

Revista **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número **291**
2015



PRESIDENTE

Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa

1º Vice-Presidente

Brig Int Helio Gonçalves

2º Vice-Presidente

Cel Av Luís Mauro Ferreira Gomes



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

ISSN 0486-6274

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Central

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Sede Barra

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Sede Lacustre

Cel Int Antonio Teixeira Lima

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente - Maj Brig Int Pedro Norival de Araújo

DEPARTAMENTOS

SEDE CENTRAL

Administrativo/Beneficente

Cel Av João Carlos Gonçalves de Sousa

Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Comunicação Social

Ten Cel QFO Ana Elisa Jardim de Mattos A. de Melo

Centro de Tecnologia e Informação – CTI

Ten Cel Int Franklin José Maribondo da Trindade

Financeiro

Cel Int Júlio Sérgio Kistemarcher do Nascimento

Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Patrimonial / Secretaria Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Social (Interino)

Cel Av Luís Mauro Ferreira Gomes

SEDE BARRA

Aerodesportivo

Cel Av Romeu Camargo Brasileiro

Esportivo

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Operações

Ten Cel Av José Carlos da Conceição

Assessores

Administração e Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis

Domingues

Infraestrutura e Especial - Ten Cel Av Alfredo José

Crivelli Neto

Assessoria Social - Cel Av Verner Menna Barreto Stock

Financeiro - Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Expediente

Jul. a Set.

2015

Sede Central

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

• Tel.: (21) 2210-3212

3ª a 6ª feira de 9h às 12h e 13h às 17h

Sede Barra

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

• Tel.: (21) 3325-2681

Sede Lacustre

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

• Tel.: (22) 2662-1510

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel.: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Conselho Editorial

Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa
Brig Int Helio Gonçalves
Cel Av Luís Mauro Ferreira Gomes
Cel Av Araken Hipolito da Costa

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Ten Cel QFO Dirce Silva Brízida

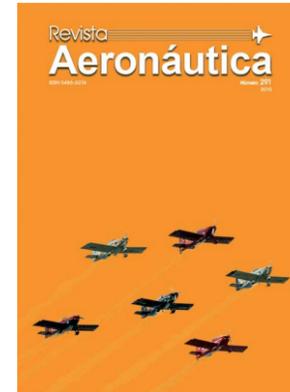
Secretárias

Juliana Helena Abreu Lima

Gabriela da Hora Rangel

Isis Ennes Pestana Santos

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



Esquadrilha
CEU

Índice

4 NOTÍCIAS DO CAER
Redação

10 A FORÇA AÉREA BRASILEIRA NA
SEGUNDA GUERRA MUNDIAL –
1942-1945
Ivan Von Trompowsky Douat Taulois
Cel Av

12 FORMAÇÃO DA
NACIONALIDADE BRASILEIRA
Maj Brig Ar Lysias A. Rodrigues
Patrono do INCAER

14 FRONTEIRAS
Denis Lerrer Rosenfield
Filósofo

16 'CAMINHOS PARA REDUZIR
A CORRUPÇÃO'
Sérgio Fernando Moro
Juiz Federal

18 CONFLITOS E FRICÇÕES
GEOPOLÍTICAS MUNDIAIS
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

20 "CRISTOFobia", HOMOFobia,
RACISMO E O PRINCÍPIO DA
IGUALDADE
Ives Gandra da Silva Martins
Jurista

22 DO SOCIALISMO AO NIILISMO
Rodrigo Constantino
Economista

24 TERRORISMO
Miguel Reale Júnior
Advogado

26 A NOVA MATRIZ MORAL
Nelson Motta
Jornalista

28 A FALÁCIA SOBRE
A LUTA DE CLASSES
Jobert Rocha
Economista

30 UM OLHAR SOBRE "O POVO
BRASILEIRO"
Frederico José Bérnago de Andrade
Cel Art Ex

32 POR UM LUGAR DE
DESTAQUE NO MUNDO
Ozires Silva
Cel Av e Engenheiro

34 MAJ BRIG AR LAURO NEY MENEZES
E A ÁREA DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA
DA AERONÁUTICA - UM DEPOIMENTO
Wilson Cavalcanti
Cel Av e Engenheiro

36 ESQUADRILHA CEU
Herbert Carvalho Azzi
Ten Cel Av

38 NAVEGAÇÃO VISUAL
OVER RIVER (VOR)
Luiz Carlos Rodriguez
Cel Av

40 "SUFOCO" NO PROJETO
RONDON
Mario Kallfelz
Cel Av

42 HELIPORTOS E HELIPONTOS
PROPOSIÇÕES NO GERENCIAMENTO DE
SEGURANÇA OPERACIONAL NO RIO DE JANEIRO
Alexandre Secron Correia de Araújo

44 O HEROÍSMO DA FEB
Gen Brig Otávio Santana do Rego Barros

46 A FORMA DAS COISAS INVISÍVEIS
Arnaldo Jabor
Jornalista

48 CONSIDERAÇÕES EM
TORNO DO GLÚTEN
Reino Pécala Rae

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



NOTÍCIAS do CAER

O CLUBE DE AERONÁUTICA COMPLETOU 69 ANOS

O evento foi celebrado em 5 de agosto, com um Baile de Gala, e contou com a presença de Oficiais-Generais do Alto-Comando, do comando da Escola Superior de Guerra, dos presidentes dos Clubes Naval, Militar, da ADESG, Aspirantes da EN, Cadetes da AMAN e da AFA.

Foi destaque, também, a presença de cerca de 300 Associados, Oficiais da ativa e da reserva, que se fizeram acompanhar de seus familiares e convidados, os quais participaram dessa integração social do Clube de Aeronáutica com a sociedade local.

Na oportunidade, foi lembrada a atuação dos que nos antecederam desde a feliz escolha da nossa Sede Central, um dos mais aprazíveis recantos do Rio de Janeiro, e que construíram uma estrutura de lazer que muito nos orgulha.

O show contou com a participação de Eduardo Dussek e da Banda Commander, e faz parte do projeto desta Administração de estimular a presença dos nossos Associados em eventos sociais, além das reuniões de Turma, dos encontros musicais na Sede da Barra e da confraternização interturmas já existentes.



Cadetes da Aeronáutica e das Forças amigas cantam o tradicional parabéns pelos 69 anos do CAER



Da esq. p/ a dir., Cel Av Luís Mauro Ferreira Gomes, o cantor Eduardo Dussek e o Brig Int Helio Gonçalves



Da esq. p/ a dir., V Alte Veiga Cabral - Pres. da ADESG, Ten Brig Ar José Américo - Min. do STM, Alte Dobbin - Pres. Clube Naval, Gen Pimentel - Pres Clube Militar, Brig Int Gonçalves - 1º V. Pres. do CAER, Maj Brig Ar Vinícius - Pres. do CAER, Cel Av Luís Mauro - 2º V. Pres. do CAER, Ten Brig Ar Rodrigues Filho - Cmt ESG, Ten Brig Ar Nôro - Cmt COMGAP



CURSO DO PENSAMENTO BRASILEIRO

O estudo do Pensamento Brasileiro e a crise da República

Ricardo Vélez Rodriguez

Ricardo Vélez Rodriguez afirmou que o Estado patrimonial brasileiro entrou em colapso, tendo apenas duas saídas.

Em uma, superar o Estado faz tudo, potencializado pelo Executivo, com as “emendas parlamentares”, as quais lhe dão forças para a dominação corrupta sobre os demais Poderes; diminui-se, assim, sua força de aliciamento. Basta enfraquecer a crença popular no Estado como pai de todos, enxergada por Antonio Paim nas suas abordagens. Também a discussão concreta acerca das privatizações virá fortalecer o papel dos cidadãos.



Da esq p/ a dir., Maj Brig Ar Marcus Vinícius Pinto Costa, Ricardo Vélez Rodriguez e o Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

Aborda, ainda, uma saída parlamentarista. Diz Ricardo Vélez que a reação da sociedade civil encontra repercussão no senso de sobrevivência de muitos deputados e senadores, que passam a representar vozes capazes de refrear a maré de hegemonia do PT e coligados. A Operação Lava Jato tem demonstrado que amplos segmentos do Ministério Público e da Magistratura se alinham no sentido de depurar as práticas republicanas. Políticos calejados veem a possibilidade concreta de ao redor dessa agenda renovadora se constituir um movimento de “união nacional” que nos tire da atual situação. Abrir-se-ia espaço para um trabalho construtivo de grande importância a ser efetivado pelo núcleo de pesquisadores em Pensamento Brasileiro do Clube de Aeronáutica, haja vista que entre os seus membros contam-se cientistas políticos, sociólogos, professores e juristas de renome.

Em segundo lugar, desponta uma saída herdada das várias gerações de pensadores liberais-conservadores, de que é rica a nossa tradição política: a ideia-matriz de que vale a pena lutar pela Liberdade! Esta se confunde com as origens da nacionalidade, tanto em Portugal quanto no Brasil. Pensar o país, tarefa que um dia já foi de arautos como Rui Barbosa, Assis Brasil, Gaspar da Silveira Martins, Carlos Lacerda, Miguel Reale, Gilberto Ferreira Paim, dentre tantos outros, continua, na atualidade, com as jovens gerações. Utilizando blogs e portais, aplicam os princípios do humanismo cristão liberal-conservador às atuais circunstâncias, em um ideal de luta pela liberdade das instituições republicanas.

Assim é certo que vale a pena trabalhar em prol de formular as linhas mestras de um desenvolvimento capitalista ordeiro e a serviço de todos os brasileiros.



Da esq p/ a dir., Cel Cutrim, João Victorino, Ricardo Vélez, Cel Jesse, Antônio Carlos Siqueira, Cel Araken, Cel Mesiano e Cel Bérnago, membros do Grupo de Estudos



O filósofo Ricardo Vélez realizou palestra com base no Estudo do Pensamento Brasileiro e a Crise da República, no VI Curso do Pensamento Brasileiro – 2015. O palestrante pertence à Academia Brasileira de Filosofia, ao Instituto Brasileiro de Filosofia, ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, ao Instituto de Geografia e História Militar e Instituto de Filosofia Luso-Brasileira (Lisboa).

Possui graduação pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Universidade Javeriana, pós-doutorado no Centre de Recherches Politiques Raymond Aron – Paris.

Professor na Universidade Federal de Juiz de Fora e da ECEME, além da UFRJ.

Aprofundou-se e foi coordenador dos Estudos Ibéricos, Ibero-americanos do Núcleo Toqueville-Aron de Estudos sobre Democracias Contemporâneas.



CADETES DA AFA APRESENTAM PALESTRA

Brasileiros que lutaram por outros países na Segunda Guerra Mundial

No dia 29 de setembro de 2015, na Sala de Convenções do Clube de Aeronáutica, os Cadetes Aviadores Ícaro de Oliveira Veloso e Gabriel Ramirez Pina, da Academia da Força Aérea (AFA) e membros da Equipe John Boyd, ministraram aos participantes do Curso do Pensamento Brasileiro palestra com o tema: *Brasileiros que lutaram por outros Países na Segunda Guerra Mundial*.

Os dois militares vieram acompanhados do Cel Dent Calaza – oficial formado em História e também professor – e fizeram relatos interessantes ao abordarem casos curiosos ocorridos durante a Segunda Guerra Mundial.

Dentre os vários relatos, destacamos aquele em que o Brasil, por ser um país multicultural, recrutou civis residentes no Brasil, de nacionalidades diversas, para combater na *front*. O fato foi destacado pelos palestrantes, pois esses combatentes brasileiros eram descendentes de alemães que haviam imigrado para o Brasil antes da guerra. O mesmo curiosamente aconteceu com a Alemanha: descendentes de alemães, mesmo residindo no Brasil, foram recrutados pelo Terceiro Reich para lutarem na guerra ao lado dos nazistas.

