

"En primer lugar porque el término de navegación aérea es equivoco, en cuanto el verbo "navegar", derivado de "nave" significa "andar por el agua con nave", "recorrer sobre nave mares y rios, lo que no tiene, en verdad, nada que hacer con el movimiento y el comportamiento del aeroplano — y menos aún con el de las otras máquinas volantes a que hemos hecho referencia — en el espacio..."

Además, el adjetivo "aérea" unido a "navegación" impide pensar en el movimiento y en la actividad que las máquinas volantes podrán, en un porvenir próximo, desarrollar en las supremas esferas del espacio, donde el aire ya no existe..."

Bien considerada, la cuestión podría resultar indiferente, si no fuese que el término de navegación aérea ha sido incentivo para confusiones y teorías erróneas, como la del Código de Navegación italiano que, tal como hemos señalado, mezcla navegación por agua y navegación por aire y pretende que el de-

(8) RIESE et LACOUR — "Précis de Droit Aérien"; Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1951.

(9) LE GOFF — o. c. supra; pág. 48.

(10) e (11) NICOLAS MATEESCO — "Droit Aérien — Aéronautique"; Édition, A. Pedone, Paris, 1954; capítulo III.

(12) RAPHAEL COQUOZ — o. c. supra.

recho del mar sea el derecho base, el derecho común del aviatorio.

(...) Sabemos que la actual realidad es todavía la del aeroplano que circula en la capa del aire que envuelve nuestro planeta y que portanto la legislación de hoy día está esencialmente baseada sobre este supuesto técnico. Por esto en el desarrollo de esta obra, debemos tomar en cuenta esencialmente dicha realidad.

Pero, puesto que la técnica actual nos señala también cuales son las perspectivas más o menos próximas de su futuro, hemos estimado oportuno tomarlas en consideración, en el intento, en consecuencia, de ajustar, en la medida de lo posible, los conceptos, las nociones y la misma terminología a tales perspectivas." (13)

Os argumentos acima expendidos para justificar que se afaste a denominação "direito aeronáutico" e se acolha "direito da aviação" têm sido freqüentemente contestados e, de maneira geral, dentro da seguinte ordem de idéias:

a) É verdade que, falando-se muito estritamente, o avião não navega; mas, nesses mesmos termos, seríamos levados a afirmar também que o avião não voa. É incontestável, porém, de outro lado, que as palavras sofrem mudança de compreensão e de significado. E, assim, se, por metáfora, podemos dizer que o avião voa — como admite o prof. AMBROSINI (14) — também por metáfora caberá falar em navegação aérea, expressão com que se traduz compreensível e convenientemente a idéia de deslocamento pelo espaço aéreo. É possível que, em tempos idos, as idéias contidas nas palavras navegação e aérea se repelissem; hoje, contudo, o mesmo não se dá e aqueles vocábulos podem ser naturalmente apostos.

b) Que se venha a voar — ou já se voe — para além da atmosfera, prescindindo das reações do ar, não é motivo para que se condene a expressão **direito aeronáutico**, pretendendo que a designação **direito da aviação** asseguraria à matéria por ela indicada a possibilidade de reivindicar títulos para disciplinar qualquer tipo de vôo, onde quer que este se faça. Em verdade, tanto quanto o atual estado de coisas permite supor, é de crer que o vôo para além da atmosfera coloque problemas jurídicos específicos ante os quais faleçam as soluções cabíveis para o vôo atmosférico — assim como não convém à navegação aérea princípios jurídicos que a navegação marítima levou a consagrar — e, conseqüentemente, não haverá cabimento em tentar reunir um e outro assunto sob a denominação única de **direito da aviação**.

(13) e (14) ANTONIO AMBROSINI — "Instituciones de Derecho de la Aviación"; Editorial Depalma, Buenos Aires, 1949; págs. 42-49.
Com referência à nota (14), consulte-se a mesma obra, pág. 38.

c) Finalmente, não parece que a reunião do direito relativo à navegação marítima e aérea num código único, tal como ocorreu na Itália, se tenha devido ao uso da expressão direito aeronáutico, equivalente a direito da navegação aérea. As razões que militaram a favor da unificação feita pelo Código da Navegação italiano foram outras, segundo refere um comentador daquele estatuto, PLINIO MANCA. Apologista da orientação do diploma legal em vigor na Itália, defende-a, o comentarista apontado, aludindo a razões diversas (analogia das situações de natureza técnica, natureza das coisas, etc.), sem referir-se, contudo, a qualquer possível sugestão de caráter terminológico (15). E caberia acrescentar que a orientação do diploma italiano, apesar de mais de vinte anos decorridos de sua promulgação, permanece como exemplo sem seguidores.

Através do que ficou dito, pensamos ter deixado clara nossa preferência pela expressão **direito aeronáutico**.

Se, como se afirma comumente, através do título de uma disciplina, deve-se tentar, quanto possível, uma síntese de seu conteúdo, caberá acrescentar que, ainda sob este aspecto, parece melhor acolher a designação **direito aeronáutico**. De fato, os elementos básicos da atividade aeronáutica são o ar e o avião. Falar em direito aéreo é acentuar o primeiro desses elementos, deslembrando o segundo; falar em direito da aviação — especialmente dentro do entendimento sugerido por AMBROSINI, que propõe usar-se a expressão para designar, inclusive, o deslocamento de navios pelo espaço desprovido de ar — é realçar o segundo dos elementos apontados, sem referência ao primeiro. Parece, pois, ainda por este lado, preferível a denominação **aeronáutico**, na qual se integram os elementos principais — ar e aviação — com que se defronta a atividade disciplinada.

Pondo de parte considerações teóricas, importa assinalar que, em vários países, inclusive o Brasil, a denominação **direito aeronáutico** transformou-se em expressão legal.

Assim é que a Constituição vigente dispõe:

"Art. 5.º — Compete à União:

...

XV — legislar sobre

a) direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, **aeronáutico** e do trabalho." (grifo nosso)

É certo que o diploma aeronáutico em vigor traz como título "Código Brasileiro do Ar" e que seu artigo 2.º se refere a direito aéreo. Importa, porém, lembrar que o Decreto-lei por via do qual foi ele instituído se expediu sob o regime da

(15) PLINIO MANCA — "The Italian Code of Navigation". Dott. A. Giuffrè Editore, Milão, 1959; págs. 1-4.

Constituição de 10 de novembro de 1937, cujo artigo 16 dispunha:

“Art. 16 — Compete privativamente à União o poder de legislar sobre as seguintes matérias:

(...)

XVI, o direito civil, o direito comercial, o direito aéreo, o direito operário, o direito penal e o direito processual” (grifo nosso).

Em direito aéreo falou também a Constituição de 16 de julho de 1934 (artigo 5.º, XIX, a), adotando terminologia repetida em 37, mas alterada pelo diploma constitucional de 1946, onde se consagrou a expressão direito aeronáutico. Assim, o que se justificava em 1938, quando da promulgação do atual estatuto aeronáutico, já não se justificaria após 1946.

Aliás, anteriormente à atual Constituição, ato governamental criador de nova Secretaria de Estado manifestava preferência pela designação **aeronáutica**. WALDEMAR FERREIRA registrou:

“Criando Secretaria de Estado para o estudo e despacho dos assuntos relativos à atividade da aviação nacional, dirigindo-a técnica e administrativamente, o Decreto número 2.961, de 20 de janeiro de 1941, denominou-a de Ministério da Aeronáutica. Não, como em alguns países, de Ministério do Ar. Isso é assaz expressivo.” (16)

Face ao conjunto de considerações expendidas, parece-nos que a locução direito aéreo, que figura no artigo 1.º do Projeto de Revisão, deveria ser substituída por direito aeronáutico.

—o—

O artigo 1.º do Projeto é dirigido a indicar as fontes do Direito Aeronáutico brasileiro. Há referência às mesmas fontes que figuram no diploma vigente, porém é diversa a colocação que merecem: atualmente, a menção a Convenções e Tratados se faz antes de alusão ao Código mesmo, tendo essa ordem sido alterada pelos elaboradores do Projeto, que atribuíram precedência ao Código.