A exposição precisa dos militares valorizou uma página heróica da Aviação brasileira da qual muito nos orgulhamos, mantendo vivos os valores do Código de Honra do Cadete da Aeronáutica: Coragem – Lealdade – Honra – Dever – Pátria.



EMERGÊNCIA DO HFAG BOAS NOTÍCIAS!

A emergência do HFAG vem desenvolvendo uma ampla reestruturação em suas dependências e sua concepção de acolhimento dos pacientes.

As consequências geradas são mais eficácia no atendimento dos usuários, ampla otimização dos cuidados primários, menor tempo de espera, utilizando-se a classificação de risco de Manchester por meio da avaliação primária por enfermeiro de nível superior durante o expediente e uma melhor qualificação dos profissionais de saúde.

O apoio logístico da Direção e a confiança na coordenação do setor de emergência estão sendo os fatores decisivos e primordiais para o sucesso desta missão.

Setor de Repouso

Acolhimento dos casos de média complexidade que necessitam de observação, exames laboratoriais e de imagem.

Os pacientes são reavaliados pelas especialidades, de acordo com a necessidade, e contam com os cuidados dos enfermeiros do setor, sempre atenciosos e sabedores de suas responsabilidades.

Setor de Trauma

Local que necessita de uma pronta resposta e trabalho de equipe, onde são acolhidos os pacientes mais graves, com risco de vida.

Composto de quatro boxes muito bem montados, com tecnologia de ponta, conta com respiradores artificiais, bombas infusoras, monitores multiparâmetros, gasometria, desfibriladores e profissionais capacitados para receber esses pacientes graves, com patologias complexas.

A comunicação física do setor de emergência com o setor de laboratório produz agilidade nos resultados dos exames e, com isso, rapidez e efetividade nas decisões médicas.

A preocupação da coordenação com as atualizações na educação continuada dos profissionais do setor de emergência (acls, atls, bls) vem proporcionando melhor qualificação e aperfeiçoamento na proposta primordial que é garantir o melhor atendimento aos usuários do Sistema de Saúde da Força Aérea.

A emergência do HFAG, coordenada pelos Majores Médicos Heitor Castro Jú-

nior, Ney Franklin Júnior e 1º Ten Alexandre Otávio da Silva Pantoja, é o exemplo de que, com boa vontade, profissionalismo e dedicação, excelentes resultados podem ser obtidos.

Mesmo com muitas melhorias no setor, vislumbramos mais desafios a serem vencidos, e, por isso, perseveramos!

Como dissemos anteriormente, realmente temos um bom motivo para escrever:

“BOAS NOTÍCIAS”



Melhoria estrutural, que vem fazendo a diferença na agilidade do atendimento



PALESTRA PILOTO DE GRIPEN A EXPERIÊNCIA DOS PILOTOS DE CAÇA BRASILEIROS NA SUÉCIA

Foi realizada no dia 6 de outubro, nas instalações do Clube de Aeronáutica, uma palestra a respeito da experiência da Força Aérea Brasileira na Suécia, por ocasião da realização do curso de Gripen por dois pilotos de caça brasileiros.

A palestra, organizada pela Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC), presidida pelo Brig Ar Quírico e realizada com o apoio do Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica, foi ministrada pelos Capitães Ramon Santos Fórneas e Gustavo Oliveira Pascotto, e cobriu diversos aspectos da vida na Suécia, tecendo comentários sobre aquele país, sobre a Força Aérea Sueca e sobre a aeronave Gripen propriamente dita.

Com a presença de oficiais da ativa e da reserva da Aeronáutica e de participantes do Curso do Pensamento Brasileiro do Clube de Aeronáutica, os presentes tiveram

uma noção bem geral dos desafios e das oportunidades que se apresentam para o futuro do nosso país e da nossa Força Aérea.

Pela qualidade apresentada pelos nossos oficiais pilotos de Gripen, temos certeza do nosso sucesso!



PICADINHO “JESUS ESTÁ CHAMANDO” E ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA (AGO) DA ABRA-PC

Realizou-se em 3 de outubro, na sede do Clube de Aeronáutica, Centro do Rio de Janeiro, a Assembleia Geral Ordinária da ABRA-PC para eleição da nova Diretoria e Conselhos - gestão 2015/2017. A chapa única concorrente foi eleita por unanimidade.



Em seguida, no mesmo local, aconteceu o almoço anual comemorativo do desembarque do 1º Grupo de Aviação de Caça na Itália, durante a 2ª Guerra Mundial, em 6 de outubro de 1944 (Picadinho “Jesus está Chamando”).

Destacamos a presença do Maj Brig Silas, Brig Marion e Cel Janvrot, pilotos de caça mais antigos vivos, participantes do primeiro Estágio de Seleção de Pilotos de Caça (ESPC) realizado no Brasil, ministrado em 1945 pelos veteranos do 1º Grupo de Aviação de Caça que participaram da campanha na Itália.

MENSAGEM DOS LEITORES

Ministro Artur Vidigal de Oliveira do STM - Agradece ao Diretor o gentil oferecimento do exemplar nº 290, cumprimentando-o pela feliz iniciativa e pela qualidade das matérias nela publicadas, despedindo-se cordialmente.

Ministro José Coelho Ferreira do STM - Agradece ao Diretor o envio do belo exemplar de nº 290 da edição da Revista Aeronáutica, parabenizando-o pela qualidade da mesma e despedindo-se atenciosamente.

Gen Ex Odilson Sampaio Benzi - Ministro do STM agradece a gentileza do envio da Revista Aeronáutica nº 290, desejando êxito continuado em sua relevante e exigente missão e renovando seus votos de apreço e consideração.

Ten Brig Ar Cleonilson Nicácio Silva - Ministro do STM – Ao agradecer a deferência da remessa da Revista Aeronáutica nº 290, parabeniza o Cel Av Araken com um “prezado amigo”, destacando o trabalho realizado e formulando, ainda, votos de continuado sucesso, com especial estima.

Almirante-de-Esquadra Álvaro Luiz Pinto - Ministro do STM – Apresenta, ao prezado Cel Araken, o seu cordial cumprimento pelo recebimento de mais um exemplar da edição da Revista Aeronáutica, nº 290, parabenizando-o pelo empenho e esmero de todos os envolvidos em sua publicação, tendo, como resultado, o sucesso de sempre.

NOTA DO EDITOR

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

A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial – 1942-1945

Ivan Von Trompowsky Douat Taulois

Cel Av

ivanrom@ms.microlink.com.br

Em março de 2013, o Clube de Aeronáutica decidiu pela criação de um MEMORIAL que eternizasse a impressionante saga de um grupo de jovens brasileiros, homens e mulheres, oficiais, sargentos, cabos e soldados.

Todos integrantes de uma recém-criada FORÇA AÉREA BRASILEIRA (20 de janeiro de 1941).

Um ano e meio depois que a Aviação Militar e a Aviação Naval se fundiram para fazer surgir a Força Aérea Brasileira, o Brasil declarou guerra à Alemanha e à Itália (22 de agosto de 1942).

Para a mais jovem das Forças Armadas do Brasil, o impacto foi terrível.

As responsabilidades que lhes foram logo impostas, num gigantesco e duplo esforço de consolidar a sua organização, desenvolver a sua infraestrutura, formar e adestrar o seu pessoal para receber e operar mais de quatro centenas de aeronaves, algumas altamente complexas, durante os três anos que ainda durou a guerra e, finalmente, enfrentar, numa luta de vida e morte, poderosos inimigos já veteranos.

MEMORIAL

Cinco jovens. Caminhando.
Bonitos. Alegres. Vitoriosos.
“Missão cumprida”.

Três são pilotos

(Patrulha, 1ª ELO, 1º Gp Av Ca).

Um Mecânico de Armamento.

Uma Enfermeira

(Seção Hospitalar da Força Aérea Brasileira).

Escultura de Antônio Liboredo
Missão Cumprida

PILOTO DE PATRULHA

Campanha Anti-submarino
no Atlântico Sul

O valor do trabalho realizado pela Força Aérea Brasileira na Campanha Anti-submarino e na proteção aérea da navegação marítima durante a Segunda Guerra Mundial foi testemunhado pelo Almirante Comandante da 4ª Esquadra da Marinha dos Estados Unidos que, ao término da Guerra, enviou mensagem ao Ministro da Aeronáutica do Brasil, na qual constam as seguintes referências:

“Os vôos freqüentes, prolongados e perigosos feitos pela FORÇA AÉREA BRASILEIRA exigiram perícia de vôo, máxima cooperação e coragem excepcional.

Não há dúvida de que as Operações da FORÇA AÉREA BRASILEIRA foram da maior importância e um dos fatores decisivos na eliminação do inimigo no Atlântico Sul”.

PILOTO DA 1ª ELO

Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação

Nos últimos dias da “Ofensiva da Primavera”, o Marechal Mascarenhas de Moraes, Comandante da FEB – FORÇA EXPEDICIO-



NÁRIA BRASILEIRA, publicou em Ordem do Dia uma referência elogiosa à 1ª ELO:

“Dizer de seu trabalho nesta campanha é cantar um hino ao destemor e à noção do dever dos aviadores e artilheiros que a constituem. Não houve mau tempo, não houve neve, tão pouco acidentes e pistas impróprias que arrefecessem o ânimo e a disposição dos seus componentes”.

Cumpriram 682 missões de guerra e mais de 400 regulações de tiro de artilharia.

PILOTO DE CAÇA

Primeiro Grupo de Aviação de Caça

Relatório do Comandante do 350th Fighter Group (Americano), a quem o 1º Gp Av Ca da Força Aérea Brasileira estava integrado.

“Todos os do 350th Fighter Group que auxiliaram os brasileiros a se iniciarem na guerra o fizeram com prazer, porque os brasileiros desejavam combater o inimigo, e combatê-lo com perícia.

Um mês depois eles operavam como veteranos.

Eles tinham muito poucos pilotos de recomplemento, comparando com nossos Esquadrões, mas apesar disso, sua coragem e energia eram indômitas.”

Total de saídas ofensivas: 2.546.

MECÂNICO DE ARMAMENTO

Essa figura representa todas as especialidades que compõem o Setor “Manutenção” em uma Unidade Aérea. (Aviões, Elétrica, (Eletrônica, Hidráulica, Armamento etc.). É a chamada “Turma da Graxa”. Eles são responsáveis por uma verdade que todos os pilotos conhecem e concordam:

“Um Esquadrão é bom quando a manutenção é boa!”

ENFERMEIRA

Seção Hospitalar da Força Aérea Brasileira, junto ao 154th STATION HOSPITAL (americano) em Civitavecchia – Itália

Uma pequena homenagem à mulher brasileira. Pequena!

Essas moças jovens, profissionais, capazes, valentes, se enquadram facilmente nas palavras do Embaixador do Brasil na Itália, Dr. Maurício Nabuco, quando do regresso do Grupo de Caça Brasileiro:

“Essa gente moça, que pela primeira vez na história do Brasil deixou sua terra para vir combater nos céus diferentes da Europa, merece louvor e respeito de todos os brasileiros.” ■

Clube Militar homenageia a Força Aérea Brasileira

Assessoria de Comunicação Social do III COMAR
2º Ten QOCON Jor Myrian Bucharles Ourique de Aguiar

No dia 8 de junho de 2015 foi realizada a solenidade de premiação do 62º Salão de Artes Plásticas do Clube Militar, que acontece desde janeiro de 1947. Já completou 68 anos de existência e é o mais antigo salão de artes em continuidade na cidade do Rio de Janeiro.

A Força Aérea Brasileira recebeu uma homenagem por meio da Escultura “Missão Cumprida” do artista, Antônio Liboredo. “A escultura mostra o piloto da Elo, o piloto de Caça e o piloto de Patrulha, além de uma enfermeira e um mecânico. Ela é toda feita de bronze e carrega consigo o respeito aos militares da Força Aérea que representaram o Brasil durante a Segunda Guerra Mundial”, afirmou o escultor.