Relativamente ao problema das fontes, registremos inicialmente uma observação de AMBROSINI, dirigida ao artigo 2.º de nosso estatuto aeronáutico em vigor:

“Una posición diferente... ha asumido el legislador brasileño que, disponiendo en el art. 2.º del Código do Ar: “O direito aéreo é regulado pelas Convenções e Tratados a que o Brasil tenha aderido ou ratificado e pelo

presente Código”, se há limitado a indicar solamente las fuentes integrativas o subsidiarias, quedando abandonada portanto esta materia a la teoria general.” (17)

A observação transcrita evidencia que as fontes citadas no preceito — e somente às mesmas se refere o Projeto, como já fizemos notar — não são exclusivas ou, em outras palavras, que a indicação de fontes feita no artigo não é exaustiva, mas parcial.

Caberia, aliás, lembrar, concentrando-nos agora no Projeto, que este dispõe, em seu artigo 15, que a propriedade da aeronave adquire-se “pelos modos de aquisição civil” e, em seu artigo 24, declara aplicáveis à hipoteca de aeronaves, em caráter subsidiário, “os dispositivos da legislação civil ordinária”.

Em casos como esses, entretanto, seria possível contra-argumentar ponderando que a remissão específica feita pelo código aeronáutico a ele incorpora os preceitos mencionados que apenas não são, por desnecessário, repetidos. Não há dúvida, porém, de que, ainda assim, tais preceitos permanecem, eminentemente, como preceitos alheios ao campo aeronáutico específico.

Neste ponto, colhe a lição de AMBROSINI que, dividindo as fontes do direito aeronáutico em especiais e subsidiárias, coloca entre estas últimas o direito comum e escreve:

“... el derecho común encuentra aplicación directa en la materia aeronáutica, como, por lo demás, en todas las materias (derechos) especiales:

a) en caso de expreso reenvío;

b) cuando se trata de normas que representan principios generales y primordiales de todo el derecho y comunes, por tanto, a toda rama aún especial, cualquiera sea el lugar en que estén formulados por el legislador...

(...)

d) cuando determinadas instituciones o relaciones son regladas en el derecho especial, pero, como ocurre a menudo, solamente en cuanto es necesario a la materia especial; por lo cual la regulación jurídica general de tales instituciones es siempre la del derecho común y por consiguiente la disciplina especial debe ser integrada con la del derecho común (así, por ej., para las reglas generales del contrato de transporte, del contrato de seguro, de las concesiones administrativas, etc)...” (18)

As considerações expendidas põem clara a insuficiência do artigo 1.º do Projeto — não es-

(16) WALDEMAR FERREIRA — “Instituições de Direito Comercial”; Livraria Editora Freitas Bastos, São Paulo, 1949; vol. III, pág. 31.

(17) A. AMBROSINI — o. c.; pág. 134.

(18) A. AMBROSINI — o. c. supra, pág. 122.

gota êle as fontes de onde provém a regulamentação legal da navegação aérea, apenas mencionando as principais.

Orientação diversa foi consagrada pelo "Codice della Navigazione" italiano que, em seu artigo 1.º, traça completo elenco das fontes do direito da navegação, dispondo:

"1. Fonti del diritto della navigazione — In materia di navigazione marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi.

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile."

Apesar de que nesta norma se enxergue indicação exaustiva das fontes de direito aeronáutico, tem ela merecido reparos por conceder prioridade à aplicação analógica das normas de direito especial em relação à aplicação de normas de direito civil, obrigando o juiz a respeitar hierarquia de fontes a que a doutrina tem feito restrições. Pondera-se que, na hipótese, mais conveniente seria permitir ao julgador a consideração de como agir em cada caso específico, sem compeli-lo à observância de escala rígida previamente estabelecida.

É ainda lição de AMBROSINI:

"... segun CANDIAN, seguido por PACCHIONI, cuando un caso no resulte directamente contemplado por una norma comercial, el juez és libre de aplicar otra norma comercial o una norma de derecho civil, sin dar en principio preferencia a aquella, y dando

en cambio solo preferencia a la norma cuya aplicación, a su juicio, corresponda más y mejor a la naturaleza del caso controvertido." (19)

Tôdas essas dificuldades que a indicação legal de fontes envolve e desvantagens práticas, que podem resultar da rígida aplicação de preceito a elas referente, levam a considerar a conveniência de que os códigos se omitam a respeito.

A existência mesma do código e de tratados e convenções relativos à aviação levará, naturalmente, o intérprete ou o juiz a dar-lhes a posição de fontes principais da disciplina jurídica da navegação aérea. Sem prejuízo por essa parte, evitar-se-ia, de outro lado, continuar mantendo, na lei, incompleta indicação das fontes de regulamentação da atividade aeronáutica no Brasil. Tentar indicação completa dessas fontes não deixaria de oferecer os inconvenientes já apontados em relação ao "Codice della Navigazione" da Itália.

A autonomia do Direito Aeronáutico — se o Projeto teve em mira afirmá-la indiretamente através da indicação de fontes próprias — em nada ficaria prejudicada com o negar-se caráter de exclusividade a essas fontes e com o propor-se supressão do dispositivo que as menciona. Aceita-se, em doutrina, que a autonomia de um ramo do Direito não depende, necessariamente, de possuir êle fontes próprias, autônomas. E em nada reduz a importância do Projeto — ou do Código em que eventualmente se transforme — o fato de êle conduzir a remissões a outros corpos de lei, aos quais se harmoniza e pelos quais se completa. Em verdade, é de esperar que assim ocorra, e isso indica acomodação de um novo estatuto aos já existentes, sua fidelidade ao espírito da legislação nacional e adequação à totalidade que passa a integrar.

PASSAGEM...

(Conclusão da pág. 6)

porém, que souberam reencontrar seu glorioso destino a 31 de março, não poderão jamais decepcionar a Nação. Os interesses supremos da nossa Pátria hão de prevalecer no equacionamento das questões de doutrina, de organização e de emprego das nossas Forças Arma-

das e as eventuais dificuldades serão prontamente superadas.

Acreditamos que todos ansiem, nesta hora, pela oportunidade há tanto tempo buscada do início de uma nova era para o Brasil, caracterizada pelo progresso em todos os campos de atividades e pela afirmação definitiva do povo brasileiro. As Forças Armadas, certamente, não faltarão no desempenho de sua parcela de esforço e a Aeronáutica saberá ser digna de sua destinação.

Ao novo Ministro da Aeronáutica, Major-Brigadeiro MÁRCIO DE SOUZA E MELLO, a quem esta REVISTA devota particular estima e admiração, inclusive por que foi um de seus idealizadores e incansável batalhador pela sua criação, desejamos que o seu período à frente do nosso Ministério seja realmente muito feliz, sublinhado pela realização das justas aspirações da Aeronáutica, para maior tranquilidade do País.

Brasil Reconquista Respeito com a sua Política do Café

Ao agradecer a homenagem que lhe prestaram a Federação das Associações Comerciais do Brasil e a Associação Comercial do Rio de Janeiro, o presidente do Instituto Brasileiro do Café, Sr. Leônidas Lopes Bório, definiu a política cafeeira do atual Governo como um esforço racional e técnico para corrigir deformações nos mercados interno e externo, de tal forma que, sete meses após ter sido posta em prática, apresenta como saldo uma posição de respeitabilidade para o País no exterior, reconquistando nas negociações o fator essencial da confiança.

No seu discurso, em que examinou o problema em suas implicações internas e externas, o Sr. Leônidas Bório disse que o destino do café está nas mãos dos homens da iniciativa privada e da administração pública: "Qualquer que seja a opção internacional, o Brasil tem condições favoráveis para conservar a sua posição de liderança no mercado. Apenas precisamos agir com maturidade e imagina-

ção, a fim de obtermos preços justos para o café, fator básico de progresso e bem-estar para milhões de criaturas humanas, objetivo válido que exige mobilização geral de esforços e unidade de decisão."

ESTADO E INICIATIVA PRIVADA

O presidente do IBC afirmou, de início, que o Estado e a iniciativa privada devem associar seus esforços para conseguir uma produção racionalizada e qualificada, eliminando disputas estéreis: ao Governo, disse, cabe racionalizar e simplificar os processos de controle, sem cair no liberalismo simplista que só resultaria em prejuízo da coletividade; ao comércio exportador de café, incumbe modernizar a sua estrutura e dinamizar-se, respondendo ao desafio que decorre do progresso e das modificações nas relações comerciais do mundo de hoje, como, por exemplo, a grande concentração que se vem processando na indústria de tor-

ração dos países consumidores.