De acordo com o General de Brigada José de Oliveira Souza, diretor do departamento cultural do clube militar, a escultura simboliza a oportunidade de mostrar o que se pretende fazer e também expor, aos artistas e visitantes, parte da história. “Em 2013, o Clube de Aeronáutica decidiu pela criação de um Memorial “Missão Cumprida” que idealizasse a impressionante saga de um grupo de jovens brasileiros, integrantes de uma recém-criada Força Aérea Brasileira e que, em pouco tempo, já estavam atuando no conflito. Mostrar essa escultura aos artistas que aqui expõem significa não só a oportunidade de ter uma arte reproduzida, mas a plena representação da história vivida pela Força Aérea Brasileira”, explicou.

Liboredo já recebeu o Título de Amigo da Marinha, Colaborador Emérito do Exército e agora recebe o Título que traz a Homenagem à Força Aérea Brasileira. “Pra mim é uma satisfação receber mais esse título. Agora está completo, Marinha, Exército e Aeronáutica”, concluiu ■



Antônio Liboredo e o Cel Av Trompowsky ladeando a escultura Missão Cumprida

Foto: Sr. Ronaldo Esteves/Julho Rodrigues

História resumida
das guerras holandesas
ao norte do Brasil

Maj Brig Ar Lysias A. Rodrigues
Patrono do INCAER

A história das guerras holandesas ao norte do Brasil não pode ser considerada como uma série de episódios diferenciados ou distintos; em sua consciência) só se pode estudá-la tomando-a como um todo indivisível, maciço, uno, uma vez que é a expressão máxima do heroísmo e da glória de uma raça.

Para ambientarmos-a no tempo e no espaço, mistér-se faz fixarmos-a como um reflexo direto que é, das condições particulares que regiam o mundo civilizado de então, a Europa, revolucionada, sacudida até aos alicerces por fatores vários poderosos, fundamentais. O primeiro, a doutrina da liberdade dos mares, expressa por Hugo Grotius em *De Mare liberum*, definindo as aspirações de todos os países que não tinham podido tomar parte na epopéia dos descobrimentos e conquistas de novas terras, serviu de base à reação européia contra a Espanha e Portugal, gerando a pirataria, logo alargada por todos os mares do planeta; o segundo fator, o movimento reformista da Igreja Católica, provocado por Calvino e Lutero, resultou na divisão do mundo cristão em duas grandes falanges, que se guerreavam com uma ferocidade única; o terceiro fator, a invenção da imprensa por Guttenberg, veio possibilitar, em escala insuspeita, a difusão da cultura humana, abrindo perspectivas esplêndidas de elevação do nível cultural dos povos de então; o quarto fator, a invenção das armas de fogo, aproveitando os gases da deflagração da pólvora, criou novos e mais decisivos meios de luta, superando tudo o que havia, então, nesse setor das atividades humanas.

Como consequência da ação desses fatores, o último quarto do século XVI

FORMAÇÃO DA NACIONALIDADE BRASILEIRA

Biblioteca do Exército- 1954
Foi mantida no texto a grafia da época

encontra a Espanha e Portugal, que antes mal se contentavam em dividir o mundo entre si, em franca decadência, perdendo rapidamente o imenso prestígio que haviam tido, esvaindo-se o incomensurável poderio e bruxoleando o incrível orgulho e prosápia, enquanto novas nações surgiam para o cenário sempre novo da Europa e do mundo, engrandecendo-se, fortalecendo-se, anciando por ocuparem, também, um lugar ao sol.

Nas vascas crepusculares da sua grandeza, a Espanha, galvanizada, ainda encontra forças e capacidade para materializar o sonho da península ibérica sob o domínio de Castela, anexando o velho Portugal e suas colônias à coroa de Espa-

nha, sob o punho autocrático do orgulhoso filho de Carlos V.

Dêsse gesto de Felipe II, de simples aparência satisfatória de uma ambição desmedida, do seu fanatismo religioso, que o levou automaticamente à responsabilidade de sustentáculo da Cristandade, decorrem logicamente os acontecimentos marcantes que condicionam por um lado o nascimento da nacionalidade em terras do Brasil.

Por outro lado, a vastidão da costa brasileira em poder dos colonizadores lusos, epopéia maravilhosa para aquêle punhado de homens, criou, desde o início de seu povoamento, e conseqüentemente, da sua evolução histórica, o duplo problema da posse da terra e da distância, ambos,

representando sempre, mais que simples dificuldades de caráter geral, para se tornarem em fatores decisivos, determinantes de sua própria evolução.

A posse da terra, exigindo qualidades superiores na luta diuturna contra a exuberância extrema da própria natureza, contra os índios, contra os corsários, contra as feras, a fome, o isolamento, moldavam o homem à feição da terra e ensinavam-no a amá-la. A divisão administrativa inicial, em capitânias hereditárias de ressaibos medievais, provocou uma separação absoluta das diversas regiões da costa conquistada, ilhando-as, inibindo-as de todo intercontato, de toda interpenetração e entrosamento; a consequência lógica, imediata,

foi gravitarem as regiões geo-econômicas na órbita dos contados centros existentes, fazendo com que as forças convergentes e centralizadoras, originassem geratrizes de um crescimento enquistado, abrindo descontinuidades na estrutura geral, e dando ao panorama econômico, social e político do Brasil do começo do século XVII, uma formação plurinuclear.

É que os problemas político, econômico e social, hoje, como então, estavam condicionados imperiosamente ao problema dos transportes, e o mar era o único meio disponível para os colonizadores. Mas, do mar, vinham os corsários, os males, os desgostos, e as esperanças nêle postas, de socorros, de amparo, de

proteção, não sendo nunca satisfeitas forçaram-nos, logicamente, a tudo esperar da terra, a amá-la e a sonhar com sua suficiência própria.

Em decorrência do domínio espanhol e das conseqüentes hostilidades, eventuais, de franceses, ingleses e holandeses ao Brasil, levantando cobiças desmedidas, a ponto de, sendo apenas jovem colônia, quererem fazê-lo reino por duas vezes (com o Prior de Crato e com o Eleitor Palatino), e terem até nomeado um vice rei francês, que nem chegou a ver terras brasileiras, compreende-se como os fatores geográficos de coesão puderam fazer germinar e brotar a semente da nacionalidade, e, em pleno regime colonial, já tivesse plasmado forte, grande, generosa, brava, a alma da gente brasileira.

As lutas, em caráter de permanência, com os holandeses, fator poderoso de coerção, agiam com violência opondo-se aos fatores geográficos de dissociação, criando um ambiente propício à estreita intercomunicação entre os núcleos de povoamento, contínua, densa, ao mesmo tempo que facilitavam a livre ação das forças vitais do expansionismo geográfico.

Daí a delimitação do Brasil em moldes continentais, sua estruturação maciça, homogênea, sólida, com uma só língua, uma só religião, uma só mentalidade sadia; daí seu rápido e seguro desenvolvimento, seu povoamento acelerado, sua capacidade de luta e de trabalho; daí, enfim, o condicionamento dos fatores básicos que geraram o nascimento da nacionalidade brasileira. As lutas com os holandeses revelaram ao Brasil a si mesmo; expulsos os holandeses, os brasileiros deram corpo e alma ao Brasil.

E como o fato mais mercante dessa história é o nascimento da nacionalidade brasileira, preferimos dar a êste trabalho o título que o encima ■



FRONTEIRAS

Fronteiras não são meros traçados geográficos feitos para delimitar territórios que configurem a existência de um Estado. Mapas são folhas, impressas ou digitais, que nos apresentam, a cores, os limites de um país. À força da repetição, terminamos por nos acostumar com tais desenhos, como se fossem naturais e, de certa maneira, inalteráveis.

O olhar atento a um mapa internacional, porém, nos mostraria a extrema volatilidade de certos marcos territoriais. Um mapa de 50 anos atrás não tem muito a ver com um atual. Fronteiras, neste sentido, são convenções que pressupõem o reconhecimento de outros, por meio de tratados internacionais.

O Brasil é um país continental, rico em água, minérios, petróleo, solo fértil, clima saudável e ameno, entre outras riquezas naturais, que nos tornam, normalmente, objeto de cobiça internacional. Não são poucos os países e entidades internacionais que já contestam a soberania nacional sobre a Amazônia, como se ela fosse um patrimônio internacional, e não uma parte do território de nosso país.

O exercício efetivo da soberania nacional exige que fronteiras sejam defendidas, que os territórios fronteiriços tragam a marca de uma política nacional de defesa. Melhor prevenir hoje, que ser refém, no futuro, de uma eventual perda de território. Ou ainda, fronteiras, embora reconhecidas em seus traçados, podem ser simplesmente desconsideradas como nos casos do contrabando, do tráfico de drogas e de armas, e do terrorismo.

Há poucos dias, o Paraguai emitiu uma nota oficial contra o governo brasileiro, relativa a uma suposta ingerência dos militares brasileiros em seu território. O Brasil rechaçou fortemente essa declaração,

porém ela é, em si mesma, reveladora. Na verdade, as Forças Armadas, sob a coordenação de seu Estado-Maior Conjunto, estavam realizando a operação Ágata, de proteção de fronteiras.

Ocorre que essa operação flagrou vários barcos que estavam infiltrando contrabando em nosso país. Os militares foram recebidos a tiros e revidaram. Exerciam a defesa de nossas fronteiras. No entanto, o Paraguai parece considerar que teria o direito de contrabandear produtos para o Brasil, pois é disto, precisamente, que se trata. Uma eventual retratação brasileira significaria, de fato, o reconhecimento de que o contrabando, em nosso país, deveria ser algo “natural”.

Tomemos um caso emblemático. O contrabando de cigarros está inviabilizando a indústria nacional, com perda de tributos, desemprego crescente, podendo atingir, se persistir, a agricultura familiar aqui envolvida. Seus efeitos são perversos com prejuízos econômicos e sociais, inclusive de queda de arrecadação.

O governo, no entanto, tem tido uma política de aumento de tributo sobre esse produto em nome da defesa da saúde, como se a sua consequência fosse uma diminuição do seu consumo.

Ora, o consumo permanece o mesmo, só que, agora, o produto consumido é fruto do contrabando do Paraguai, em condições de produção de higiene precárias. Contudo, tal produto tem um preço extremamente

competitivo, sobretudo para as camadas de baixa renda. O país perde em todos os aspectos, inclusive no tributário.

Como se isso não fosse suficiente, a atual equipe econômica, com problemas de superávit primário,

cogita aumentar ainda mais o imposto, em um verdadeiro tiro no pé. Conseguirá, com isto, reduzir os tributos que almeja aumentar – o contrabando não é tributado! – além de criar problemas graves de sustentabilidade da indústria nacional.

O problema é particularmente grave por afetar diversos setores da economia, alcançando, no caso dos cigarros, a expressiva cifra de 32% do mercado nacional. Desde 2011, houve um aumento extraordinário de imposto, quando da introdução de um novo modelo tributário, chegando a 110% no acumulado de três anos. As classes menos favorecidas tiveram um aumento de 115%, enquanto as de maior poder aquisitivo um de 63%. É todo esse segmento de menor preço que se torna vítima do contrabando.

Somando todos os setores que se tornam reféns do contrabando, a evasão tributária chega à exorbitante cifra de R\$100 bilhões, que poderiam ser utilizados em investimentos e benefícios sociais.

Contudo, no Brasil de hoje, parece que não há algo ruim que não possa piorar. O Exército está desenvolvendo todo um projeto de defesa eletrônica de fronteiras, o SISFRON, que tem a ambição de abarcar todo o território nacional. Trata-se de um projeto arrojado, próprio de um país moderno, que está sendo implantado, inicialmente, no Mato Grosso do Sul, devendo, imediatamente, alcançar os estados do Paraná e Mato Grosso.