A POLÍTICA DO IBC

Definindo a atuação do IBC, disse que a autarquia devia optar, por exemplo, "entre uma política de exportação de café que apenas aspirava a produzir índices estatísticos de brilho artificial e resultados duvidosos, e uma exportação de efeitos consolidados, asseguradora de vantagens duráveis tanto no mercado como para a cafeicultura. A segunda solução é que tem constituído o nosso roteiro. Internamente, procuramos criar condições para que a livre competição dos componentes da economia cafeeira se faça em termos justos, realistas e na medida das necessidades do País. Externamente, procuramos conquistar para o Brasil, no quadro do Convênio Internacional do Café e com a inestimável cooperação do Ministério das Relações Exteriores, o lugar compatível com a sua preeminência de maior produtor e de principal

sustentáculo da estabilização dos negócios cafeeiros do mundo.”

Lembrou, a propósito, que o IBC e o Ministério da Indústria e Comércio têm caminhado coordenadamente, e que a economia cafeeira deve ao Ministro Daniel Faraco “os altos serviços de uma coerente, lúcida e firme capacidade de comando.” A autarquia, afirmou, rege-se por um trabalho de equipe, sem enfeudamentos de qualquer natureza.

RECUPERAÇÃO

O Sr. Leônidas Bório alinhou, depois, os objetivos alcançados nos seus sete meses de gestão: moralização e modernização da máquina do IBC, correção das principais deformações na política de sustentação de preços internos, ajustamento do mecanismo cambial das exportações, simplificação do mecanismo das exportações e da comercialização, e, sobretudo, o reavivamento da posição brasileira no exterior, agora cerca-da de respeitabilidade.

CAMPO EXTERNO

Após lembrar que os maiores esforços se orientaram no sentido de prestigiar e aperfeiçoar o Convênio Internacional do Café, “por entender-

mos que somente através de um acordo válido entre países produtores, com apoio dos países consumidores, podemos alcançar um mercado cafeeiro disciplinado, sem os perigos da competição predatória”, afirmou que o Brasil se bate pelo ajuste das quotas de exportação às reais necessidades de consumo do mundo, para não correremos o risco de uma deterioração nas cotações internacionais, ao mesmo tempo em que retiramos dos nossos ombros os ônus da política de sustentação de preços, “que nos tem obrigado a reter, quase sozinho, os excedentes de café não absorvidos pelo mercado.” A Junta Executiva da OIC — lembrou — acolheu, em El Salvador, a proposta brasileira, que se completa com o projeto de criação de um Fundo Internacional para financiar os países com excedentes. Acentuou que o Brasil seria a grande vítima da fixação de quotas de exportação superiores ao consumo efetivo, ocorrida no ano-convênio passado, pois jamais encontraria meios para colocar a quota de 18,5 milhões de sacas que lhe foi legada como parte de uma oferta global irrealista de quase 50 milhões de sacas.

RESPOSTA ÀS CRÍTICAS

— O fato de havermos auferido receita cambial superior à dos últimos seis anos — disse adiante — sobre uma menor quantidade exportada em

relação ao ano passado, não convence aos descontentes, mas, ao contrário, entra no cômputo dos seus cálculos mirabolantes: alega-se que, se vendêssemos o total da quota-convênio pelos preços atuais do mercado, ganharíamos a mais 100 milhões de dólares; e como não o fizemos, teria havido então prejuízo real de receita e a responsabilidade deve caber à incompetência da orientação oficial. Ora, a ninguém de mediano bom-senso custará entender o dilema em que se encontrava o Brasil: vender o quantitativo possível no nível das atuais cotações, que consideramos razoáveis e queremos ver mantidas, maximizando assim a receita cambial do País, ou tentar vender de qualquer maneira e a qualquer preço para fazer presença nas estatísticas e levar a estrutura de preços, o mecanismo do mercado, à derrocada.

E completou:

— Preferimos continuar dentro da fórmula civilizada do Convênio, mas sob certas condições que signifiquem igualdade de tratamento para todos, e não sacrifício unilateral para o Brasil. Entendemos que todos os países produtores deverão suportar equitativamente os ônus da sustentação de preços, e, por outro lado, não admitimos a redução da participação proporcional do Brasil nas quotas globais.

A LOCKHEED ESTUDA UM AVIÃO DE TRANSPORTE PARA 10000 MILHAS

Joseph W. Carter
Tradução de J. L. Pinheiro

Extraído de "Aviation Week & Space Technology"

A Companhia Lockheed da Geórgia está estudando um projeto para um avião de duas vezes mais peso do que o avião de transporte a jato da Força Aérea Norte-americana C-141A "Star Lifter", substancialmente maior que o C-141 em outros aspectos, e com um raio de ação de 10 000 milhas.

Tal estudo foi revelado num recente discurso pronunciado pelo engenheiro-chefe da Lockheed de Geórgia, Senhor Arthur E. Flock. Revelou, também, outros estudos importantes sobre aviação em andamento pela companhia.

Estes estudos incluem uma versão ampliada do C-141 com uma capacidade para 330 passageiros e um peso bruto de... 100 000 libras em decolagem vertical, próprio para aplicação militar e civil.

Um alto funcionário executivo da companhia declarou que estes são estudos paramétricos realizados pela seção de projetos avançados em andamento e não para imediatamente. O Senhor Flock afirmou que, recentemente, a Força Aérea considerou a necessidade de um avião cargueiro com um raio de ação de até 10 000 milhas.

A conveniência de tal projeto diz respeito apenas ao fato de ser mais prático ou não um avião com um raio de ação mais convencional do ponto de vista custo-eficiência que a obtenção de um longo raio de ação, prosseguiu o Engenheiro Flock, dizendo — a Lockheed de Geórgia está atualmente estudando tal avião. Este avião é muito limpo no que diz respeito às suas linhas aerodinâmicas. As "naceles" convencionais, que normalmente acomodam os motores, foram eliminadas e os motores serão instalados dentro das asas para acionar palhetas de alta eficiência, localizadas atrás do bordo de fuga da asa.

CARGA PAGA — RAIOS DE AÇÃO

Um avião como este, usando controle de corrente laminar, material estrutural avançado e melhores técnicas de fabricação, pode transportar 100 000 libras de carga para uma distância de 10 000 milhas, fazendo o voo de cruzeiro a uma velocidade de mais de 500 milhas horárias, declarou o Engenheiro Flock. As dimensões do compartimento de carga serão de modo que acomodem grande quantidade de carga paga, possuindo um piso de 16 pés de largura, 13,5 pés de altura e 100 pés de comprimento. A cabina principal do Starlifter tem 70 pés de comprimento, mais uma rampa de 10 pés, 10 pés e 3 polegadas de largura e 9 pés e 1 polegada de altura. O avião C-141A transporta uma carga paga militar máxima de 70 000 libras, mas como cargueiro comercial pode ser projetado para transportar uma carga paga máxima de 96 000 libras. Numa missão militar normal, o Starlifter pode fazer o voo de cruzeiro com cerca de 505 MPH e possui um raio de ação de 3 675 milhas náuticas.

O desenvolvimento dos aviões de transporte de passageiros para as companhias comerciais tende a encontrar-se na parte luxuosa, ou seja, serviço de primeira classe, acrescentou o Senhor Flock, afirmando que isto era conseqüente do alto preço das tarifas que foi inicialmente necessário para suportar o início do transporte aéreo. Tem havido poucas tentativas no sentido de proporcionar tarifas mais atrativas para o público. Uma exceção disto, do ponto de vista operacional, prosseguiu o Engenheiro Flock, é o serviço de transporte realizado pela companhia "Eastern Air Lines", entre Boston—New York—Washington, utilizando aviões antigos a pistão. O sucesso deste serviço indica que um avião inicialmente projetado para transporte de passageiros em massa poderia oferecer redução substancial das tarifas.

A Lockheed de Geórgia está estudando o projeto de um avião de transporte de dois andares