Graças a ele, as fronteiras brasileiras passarão a ser mais bem protegidas, com redução significativa do contrabando, do tráfico de armas e de drogas, além do controle ambiental e da vigilância sanitária. Ele permite, efetivamente, a comunicação e a interação entre vários órgãos do Estado. Recentemente, o vice-presidente da República esteve visitando Dourados, em Mato Grosso do Sul, para constatar pessoalmente essa experiência piloto de um país que avança em sua modernização. Os elogios foram grandes.

Acontece que esse projeto, que tinha uma previsão orçamentária para este ano de R\$285 milhões, foi objeto de um corte de 40%, passando para R\$171 milhões. Na verdade, o valor previsto já era uma ninharia, sobretudo considerando a sua relevância nacional e os ganhos daí derivados, inclusive de arrecadação.

Um orçamento exíguo foi ainda objeto da tesoura, como se ela não se importasse com o tecido cortado e o seu desenho. No caso, até os números protestam contra essa tesoura. Só o ganho da redução do contrabando já contrabalançaria o seu investimento, sem falar da criação de empregos e da diminuição da criminalidade.

Urge que o país encare o seu futuro e pense no que é melhor a médio e longo prazos. Contudo, parece que estamos reduzidos a uma visão imediatista, própria de um Estado que não consegue se safar da armadilha por ele mesmo criada ■





A corrupção faz parte da condição humana. Isso não é um alibi, mas uma constatação. Sempre haverá quem, independentemente das circunstâncias, ceda à tentação do crime.

Sérgio Fernando Moro
Juiz Federal

‘Caminhos para reduzir a corrupção’

Outro fenômeno é a corrupção sistêmica, na qual o pagamento de propina torna-se regra nas transações entre o público e o privado. Isso não significa que todos são corruptos ou que todas as interações entre agentes privados e públicos envolvam sempre propina. Mas, na corrupção sistêmica, o pagamento da propina, embora não um imperativo absoluto, torna-se um compromisso endêmico, a regra do jogo, uma obrigação consentida entre os participantes, normalmente refletida no pagamento de percentuais fixos de comissões sobre contratos públicos.

Os custos são gigantescos.

A economia perde eficiência. Além dos custos óbvios da propina, normalmente inseridos nos contratos públicos, perde-se a racionalidade na gestão pública, pois a apropriação dos valores passa a guiar as decisões do administrador público, não mais tendo apenas por objetivo a ótima alocação dos recursos públicos. Talvez seja ela a real motivação para investimentos públicos que parecem fazer pouco sentido à luz da racionalidade econômica ou para a extraordinária elevação do tempo e dos custos necessários para ultimização de qualquer obra pública.

Mais do que isso, gera a progressiva perda de confiança da população no estado de direito, na aplicação geral e imparcial da lei e na própria democracia. A ideia básica da democracia em um estado de direito é a de que todos são iguais e livres perante a lei e que, como consequência, as regras legais serão aplicadas a todos, governantes e governados, independentemente de renda ou estrato social. Se as regras não valem para todos, se há aqueles acima das regras ou aqueles que podem trapacear para obter vantagens no domínio econômico ou político, mina-se a crença de que vivemos em um governo de leis e não de homens. O desprezo disseminado à lei é ainda um convite à desobediência, pois, se parte não segue as regras e obtém vantagens, não há motivação para os demais segui-las.

Pior de tudo, a corrupção sistêmica impacta o sentimento de autoestima de um povo. Um povo inteiro que paga propina é um povo sem dignidade.

Pode-se perquirir quando o problema começou, mas a questão mais relevante é indagar como sair desse quadro.

Há uma tendência de responsabiliza-

ção exclusiva do poder público, como se a corrupção envolvesse apenas quem recebe e não quem paga. A iniciativa privada tem um papel relevante no combate à corrupção. Cite-se o empresário italiano Libero Grassi. Em ato heróico, no começo da década de 90 na Sicília, denunciou publicamente a extorsão mafiosa, recusando-se a pagar propina. Ficou isolado e pagou com a vida, mas seu exemplo fez florescer associações como o Addiopizzo, que reúne atualmente centenas de empresários palermitanos que se recusam a ceder à extorsão. Não se pretende que empresários daqui paguem tão alto preço para tornarem-se exemplos, mas, por vezes, poderão se surpreender como a negativa e a comunicação às autoridades de prevenção podem mostrar-se eficazes.

Mas o poder público tem igualmente um papel relevante. As regras de prevenção e repressão à corrupção já existem. É preciso vontade para torná-las efetivas. Se a Justiça criminal tratasse a corrupção com um terço da severidade com que lida com o tráfico de drogas, já haveria uma grande diferença. Em parte, a inefetividade geral da lei contra a corrupção e contra figuras poderosas é um problema de interpretação e não de falta de regras. O exemplo do Supremo Tribunal Federal no julgamento da Ação Penal 470 deve ser um farol a ser considerado por todos os juizes.

Dizer que as regras existem não significa que não é preciso melhorá-las.

O que mais assusta, em um quadro de naturalização da propina, é a inércia de iniciativas para a alteração das regras legais que geram as brechas para a impunidade. O processo penal deve servir para absolver o inocente, mas também para condenar o culpado e, quando isso ocorrer, para efetivamente puni-lo, independentemente do quanto seja poderoso.

Não é o que ocorre, em regra, nos processos judiciais brasileiros. Reclama-se, é certo, de um excesso de punição diante de uma população carcerária significativa, mas os números não devem iludir, pois não estão lá os criminosos poderosos. Para estes, o sistema de Justiça criminal é extremamente ineficiente. A investigação é difícil, é certo, para estes crimes, mas o mais grave são os labirintos arcanos de um processo judicial que, a pretexto de neutralidade, gera morosidade, prescrição e impunidade.

Um processo sem fim não garante Justiça. Modestamente, a Associação dos Juizes Federais do Brasil apresentou sugestão ao Congresso Nacional, o projeto de lei do Senado 402/2015, que visa eliminar uma dessas grandes brechas, propiciando que, após uma condenação criminal, em segunda instância, por um Tribunal de Apelação, possa operar de pronto a prisão para crimes graves e independentemente de novos recursos. Críticos do projeto apressaram-se em afirmar que ele viola a presunção de inocência, que exigiria o julgamento do último recurso, ainda que infinito ou protelatório. Realisticamente, porém, a presunção de inocência exige que a culpa seja provada acima de qualquer dúvida razoável, e o projeto em nada altera esse quadro. Não exige, como exemplificam os Estados Unidos e a França, países nos quais a prisão se opera como regra a partir de um primeiro julgamento e que constituem os berços históricos da presunção de inocência recursos infinitos ou processos sem fim. O projeto não retira poderes dos Tribunais Superiores que, diante de recursos plausíveis, ainda poderão suspender a condenação. Os únicos prejudicados são os poderes da inércia, da omissão e da impunidade.

Mas há alternativas. Em sentido similar, existe a proposta de emenda constitucional 15/2011, originária de sugestão do ministro Cezar Peluso, ex-presidente do Supremo Tribunal Federal. O Ministério Público Federal apresentou dez propostas contra a corrupção que deveriam ser avaliadas pelo governo e pelo Congresso, assim como os projetos citados, com a seriedade que a hora requer.

O fato é que a corrupção sistêmica não vai ceder facilmente. Deve ser encarada da forma apropriada, não como um fato da natureza, mas como um mal a ser combatido por todos. Os tempos atuais oferecem uma oportunidade de mudança, o que exige a adoção, pela iniciativa privada e pela sociedade civil organizada, de uma posição de repúdio à propina, e, pelo Poder Público, de iniciativas concretas e reais, algum ativismo é bem-vindo, para a reforma e o fortalecimento de nossas instituições contra a corrupção. Milhões já foram às ruas protestar contra a corrupção, mas não surgiram respostas institucionais relevantes. O tempo está passando e o momento, em parte, está sendo perdido ■

Conflitos e Fricções

Manuel Cambeses Júnior

Cel Av

Membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, pesquisador associado do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército e conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

mcambesesjr@gmail.com

Polemólogos-estrategos, estudiosos em tendências político-militares, e especialistas em fricções geopolíticas apostam que, no transcorrer do ano em curso e provavelmente nos anos subsequentes, continuarão ocorrendo conflitos armados na África, na Europa, e principalmente no Oriente Médio.

O continente europeu continuará sendo palco de controvérsias e confrontações. A crise que envolve a Ucrânia atingirá seu zênite com grande possibilidade de

continuar persistindo. Em contrapartida, a pressão desencadeada pelo Ocidente no sentido de expandir a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) às fronteiras da Rússia certamente ocorrerá com maior ênfase.

Vislumbra-se, claramente, no tabuleiro do poder mundial, o notório interesse norte-americano no sentido de evitar que a Rússia se erija como potência hegemônica na Eurásia (incluindo o Quirguistão, a Armênia, o Cazaquistão e a Bielorrússia), riquíssima em petróleo e possuidora de vários recursos naturais.

Como contraponto, por sua parte, a Rússia insistirá freneticamente em seu objetivo de contar com um amplo espaço territorial, além de suas fronteiras, que lhe sirva de escudo protetor frente ao Ocidente.

Obviamente não se trata de uma reedição dos tempos da Guerra Fria, porém a cooperação entre a Rússia e o Ocidente, particularmente com os Estados Unidos, paulatinamente vem se esfriando. Como decorrência natural, lamentavelmente, isto tenderá a afetar os programas conjuntos de redução de armas nucleares, carreando sérios prejuízos ao desejável equilíbrio do poder mundial.

O continente africano continuará sendo foco de graves conflitos internos. A Líbia se apresenta dividida em dois grupos radicais, cada um com seu governo e suas forças militares. Acrescente-se a esse complicado cenário a existência de variados grupos de milícias, dotadas das mais diversas inclinações ideológicas e sectárias que competem ferozmente entre si na disputa por território e poder.

Geopolíticas Mundiais

Consequentemente, o Estado se encontra completamente desintegrado e, em que pesem os esforços no sentido de redigir uma nova Constituição, provavelmente será muito difícil, neste momento, fazê-la valer.

Faz-se mister ressaltar que o que vem ocorrendo na Líbia certamente afetará os países vizinhos. O grupo terrorista Al-Qaeda que opera na região do Magreb Islâmico, que se formou utilizando substancial armamento obtido após a queda do ditador Muammar Gaddafi, em 2011, prossegue tendo uma forte influência na região norte da República do Mali. O Boko Haram, outro grupo radical que luta para impor a Sharia (lei islâmica) em toda a Nigéria, repotenciou seu arsenal bélico com o derrocamento do líder líbio Gaddafi, tem expandido significativamente sua presença

e, na atualidade, também aterroriza as populações do Chad e de Camarões. Por sua vez, o grupo Al-Shabab, uma ramificação da Al-Qaeda, fundada em 2006, vem impondo uma versão radical do Islã na Somália, implementando uma sangrenta batalha contra o frágil Estado somali.

A República do Sudão do Sul, um país que adquiriu sua independência do Sudão somente em 2011, encontra-se envolvida em uma terrível guerra civil entre dois rivais políticos, com sequelas desastrosas para o futuro do país. De modo análogo, a República Centro-Africana está sendo dilacerada pelo sangrento conflito inter-religioso que envolve cristãos e muçulmanos. A guerra que ocorre na República Democrática do Congo, a mais sangrenta da história africana, com aproximadamente cinco milhões de mortos, além de milhões de refugiados e deslocados internos. O que

lamentavelmente vem ocorrendo nesses países africanos causam estupefação e imensa preocupação à Organização das Nações Unidas e entidades congêneres, voltadas para a conquista e manutenção da paz mundial.