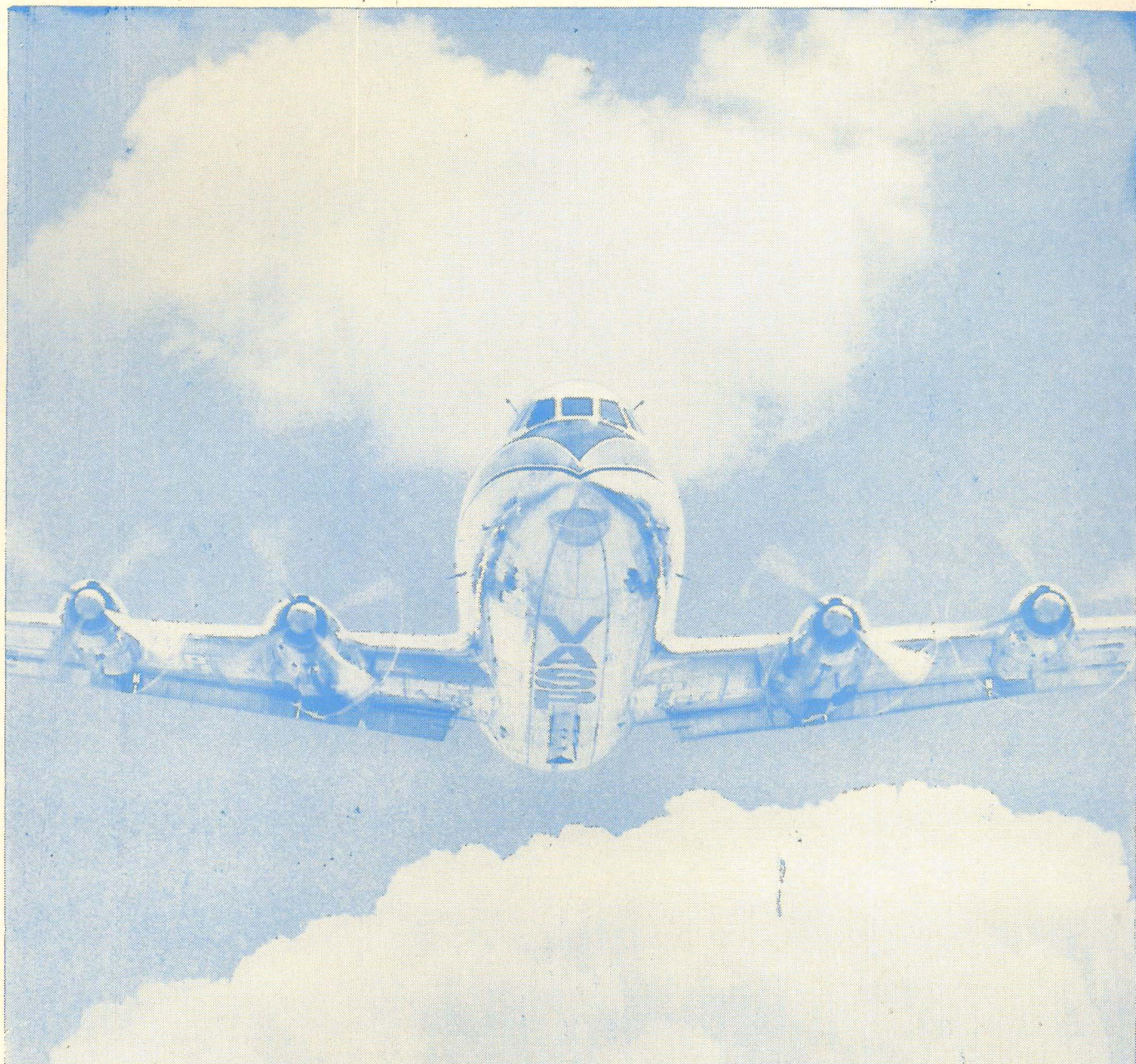
que poderá acomodar 330 passageiros sentados. O Engenheiro Flock descreveu este projeto como uma outra versão em desenvolvimento do avião C-141A, maior que a versão comercial L-300 do Starlifter. O C1141A está passando pelo crivo de certificação da Agência de Aviação Federal. O compartimento interno dos dois andares, segundo as previsões, teria um perfil de 13 x 13 pés e 81 pés de comprimento.

Admitindo-se uma carga média de apenas 200 passageiros, ou seja, um fator de carga abaixo de 60 por cento, que é um valor um tanto prudente, afirma o Senhor Flock, o custo passageiro-milha poderia ser reduzido com um avião deste tipo para cerca da metade dos atuais serviços turísticos dos aviões a jato. O estudo de um avião de decolagem vertical da Lockheed "VTOL", para 100 000 libras, parte do programa VTOL XV-4A Hummingbird, prevê um avião com capacidade para voo de cruzeiro em velocidade subsônica. O XV-4A, atualmente sendo analisado pelo Exército, possui um peso bruto de 7 200 libras.

RELAÇÃO CARGA PAGA — PESO

A relação carga paga-peso bruto do projeto maior, que pode entrar em operação no ano de 1970, segundo as previsões do Senhor Flock, é realmente equivalente à dos aviões convencionais subsônicos que estão voando hoje em dia. O avião pode ser aplicado para missões militares e utilização comercial, principalmente para distância relativamente curta entre cidades.

O programa de desenvolvimento de motores está prevenido também um melhoramento nas relações de empuxo-peso de 15 ou 20 para 1, em comparação com os atuais 8 para 1. Com a tecnologia do sistema de propulsão ora em estudo, será possível construir um motor para o Lockheed C-130, por exemplo, que teria um quarto do tamanho e um terço do peso do presente motor atualmente usado naquele avião.



VISCOUNT I (E ÚNICO)

PARA PENSAR EM TERMOS DE TRANSPORTE AÉREO, A VASP SENTA-SE NA POLTRONA DO PASSEIRO. POR ÊSTE PRISMA, O PONTO BÁSICO É: VIAJAR BEM, DE E PARA TODO O BRASIL. PEGAR UM AVIÃO, CERCAR SEU NOME COM LETRAS OU NÚMEROS, E OFERECÊ-LO APENAS ALGUMAS VÊZES POR SEMANA, PARA APENAS ALGUNS LUGARES, NÃO RESOLVE ESSA QUESTÃO. O VISCOUNT RESOLVE. ÉLE CONHECE AVIÃO TURBOÉLICE. É POR ISSO QUE MAM-SE APENAS VISCOUNT. SÃO OS MADO A CONFIAR E QUE VOCÊ PREFERE NO MUNDO INTEIRO). TÊM O SERVIÇO DETÊM O PIONEIRISMO DA ERA DO



O BRASIL COMO NENHUM OUTRO OS NOVOS VISCOUNT DA VASP CHAMAMOS EM QUE VOCÊ ESTÁ ACOSTUMADO (HÁ MAIS DE 400 VISCOUNT VOANDO DE LUXO VASP. E SUAS TRIPULAÇÕES JATO COMERCIAL NO NOSSO PAÍS.

VIAJE BEM... (VIAJE VISCOUNT) VIAJE

VASP

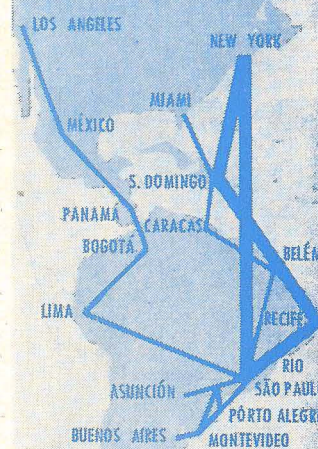
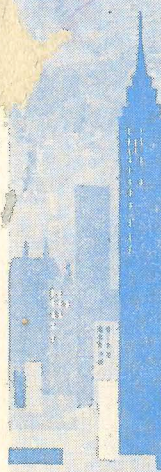
A MAIOR FROTA A TURBOÉLICE DA AMÉRICA LATINA... SERVINDO VOCÊ NO BRASIL!

4.^{as} feiras

6.^{as} feiras

Domingos

AGORA TAMBÉM
às 2.^{as} feiras



MAIS UM VÔO SEMANAL PARA NEW YORK

NO BOEING 707 DA VARIG

AGORA VIA RECIFE, BELÉM E S. DOMINGO

É mais um vôo com o BOEING 707 para New York! Você escolhe o dia e a hora: Direto com escalas. Ou, agora, com maravilhosos "stopovers" em Belém e Santo Domingo. E sem conexões, isto é, sem sair do avião, com o mesmo conforto e o mesmo requinte no serviço de bordo... e a tradicional cortesia VARIG.

Consulte seu Agente I.A.T.A. de Viagens ou a

VARIG

"O QUARTO VÔO SEMANAL DA VARIG A NEW YORK; O OITAVO VÔO SEMANAL DA VARIG AOS EEU"

COOPERE COM O ESFORÇO DO GOVÊRNO POUPANDO DIVISAS. VIAJE PARA O EXTERIOR PELA VARIG — A PIONEIRA.