O Oriente Médio com toda certeza seguirá sendo palco de inúmeros conflitos e frequentes fricções geopolíticas no transcorrer dos próximos anos. A situação do Yemen, ao sul da Arábia Saudita, nos passa a imagem de estar se deteriorando aceleradamente. O grupo Al-Qaeda tem presença ativa e protagonista de várias ações no país há vários anos, porém o grupo xiita Houthis surge como a principal ameaça ao governo central. Eles alegam não se sentir representados pela Assembleia Constituinte que redige uma nova Constituição e cada vez mais propõem maior influência utilizando a via armada. O movimento secessionista do sul do país aproveita as circunstâncias para também avançar por sua causa.

Na Síria e no Iraque assistimos, estupefatos, à consolidação do Estado Islâmico cujo líder, Abu Bakr al-Bagdadi, se autoproclama califa, ou seja, um sucessor do profeta Maomé. Isto lhe confere o título de autoridade máxima nas esferas política, militar e religiosa de todos os muçulmanos no mundo.

O interminável conflito palestino-israelense deverá se prolongar por mais alguns anos devido ao fato de o atual governo de Israel, capitaneado pelo Primeiro-Ministro Benjamin Netanyahu, inclinar-se para os postulados da direita radical, sendo frontalmente contrário à criação do Estado Palestino. Desta maneira, não vislumbramos qualquer possibilidade de negociação entre as partes, a curto e médio prazos.

Diante deste cenário mundial nada promissor, concluímos que, lamentavelmente, os conflitos e fricções geopolíticas seguirão presentes, em várias regiões do planeta, por mais alguns anos ■





Ives Gandra da Silva Martins

Advogado e presidente da Comissão de Reforma Política da OAB-SP,
é professor emérito da Universidade Mackenzie, da Escola de Comando e
Estado-Maior do Exército e da Escola Superior de Guerra

igm@gandramartins.adv.br

“CRISTOFOBIA”, HOMOFOBIA, RACISMO E O PRINCÍPIO DA IGUALDADE

Os recentes e trágicos episódios que levaram ao assassinato de 12 dirigentes do jornal *Charlie Hebdo*, dedicado a ironizar todas as crenças e costumes, a título de uma ilimitada liberdade de expressão, traz novamente à baila a discussão sobre o conteúdo desse conceito e o respeito aos direitos alheios numa democracia, até porque os direitos naturais e fundamentais à dignidade humana ganham cada vez mais evidência no mundo atual.

Ora, a “liberdade de expressão” é um direito fundamental, cláusula pétrea na Constituição brasileira (art. 5º, inciso IV), assim como, a meu ver, também o é a liberdade da imprensa (art. 220 da Lei Suprema, *caput*). Há a necessidade, todavia, de não se confundir “liberdade de expressão” com “irresponsabilidade de manifestação”, para que não se transforme a “liberdade” sem “responsabilidade” em uma espécie de “vaca sagrada indiana”. Intocável.

No Brasil, o exercício da liberdade de expressão tem levado a distorções profundas. De um lado, pretende-se considerar qualquer piada sobre homossexuais – há projetos de lei e reivindicações nesse sentido – profunda violência à dignidade da pessoa humana, com potencial delitivo superior a homicídio, latrocínio, agressões, atentados à propriedade, roubo, furto, es-

telionato, peculato etc. O mesmo se diga em relação à raça negra, chegando-se ao cúmulo de pretender-se proibir a circulação de livros de Monteiro Lobato, a pretexto de que neles haveria conotações racistas!

Sou um profundo respeitador dos direitos alheios. Tenho grande admiração pela cultura negra e respeito ao direito dos homossexuais. Há, todavia, uma espécie de síndrome de “irracionalidade” ao se pretender tornar inafiançável qualquer observação ou piada que se possa fazer sobre “gays”, muito embora todos possam fazer piadas sobre a presidente da República, sobre crenças religiosas, sobre sacerdotes e sobre preferências de pessoas por clubes de futebol – em que a linguagem, nos campos, nem sempre é publicável nos jornais.

Por outro lado, da parte de uma minoria não crente em Deus – cuja opinião respeito – há uma forte tendência a ironizar e atacar a esmagadora maioria de brasileiros que creem. Na França, o próprio jornal *Charlie Hebdo* é especializado em ironizar, o mais das vezes com pouco humor e muita grosseria, a Igreja Católica e outras religiões.

Consideram, os que atacam Cristo, seus seguidores e os que acreditam em Deus, que estão exercendo o direito à liberdade de expressão. Mas entendem caracterizar homofobia qualquer observação que se faça sobre os “gays”; e racismo

qualquer referência a pessoas negras, a ponto de defenderem a caracterização como crimes inafiançáveis.

De rigor, ninguém é mais preconceituoso do que o intelectual elitista, que não se limita a defender suas ideias, mas usa as palavras para atacar todos os valores difundidos pelos que creem em Deus e, principalmente, em Cristo. A maioria da população brasileira é cristã (católicos, evangélicos e pentecostais). Há, por parte daquela “intelectualidade” uma evidente “cristofobia”, apesar de intransigente defensora de punição à “homofobia”.

Pelo princípio da igualdade e pelo respeito aos direitos humanos, deve-se considerar que qualquer agressão real à dignidade humana não pode ser acobertada pela “liberdade de expressão”, tanto que enseja responsabilização. Violentar tais princípios numa democracia, criando distorções que a Constituição não permite (art. 5º, *caput* e § 1º da Lei Suprema, que por três vezes reafirma a inviolabilidade do princípio da igualdade), além de injurioso, é absolutamente irracional e antidemocrático.

Por fim, sobre o *Charlie*: enquanto as charges sobre Maomé trouxeram a morte a seus dirigentes pelas mãos dos radicais islâmicos, as charges sobre o Papa provocaram, em grande parte dos católicos apostólicos romanos, orações por suas almas ■

DO SOCIALISMO AO NIILISMO

“O homem que diz que a verdade não existe está pedindo para que você não acredite nele. Então, não acredite.”

Roger Scruton

Por que a esquerda pós-moderna precisa “desconstruir” tudo, apelar para um relativismo contraditório, afirmando que a verdade não existe, que tudo é questão de opinião? Por que vemos tanto ódio exalando das penas dos principais herdeiros de Marx e Rousseau? O livro “Explicando o pós-modernismo”, de Stephen Hicks, tenta dissecar o fenômeno visível e preocupante.

O autor mergulha nas questões mais filosóficas, que criaram o ambiente fértil para o surgimento do movimento pós-moderno. Resgata o ceticismo de alguns pensadores iluministas que colocaram em xeque a própria razão humana, principal instrumento do iluminismo, o que abriu espaço para o ataque posterior dos defensores do irracional. O pós-modernismo rejeita o legado iluminista.

Os grandes pilares do mundo moderno são a democracia liberal, a economia capitalista de mercado, o foco no indivíduo e a razão como instrumento eficaz para apreender a realidade. O pós-modernismo iria atacar tudo isso com incrível voracidade. Todas as conquistas iluministas ocidentais seriam transformadas em pragas. O Ocidente seria visto apenas como uma história de opressão do homem branco rico, nada mais. Não importa que a escravidão tenha terminado, após séculos, justamente no Ocidente liberal. Não importam os fatos!

Se Marx e os marxistas tentavam falar em nome da ciência, ainda filhos dos tempos iluministas, seus herdeiros pós-modernos abandonariam completamente

a lógica e a razão, condenando a própria possibilidade de conhecimento objetivo. Os “sentimentos” estariam acima da razão. Mas claro que não quaisquer sentimentos. Se os pós-modernos levassem a sério seu excessivo subjetivismo epistemológico, haveria de tudo no movimento, da esquerda à direita. Afinal, qualquer sentimento vale. Mas todos os seus representantes eram radicais de esquerda. Coincidência?

Hicks argumenta que não. Sua tese é a de que, após a escancarada falência do socialismo nos campos teórico e prático, restou aos seus adeptos um ataque aos próprios fatos, à razão em si, à capacidade humana de apreender a realidade e debater racionalmente com argumentos. O pós-modernismo é, então, uma estratégia da esquerda para reagir à crise do socialismo. Sua grande arma seria a linguagem, e o alvo seria a juventude universitária.

Já que não dava mais para atacar o capitalismo por supostamente não gerar riqueza para as massas, ele passaria a ser atacado por gerar riqueza demais, ameaçando o planeta (nascia o ecoterrorismo), ou então por produzir desigualdade. Como quem não quer nada, a esquerda parou de falar em riqueza absoluta e passou a focar somente em riqueza relativa, visando aos invejosos. O coletivismo também seria transferido da classe social para grupos de identidade: mulheres, homossexuais, negros, todos seriam parte da “minoridade oprimida”.

Como o capitalismo mostrava oportunidade de ascensão material e a formação de uma ampla classe média, o novo ataque

iria focar em uma espécie de alienação velada: saía de cena o proletário e entrava o trabalhador de classe média psicologicamente reprimido, vítima da propaganda do “sistema” e aparentemente feliz com os estímulos do consumo. Ele acha que é livre, mas não passa de um escravo, o pior tipo de escravo: o que pensa que é livre.

Por isso, Chomsky e companhia podem afirmar, na cara de pau, que os Estados Unidos são a maior tirania do planeta, num mundo com Cuba, Irã, China e Coreia do Norte. E fazem tal ataque gozando do conforto e da liberdade que só o capitalismo americano poderia lhes oferecer. Incoerente? Contraditório? Isso é apenas lógica aristotélica, e os pós-modernos vivem no mundo da dialética hegeliana.

Marcuse, Foucault, Derrida, todos ajudaram a criar um clima propício para o surgimento de inúmeros movimentos terroristas de esquerda na década de 1960. A Nova Esquerda ainda era revolucionária, mas faria isso subvertendo os valores ocidentais, seu principal legado, atacando seus pilares fundamentais. No campo da linguagem, confusão deliberada, sofismas, malabarismos semânticos. No campo das artes, todo lixo efêmero seria tratado como equivalente aos clássicos. O multiculturalismo serviria para nivelar por baixo e diminuir as conquistas ocidentais.

Por trás disso tudo, um forte ressentimento, um ódio ao capitalismo liberal, e um desejo profundo de destruição. Era a transição do socialismo para o niilismo: se um não vingou, vamos destruir o outro! ■



TERRORISMO

Miguel Reale Júnior

Advogado

Professor titular aposentado da Faculdade de Direito da USP,
membro da Academia Paulista de Letras, foi Ministro da Justiça.
mail@miguelrealejr.adv.br



O contraste entre o humor e o sangue a correr, no frio assassinato ordenado pelo radicalismo religioso, fez do ataque ao semanário Charlie Hebdo um soco no estômago. Como milhares, fui atingido pelo desprezo, em nome da religião, ao valor da vida e da liberdade de crítica como contestação para revelar o outro lado das verdades dadas como certas, com sátira própria de sociedade laica e pluralista.

Os redatores do Charlie Hebdo morreram por terem tido a “ousadia” de criar charges mostrando pelo humor o ridículo dos exageros dos fundamentalismos, altamente restritivos das conquistas obtidas pela nossa civilização ocidental em favor da autonomia e do direito ao livre desenvolvimento da personalidade.

Cada um de nós foi lesionado no dia 7 de janeiro. Os tiros espalharam-se, ferindo os alicerces que sustentam a democracia, fincados na História pelo povo francês com seus pensadores e com a Declaração dos Direitos do Homem em 1789.

Sendo o berço das liberdades democráticas, todavia, a França tem sido vítima de atos de terrorismo de várias fontes, direta ou indiretamente.

Foi um ato terrorista, em julho de 1914, promovido pelas sociedades secretas Mão Negra e Jovem Bósnia, que matou o arquiduque Francisco Ferdinando, herdeiro presuntivo da Áustria, e levou à sangrenta Primeira Guerra, na qual morreram milhões de franceses.

De lá para cá, vários atos terroristas assolaram a França, bastando lembrar os plásticos explosivos utilizados pela OAS, a Organization de l'Armée Secrete, na luta da independência da Argélia. Segundo o artigo 421.1 do Código Penal francês, constituem atos de terrorismo os atentados voluntários à vida e à integridade física, sequestros e apoderamento de meios de transporte, bem como extorsões e destruição que tenham por fim conturbar a ordem pública mediante intimidação e medo.

Em 1986, mais de 20 atentados ocorreram, sendo 15 de responsabilidade do

grupo de Fouad Ali Saleh, denominado “Ali, le Tunisien”, que visava a punir a França por seu apoio ao Iraque na guerra contra o Irã. Data daquele ano o início de uma legislação contra o terror e um serviço especial de combate ao terrorismo junto ao Ministério Público.

Em 1995, deu-se o atentado a bomba praticado por radical islâmico na estação de metrô Saint-Michel, em Paris, deixando oito mortos e 117 feridos. Em 1996, editou-se, então, o artigo 421.2-1 do Código Penal, pelo qual é crime participar de grupo formado visando à preparação de atos de terrorismo.

Em 2005, firmou-se a Convenção Europeia para Prevenção do Terrorismo, conscientes os países da inquietude causada pelos atos terroristas, estabelecendo-se ampla cooperação no campo da troca de informações e na coordenação de situações de crise. Importante o compromisso de tolerância assumido na convenção, encorajando-se o diálogo entre religiões com a participação do governo e da sociedade civil, visando a impedir tensões que pudessem levar à prática de terrorismo.

A França continuou palco de atentados terroristas nas primeiras décadas do nosso século, vindo a ocorrer grave atentado em Toulouse em março de 2012, com a morte de militares e ataque a uma escola judaica.

Novo projeto de lei contra o terrorismo foi apresentado e apenas aprovado em novembro passado, prevendo medidas excepcionais como a sustação, decretada pelo Executivo, de passaporte de imigrantes suspeitos pretendentes a viajar para países fonte de terrorismo; considerar crime preparar a prática de projeto terrorista individual; criação do crime de apologia ao terrorismo, especialmente na internet, com obrigação dos servidores de retirar imediatamente qualquer incitamento de ação terrorista; autorização para escutas e infiltração em rede da internet, sendo algumas das providências limitativas de direitos individuais sem prévio crivo do Judiciário.

Malgrado o conjunto de leis penais e de permissão de prisão temporária

pela própria polícia, de cunho inconstitucional, não se impediu o atentado ao Charlie Hebdo. Se as previsões legais não tornarem inviáveis todas as ações terroristas, deve-se, contudo, imaginar o que ocorreria se não existissem.

O Brasil, mesmo signatário da Convenção Interamericana contra o Terrorismo e da Convenção Internacional de Prevenção ao Financiamento ao Terrorismo, não tem em seu ordenamento a figura penal do terrorismo, pois ainda vigora a Lei de Segurança Nacional da ditadura, em cujo artigo 20 se mencionam atos de terrorismo por inconformismo político, mas sem especificar o que sejam. A Constituição menciona que o Brasil repudia o terrorismo.

Por sua vez, a Lei de Organização Criminosa, Lei nº 12.850/13, no artigo 20 refere-se às organizações terroristas internacionais, mas não as define.

Em 2002, estando à frente do Ministério da Justiça, levei o governo a encaminhar projeto de Lei dos Crimes contra o Estado Democrático, como título do Código Penal, mas que perdura até hoje sem exame pelo Congresso Nacional. Nesse projeto, cujo coordenador foi o saudoso professor Luiz Vicente Cernicchiaro, tendo como um dos membros o hoje ministro Luís Roberto Barroso, define-se terrorismo: praticar, por motivo de facciosismo político ou religioso, com o fim de infundir terror, ato de devastar, saquear, explodir bombas, sequestrar, incendiar, depredar ou praticar atentado pessoal ou sabotagem, causando perigo efetivo ou dano a pessoas ou bens; ou apoderar-se ou exercer o controle, total ou parcial, de meios de comunicação ao público ou de transporte, portos, aeroportos, bem como de estabelecimentos destinados a prover a população de serviços essenciais.

É preciso que o Brasil legisle sobre terrorismo e prevenção ao seu financiamento, hoje sofisticado, antes que eventual atentado leve a criar legislação de afogadilho, então respondendo aos fatos, em instante de comoção, com possível violação de garantias constitucionais ■

A NOVA MATRIZ MORAL

Nos tempos da luta armada, a palavra de ordem era
'O que é o roubo de um banco comparado à fundação de um banco?'

Bertolt Brecht

Nelson Motta

Jornalista, escritor, compositor, roteirista e produtor musical

Roubar, sempre se roubou, e muito, no Brasil. Na era Lula, a novidade foi a introdução de uma nova categoria moral, o "roubo pela causa", que se justifica pela nobreza dos seus objetivos e faz de seus autores guerreiros do povo brasileiro. Antigamente, se roubava só por sem-vergonhice individual, mas com a tolerância, e até o estímulo, ao roubo pela causa popular (eternizar o partido no poder para levar os pobres ao paraíso) já não se sabe onde começa um e termina outro, resultando na certeza de que nunca na História deste país se roubou tanto.

Outra novidade, que ajudou a gestar a crise política e ética que nos assola, foi a institucionalização da corrupção, ocupando cargos importantes em todo o governo e usando-os para enriquecer o partido – e eventualmente alguns "guerreiros", que ninguém é de ferro. Sim, quando se rouba para um partido, todos os outros são roubados, porque se concorre às eleições com mais recursos e com vantagens ilegais, para fraudar o processo eleitoral. Na nova matriz, lavar propina como doação no TSE é legal: o caixa três.

Talvez todos os partidos, se puderem, roubem, mas só quem está no governo tem o poder de nomear e dar as vantagens que resultam em propinas e extorsões para o partido. É muito pior para o país do que o roubo individual.

Uma parte dessa "nova moral" da era Lula certamente vem de suas origens sindicais, em que o certo, o direito e o justo é conseguir o melhor para seus companheiros, e o resto que se dane. A outra parte parece uma herança dos tempos da luta armada, quando a palavra de ordem era "O que é o roubo de um banco comparado à fundação de um banco?", de Bertolt Brecht.

Hoje, Marcelo Odebrecht diz que fica mais zangado com a filha que entrega quem roubou do que com a filha ladra, mas eu ficaria muito mais decepcionado com uma filha que roubasse para um partido do que para si mesma, confessasse o erro e assumisse as consequências. Essa velha moral família Soprano, da omertà odebrechtiana, é a confirmação de que vivemos numa cleptocracia, onde quadrilhas disputam territórios e saqueiam o Estado para se manter no poder ■



A FALÁCIA SOBRE A LUTA DE CLASSES

Jobber Rocha

Economista

rochajober4@gmail.com

O filósofo e sociólogo Karl Marx (1818-1883) e seu amigo Friedrich Engels (1820-1895), fundadores do chamado socialismo científico, criaram a expressão “luta de classes” para indicar o conflito entre os chamados opressores e os denominados oprimidos (isto é, a burguesia e o proletariado), conflito este que, segundo eles, vigoraria no sistema de produção capitalista. Para eles a referida luta teria surgido com a instituição da propriedade privada dos meios de produção e só acabaria com o fim do capitalismo e das classes sociais.

Em conformidade com Vladimir Lenin (1870-1924), revolucionário e chefe de estado da República Socialista Soviética Russa, **“as classes são grupos de homens em que uns podem apropriar-se do trabalho dos outros, graças à diferença do lugar que ocupam no sistema da economia social”**.

Marx afirmava que nas sociedades primitivas não havia a divisão entre classes e que esta surgiu em razão das mudanças ocorridas nas forças de produção e pelos conflitos existentes entre os indivíduos, que conduziram à posse privada, por determinados grupos sociais, do excedente produzido e da própria terra geradora de riqueza. Segundo ele, a luta de classes era inevitável em razão da irreconciliável relação entre proprietários e não proprietários dos meios de produção e seria regida por leis sociais historicamente determinadas. A luta de classes era, assim, para o filósofo, o motor do desenvolvimento histórico das sociedades e a mais importante força motriz da História humana, mesmo que pudesse se desenvolver em outros terrenos que não o econômico, isto é, os terrenos político,

religioso, filosófico ou em qualquer outro solo fértil ideologicamente.

Aqueles que ainda seguem os pressupostos de Marx e de Engels julgam que a existência de uma sociedade sem classes, como as que, eventualmente, existiram no passado em pequenas comunidades indígenas, é uma possibilidade histórica concreta no mundo atual. Outros, embora reconhecendo a existência da luta de classes, acham, no entanto, que nos países pobres a tentativa de eliminá-la, com vistas à implantação de regimes socialistas, sem classes sociais, não passam de simples quimeras. É, por exemplo, o caso de José ‘Pepe’ Mujica, antigo guerrilheiro Tupamaro e atual agricultor e político, ex-presidente do Uruguai, que afirmou em entrevista recente: **“a luta de classes é como o sol e as estrelas. Negá-la é negar a realidade. No entanto, posso ser mais claro: as tentativas de se construir países socialistas a partir de países pobres, em minha humilde opinião, demonstraram que são utópicas e impossíveis – mais que utópicas, são quiméricas”**.

Em minha modesta opinião, aquilo que foi caracterizado como luta de classes nada mais é do que o anseio dos indivíduos por melhores condições de vida. Na época em que Marx e Engels formularam suas teorias, a psicologia ainda estava em seus primórdios. Sigmund Freud (1856-1939), médico neurologista, ainda não havia revolucionado a Psicologia, com a criação da Psicanálise, e aquela era confundida com a Filosofia. A Psicologia, com suas escolas surgiu apenas no início do século XX, como uma ciência que tentava buscar desenvolver-se para compreender o homem e seu comportamento, de modo a facilitar a convivência dele consigo mesmo e com os demais, através de três escolas principais: Funcionalismo (William James, 1842-1910), Estruturalismo (Edward Titchener, 1867-1927) e Associacionismo

(Edward Thorndike, 1874-1949).

Os desejos humanos, ao longo da História, normalmente, evoluem dos físicos (focados nas necessidades do corpo: alimentação, abrigo, família, sexo etc.) para os de riqueza, de poder, de conhecimento e de espiritualidade. A ordem em que evoluem nos indivíduos, todavia, pode ser distinta desta ou mesmo alguns daqueles desejos serem suprimidos em determinados indivíduos ou conjunto de seres humanos.

A denominada luta de classes, em meu ponto de vista, corresponde a uma falácia criada por aqueles dois eminentes filósofos, para justificar seus pontos de vista revolucionários. Os meios de produção (em razão de seus custos elevados) estarão, sempre, em mãos daqueles que detêm o capital, sejam eles indivíduos ou Estados, mas, jamais, em mãos dos proletários em razão de lutas de classes. Imaginar que as coisas se passariam desta forma, a não ser para justificar teses ideológicas, é demonstração de muita ingenuidade ou total desconhecimento da psicologia humana e do funcionamento dos sistemas econômicos.

A Revolução Industrial, que consolidou o Sistema Capitalista no século XVIII, trouxe em seu bojo a Divisão Internacional do Trabalho (seja com respeito a países, regiões ou indivíduos), divisão esta que consiste em uma especialização das funções econômicas e é um reflexo da solidificação da globalização. A Segunda Guerra Mundial (1939-1945), após seu término, acelerou de maneira nunca vista a economia mundial e, com isto, a globalização da produção e do consumo. Esta divisão ou especialização, independente de vantagens comparativas que as justifiquem quando se tratam de países ou regiões, demonstra, ademais, que nem todos os indivíduos possuem as mesmas capacidades e as mesmas aptidões, isto é, muitos são aqueles que acham mais



fácil obedecer do que comandar, muitos os que preferem vender sua força de trabalho a comprar a força de trabalho de outros. O que deve estar em discussão, em meu modo de ver, é o papel do Estado em promover uma razoável distribuição de renda entre seus cidadãos, de modo a eliminar os eventuais conflitos, entre patrões e empregados, por um maior nível de renda para aqueles que vendem sua força de trabalho e, consequentemente, uma melhoria sempre crescente em suas condições sócio-econômicas. Poucos trabalhadores desejam ocupar os lugares dos seus patrões, isto é, dos donos dos meios de produção, desde que seus salários sejam razoáveis e suficientes para a boa manutenção da família. Nem todos os soldados sonham ser generais, em que pesem o poder e as regalias destes. Quem imagina o contrário, está redondamente enganado e, da mesma forma, nem todos os proletários desejam ser possuidores dos meios de

produção, promovendo uma luta de classes para tanto. Existem países comunistas, sem classes sociais, onde os indivíduos não são possuidores dos meios de produção, mas, apenas, vendem suas forças de trabalho ao Estado, este, sim, o detentor dos meios de produção. Existem países capitalistas com classes sociais distintas (ou mesmo castas), onde os indivíduos aceitam com tranquilidade suas classes, sem nenhuma tensão social e sem desejarem pertencer à classe dos outros (alguns países orientais em razão de suas convicções religiosas sobre a metafísica da vida e da morte e alguns países ocidentais onde o nível cultural, de renda e de escolaridade é elevado).

Embora classificada, pelos dois filósofos mencionados no início, como uma lei social histórica, a propalada “luta de classes” nada mais constitui, segundo a minha modesta maneira de ver este assunto, do que o desejo das classes trabalhadoras por

maiores salários e por melhores condições de vida, frente a proprietários dos meios de produção, muitas vezes, insensíveis às condições e reivindicações destes trabalhadores. O papel do Estado, como árbitro isento destes eventuais conflitos, é de fundamental importância para sua solução satisfatória.

Imaginar que todos os proletários são infelizes por não serem os donos dos meios de produção é de uma ingenuidade portentosa ou de uma ignorância nababesca, posto que, aqueles que assim fazem, olvidam aspectos psicológicos da natureza humana. Vejam meus caros leitores esta letra do “Rap da Felicidade”, conhecida melodia funk que fez sucesso recente nas rádios brasileiras e de autoria de Cidinho e Doca:

*“Eu só quero é ser feliz,
Andar tranquilamente na favela onde eu nasci
E poder me orgulhar e ter a consciência
Que o pobre tem seu lugar...”* ■

Um olhar sobre “O POVO BRASILEIRO”

“A História de um país é, de certa maneira, sua carteira de identidade, em processo.”

Lília Moritz Schwarcz

Frederico José Bérnago de Andrade

Cel Art Ex

olgaefred@hotmail.com

Seu autor, Darcy Ribeiro, a exemplo de vários outros intérpretes do Brasil, se reporta às matrizes genéticas, étnicas e culturais que deram origem ao povo brasileiro para concluir que nós constituímos um “povo novo”, tamanhas as singularidades que nos distinguem dos demais povos do planeta. O autor nos adverte, entretanto, quanto a um componente arcaico nele persistente, decorrente de sua condição de “provedor colonial de bens para o mercado mundial, através do desgaste da população que recruta no país ou importa”.

Referindo-se à secular experiência moura na Península Ibérica, que possivelmente predispôs o português para o desenvolvimento em terras brasileiras de uma sociedade agrária, escravagista e poligâmica, ressalta Darcy a importância da tecnologia gerada no mundo árabe que muito contribuiu para a expansão ultramarina de Portugal bem como para sua produção açucareira.

Darcy Ribeiro
O povo brasileiro

A formação e o sentido do Brasil

Em um “povo novo” como o nosso, miscigenado, resultante do cruzamento de três raças, o branco europeu, mais avançado em termos civilizatórios, impôs a sua cultura às demais. Já as etnias provindas da África por meio do tráfico negreiro, bem como os povos indígenas, habitantes da nova terra descoberta, passaram por um expressivo processo de desculturização, para o qual muito contribuiu, principalmente em relação aos índios, a ação missionária de catequese da igreja católica. Tal ocorrência não impediu, entretanto, que tanto a cultura indígena como, principalmente, a negra, deixassem de participar expressivamente da corporificação da cultura nacional. Ressalto, entretanto, haver tido a religião católica um papel positivo na construção de uma consciência nativista, uma vez que etnias, impregnadas de catolicismo, se uniram contra os invasores considerados hereges que tentaram, então, dominar o Brasil, tal como os franceses e os holandeses.

Considera Darcy ter se tornado o povo brasileiro um dos mais homogêneos do mundo sob o ponto de vista linguístico, uma vez que todos falam uma mesma língua, sem dialetos, do Oiapoque ao Chui; também culturalmente porque, não obstante a existência de subvariantes culturais, sob a forma de regionalismos, estes estão em parte integrados à cultura nacional não só por uma mesma língua como também por um corpo de tradições comuns; ainda socialmente, porque os brasileiros não abrigam hoje nenhum contingente reivindicatório de autonomia.

Darcy culpa os colonizadores e as elites dirigentes que se seguiram de não terem se preocupado em assegurar um destino autônomo para a sociedade brasileira. Pelo contrário, somos, ainda, uma sociedade dependente, sujeita à servidão do mercado mundial.

Em conformidade com uma ótica marxista, que contrapõe historicamente opressores e oprimidos, e que no Brasil se manifestou por conflitos inter-raciais e interclassiais, de que são exemplos Palmares e Canudos, todos severamente reprimidos pelas elites dominantes, Darcy visualiza o povo brasileiro constituído por uma elite de maioria branca que atua de forma opressora sobre uma massa trabalhadora negra ou mestiça sem maiores qualificações profissionais. Uma rígida estratificação social condena os pobres a continuarem pobres e é o que separa o povo brasileiro. Até um tempo não muito distante o pobre, para ascender socialmente, tinha que fazê-lo através da caserna ou do seminário.

Como tentativa para a melhoria de sua qualidade de vida, o brasileiro por vezes se lança em uma aventura migratória. A inexistência de uma reforma agrária em tempo histórico oportuno possivelmente contribuiu para que um êxodo rural viesse a provocar um crescimento desordenado dos grandes centros urbanos sob a forma de favelização.

Darcy procura analisar as motivações que levaram as classes dominantes a processarem e a procurarem manter uma ordem social injusta. Possivelmente herança



de um regime escravagista, que perdurou no Brasil por quatro séculos, uma variante cultural se manifesta na fria indiferença com que as elites contemplam a legião de miseráveis que ainda integram as camadas subalternas da população brasileira. São palavras textuais de Darcy a respeito: “A classe dominante bifurca sua conduta em dois estilos contrapostos. Um presidido pela mais viva cordialidade na relação com seus pares; outro, remarcado pelo descaso no trato com os que são socialmente inferiores.” Os pretos são culpados pela cor. “Suas desgraças explicadas como características da raça e não como resultado da escravidão e da opressão.”

Tratando do preconceito presente na sociedade brasileira, Darcy considera que o social se sobrepõe ao racial, uma vez que o negro ou mestiço que consegue avançar socialmente e que assume os maneirismos, usos e costumes da classe burguesa, é acolhido por esta como se branco fosse. Como exemplos, Rui Barbosa e Machado de Assis.

Darcy põe em oposição à cultura vulgar das camadas populares – que é onde verdadeiramente vamos encontrar os traços que delineiam o perfil de nossa singular cultura nacional – a cultura erudita das categorias sociais mais instruídas, que

ele considera mero transplante da europeia.

Por fim, selecionei conceitos de Darcy que dizem respeito à nossa atualidade. O primeiro, uma crítica contundente ao papel ora desempenhado pelos órgãos de comunicação social. “Ultimamente a coisa se tornou mais complexa porque as instituições tradicionais estão perdendo todo o seu poder de controle e de doutrinação. A escola não ensina, a igreja não catequiza, os partidos não politizam. O que opera é um monstruoso sistema de comunicação de massa fazendo a cabeça das pessoas. Impondo padrões de consumo inatingíveis, desejabilidades inalcançáveis, aprofundando mais a marginalidade dessa população e o seu pendor à violência. Algo tem que ver a violência desencadeada nas ruas com o abandono dessa população entregue ao bombardeio de um rádio e de uma televisão social e moralmente irresponsáveis, para as quais é bom o que mais vende, refrigerantes ou sabonetes, sem se preocupar com o desarranjo mental e moral que provocam.”

O outro pensamento por mim selecionado da obra de Darcy foi o do ser brasileiro. Segundo Nelson Rodrigues, o brasileiro é possuidor de um complexo de vira-lata, ou seja, dotado de uma baixa autoestima. O brasileiro costuma falar do Brasil como

se fosse o pior país do mundo. O olhar de Darcy a respeito é diferente. O brasileiro sente brasileiro. No fundo ele traz dentro do peito o amor pelo Brasil. São suas palavras: “Uma mesma cultura a todos engloba e uma vigorosa definição nacional a todos anima [...] Os brasileiros todos torcem nas copas do mundo com um sentimento tão profundo como se se tratasse de guerra de nosso povo contra todos os outros povos do mundo [...] Pude sentir no exílio como é difícil para o brasileiro viver fora do Brasil. Nosso país tem tanta seiva de singularidade que torna extremamente difícil aceitar e desfrutar do convívio de outros povos [...] Basta ver uma reunião de brasileiros no meio milhão que estamos exportando como trabalhadores para sentir o fanatismo com que se apegam à sua identidade de brasileiros [...]”

E ao concluir a sua obra, assim se manifesta Darcy: “Estamos nos construindo na luta para florescer amanhã como uma nova civilização, mestiça e tropical, orgulhosa de si mesma, mais alegre porque mais sofrida. Melhor, porque incorpora em si mais humanidades. Mais generosa, porque aberta à convivência com todas as raças e todas as culturas e porque asentada na mais bela e luminosa província da terra.” ■

POR UM LUGAR DE DESTAQUE NO MUNDO

Ozires Silva

Cel Av e Engenheiro Aeronáutico

Reitor da Unimonte e presidente do Conselho de Administração da Anima Educação. Engenheiro formado pelo ITA. Já ocupou a presidência de empresas como Embraer (onde também foi fundador), Petrobras e Varig. Também ocupou o Ministério da Infraestrutura.



Em 1901, o grande pioneiro da aviação, Alberto Santos-Dumont, tornou-se, não só, um dos maiores brasileiros, mas sobretudo, um dos destacados homens da Humanidade, ao dar uma volta completa em torno da Torre Eiffel, em Paris, com seu Balão nº 6, demonstrando a possibilidade da dirigibilidade aérea. Continuando seus esforços, cinco anos mais tarde, o nosso genial patricio decolava pela primeira vez em Bagatelle com seu 14-Bis, mostrando que brasileiros eram capazes de produzir tecnologias e conhecimento, não apenas produtos primários. Mais do que isso, nosso país mostrava por seu ilustre filho ter iniciativas e tomar nas mãos as rédeas de novo destino, antecipando e lutando para fabricar um futuro diferente e melhor.

Tudo isso acontecia porque o carisma

do nosso aeronauta, pequeno e franzino, mas determinado e criativo, não se constituía num fato isolado. Naquele momento de alvorecer da República, o progresso industrial e urbano emergia como um símbolo de vontade de progredir, desenvolver-se. Entre as chamadas com orgulho de “cousas da República”, ganhava forma uma autêntica reforma cultural e educacional. Procurava-se melhorar a qualidade dos professores para competir com as universidades europeias, procurava-se incentivar o ensino técnico, incentivar as escolas de engenharia, enfim, recuperar o tempo perdido.

O Brasil avançou. Contudo, não conseguiu despojar-se da herança colonial que se projetaria como sombra para o futuro. Nas últimas quatro décadas tal fenômeno tem se revelado mais intenso e dramático.

Ao contrário dos idos da conquista de Santos-Dumont, não temos acompanhado o mundo moderno em múltiplas frentes, mas é na educação que o desafio tende a ser mais complexo e, também, mais ameaçador, dado ao seu potencial de propagar o atraso. Isto porque nos falta a capacidade para formar especialistas em áreas estratégicas, como as de ciência e tecnologia, além da notória falta de pragmatismo à inovação e à criatividade. Guardadas as distâncias no tempo e na História, parece que estamos condenados a repetir em pleno século 21 a triste experiência de Portugal dos idos do Marquês de Pombal, quando o antigo reino colonial perdeu a corrida tecnológica para os países europeus.

A diferença do drama do século XVIII é que hoje somos uma nação dita democrática,

embora convertidos a um tipo de dogmatismo, que nos leva à rabeira do mundo moderno, pluralista e criativo, dominado pela educação e cultura do Hemisfério Norte. Na realidade, temos nos limitado a viver o presente, sem despertar para o futuro e pensar no que vai acontecer. Os sucessivos governos da atualidade tomaram posição de comandar a vida da nação, submetendo os cidadãos às condições de meros cumpridores de regras ditadas pelo partido político majoritário.

Como desdobramento, ampliou-se a exclusão. Nunca, nem mesmo nas épocas dos levantes, que abalaram o período da Regência e o começo da República – marcados pelo doloroso massacre de Canudos, a nossa História foi testemunha de tamanho desequilíbrio social. As difíceis condições dos ensinos básico e universitário servem de

metáfora para a extensão de tais conflitos. A crítica do quadro atual exige questionar o que aconteceu com o Estado brasileiro.

Teimamos em não reformar. Olha-se em volta e é fácil constatar que falta quase tudo: desde a definição de um modelo de educação até a um projeto de desenvolvimento, mesmo que primário. Falta criar condições para que a escola pública ofereça ensino com qualidade igual ao do setor privado, embora, também este, viva privado da liberdade de tomar iniciativas, vítima que é do excesso de regulamentação, como se todos os brasileiros fossem iguais, do norte ao sul de um país continente.

No Império e até à virada dos anos de 1970, errou-se em profusão, mas havia uma linha de coerência desenvolvimentista. Agora, o centro de gravidade dessa trajetória rompeu-se. Há muito discurso, pouca ação.

Há longas quatro décadas, por exemplo, discutem-se reformas universitárias. Nada acontece, como nada acontece com as reformas tributária, financeira, previdenciária, política e a do judiciário, enfim, as palavras estão dissociadas dos atos. As autoridades estão mais preocupadas com o jogo do poder do que com a concessão de liberdade ao pensamento criativo da sociedade.

Resultado, perde-se tempo. Pior, perde-se a identidade. Perde-se a noção de que não estamos sozinhos no mundo e que, se não avançarmos, teremos inevitavelmente recuado. Santos-Dumont e os construtores do Brasil republicano almejavam exatamente o contrário. O mundo não nos espera e quem fará a riqueza e o progresso, este colocado na nossa Bandeira, é o povo que, na corrente cartilha, pouco pode fazer ■

Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes

e a ÁREA DE CIÊNCIA E

TECNOLOGIA DA AERONÁUTICA



UM DEPOIMENTO

Wilson Cavalcanti

Cel Av e Engenheiro Aeronáutico

Foi chefe da Divisão de Aeronaves do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento (PAR-IPD-CTA) de 1980 a 1983; membro do Comitê Diretor do programa AM-X na Itália e no Brasil de 1985 a 1988; e vice-diretor do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI-CTA) de 1988 a 1990.

wilsoncavalcanti@gmail.com

Passado algum tempo do falecimento do Maj Brig Lauro Ney Menezes, lendo alguns necrológios e, mais importante, as emocionadas palavras que o próprio Maj Brig Menezes deixou, em mensagem de despedida para seus irmãos de Armas, resolvi fazer o meu depoimento com a visão da sua passagem pela área de ciência e tecnologia da FAB.

Faço isto porque notei que muitos sabem apenas da importante atuação desse grande Oficial-General na FAB, na aviação militar. O seu desempenho fora dela não mereceu, ainda, o devido destaque.

Conheci o Maj Brig Menezes em 1981, quando ele ainda era Brigadeiro-do-Ar, e fora designado Diretor do CTA, o “Centro Técnico Aeroespacial”. Eu era Major-Aviador, prestara serviços a partir de 1979, no CTA, onde, em 1977, formara-me em engenharia aeronáutica no ITA, Instituto Tecnológico de Aeronáutica. Até então, eu sabia do Brig Menezes apenas por sua atuação destacada na aviação de caça, a qual nunca pertenci.

Durante todo o seu período como Diretor do CTA (até 1983), mantive muitos contatos com ele, em especial quando

exercia funções na Divisão de Aeronáutica (mais conhecida pela sigla PAR) do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento. Notei, então, sua “sadia obsessão” em tentar fazer com que o CTA passasse a ser reconhecido – de fato! – como um competente “braço” tecnológico-científico da FAB. Reconhecimento que se fazia necessário, embora, aproveitando a capacidade técnico-científica disponível, o CTA pudesse continuar a realizar, também, projetos “civis”, atendendo a outras áreas além da Aeronáutica.

Sua visão era de que a FAB não devia

se conformar em ter o CTA, uma de suas maiores e mais complexas Unidades, apenas como hospedeiro de uma escola de engenharia, por melhor que ela fosse (o ITA sempre preservou sua excelência) e de um punhado de cientistas desenvolvendo atividades em projetos geralmente voltados a seus interesses pessoais ou acadêmicos: era preciso considerar, primariamente, o interesse da FAB. Também, por outro lado, era preciso que a FAB conhecesse o CTA, por ele se interessasse, dele se aproximasse!

Em 1981, o ambiente acadêmico e de pesquisa do CTA era preponderantemente civil e sua parte militar era, geralmente, relegada a um segundo plano, por mais absurdo que isso hoje pareça. Àquela época, era comum alguma atitude de ironia com relação aos militares, como se fossem “intrusos”, embora fosse o CTA uma organização militar e seus institutos, portanto, dependessem do orçamento da FAB para seu custeio.

Nesse quadro “adverso” chega o Brig Menezes a São José dos Campos, em abril de 1981, para assumir a Direção do CTA. Militar “puro”, aviador de caça, ele foi um dos poucos Oficiais-Generais não graduados em engenharia destacados para o cargo de Diretor do CTA em toda a sua história.

Paulatinamente, nos dois anos que se seguiram, ele “reconduziu” essa organização à Aeronáutica. Obteve isto designando, para as diversas funções do CTA, sempre que possível, funcionários civis ou militares sensíveis às reivindicações de professores e pesquisadores do Centro, mas, alinhados com os interesses da Aeronáutica. E, sobretudo, através do diálogo regular e

direto com todos os funcionários – civis e militares – do CTA. Algumas características relevantes de sua personalidade como comandante são, até hoje, lembradas pelo pessoal do CTA à sua época. Embora mantivesse, sempre, frente aos pares e comandados, uma imagem firme e pujante, ele era, na intimidade, uma pessoa simples e humilde, que não fazia distinção de patente ou cargo para buscar ou ter um contato pessoal. Sempre ouvia a todos com muita atenção e levava a sério as argumentações que lhe eram feitas.

Aos poucos, ele fez ressaltar no CTA a sua liderança natural, além daquela institucional do cargo de Diretor, aumentando a presença da FAB dentro de toda a organização, sem descaracterizá-la ou enfraquecê-la em seus propósitos primários de ciência e tecnologia aeroespacial.

Procurou fortalecer todos os setores do CTA, buscando recursos permanentes para todas as suas atividades institucionais, evitando a dependência de “convênios” e outros expedientes para o custeio de suas atividades.

Embora não fosse uma organização militar clássica, o CTA terminou alinhando-se aos interesses da FAB, como era o seu objetivo. Talvez, nesse sentido, a maior conquista da sua gestão no CTA tenha sido a implantação de um curso brasileiro de preparação de pessoal de ensaios em voo (CPPE - Curso de Preparação de Pessoal de Ensaios), destinado a formar engenheiros e pilotos (civis e militares) para a difícil tarefa de qualificar novos aviões ou modificações feitas em aviões existentes e, ainda, testar e qualificar novos sistemas nessas aeronaves ou em outros modelos.

O CPPE, para sua parte teórica, sempre contou com forte apoio do ITA. O Maj Brig Menezes estimulou a formação e o CPPE já ultrapassou a vigésima edição e permitiu a nossa independência na formação de pessoal de ensaio em voo. A nossa “escola”, hoje, é oficialmente reconhecida por uma associação internacional que congrega as escolas de ensaio em voo de outros países: a inglesa de Boscombe Down, a Naval Test Pilot School de Patuxent River, a USAF Test Pilot School e a EPNER francesa.

Bastaria essa conquista para marcar, permanentemente, sua passagem pelo CTA: a implantação, em nosso país, da formação de pilotos e engenheiros de ensaio em voo em padrões internacionais!

Devo assinalar, ainda, o prestígio que ele sempre procurou dar ao ITA, aos interesses diretos desse Instituto, que reconhecia como sendo, na organização do CTA, o de maior importância estratégica, com a relevância que sempre teve, em termos nacionais, pela qualidade dos cursos que patrocinava e do pessoal que formava.

Em seu período como Diretor do CTA, ressaltou a forma com que conduziu essa complexa organização da Aeronáutica, buscando sempre uma atuação eficiente em ciência e tecnologia, mantendo um olhar atento aos interesses da FAB.

Finalmente, uma curiosa observação: o Maj Brig Menezes não menciona, em sua mensagem de despedida, sequer uma palavra sobre sua participação na área de ciência e tecnologia da Aeronáutica, não cita o CTA. Talvez tenha sido um gesto de humildade, em face da reconhecida eficiente gestão que impôs ao CTA ■

Esquadrilha CEU

Herbert Carvalho Azzi

Ten Cel Av

azzihc@gmail.com



No início do ano de 2011, no antigo Clube CEU, às margens da Lagoa de Marapendi, um decano da Força Aérea Brasileira e seu pupilo, um ex-Cadete da AFA, hoje empresário, deram início, com seus RVs, ao voo de formatura, a partir daquele sítio de voo... Eram eles, respectivamente, Carlos Gonzaga, Cel Av Ref, e Laerte Coutinho, empresário do ramo de logística. O primeiro, com passagem de seis anos pela Esquadrilha da Fumaça, e, o segundo, com o sonho latente de continuar a voar formatura, sonho este interrompido a meses do Aspirantado. O Gonzaga lhe dizia: – Decola na frente, voa direitinho e não me dá nenhuma “asada”!!!! – Do outro lado da Lagoa, no Aeroporto de Jacarepaguá, outro aviador de longa data, Gustavo Albrecht, Maj Av Ref, ao assistir àqueles voos, imediatamente incorporou-se ao Grupo, inclusive assumindo a liderança das formações. Apareceu o Alfredo Salvatore, também empresário, do ramo automotivo, Cel Av R1, querendo juntar-se ao Grupo, perguntando o que fazer, e a resposta foi seca: – Compre um avião e venha voar conosco. – O mesmo ocorreu comigo, que voava, em finais de semana, formatura com os MAI's do CAer, ao lado do Brig Baptista, Cel João Luís e Cel Bandarra.

Ficávamos observando aqueles voos com RV's, muito mais velozes e potentes, quando caí na besteira de perguntar como fazer para juntar-me ao Grupo, recebendo a mesma resposta: – Compre um avião e venha voar conosco. – E assim fiz, realizando um antigo sonho, de voarmos em formação, com aeronaves, apesar de experimentais, capazes de quaisquer manobras acrobáticas, tendo limitações de carga G de +6 e -2.

Com o Grupo formado, iniciamos treinamentos em finais de semana, utilizando o box acrobático existente sobre a Lagoa, quase na vertical do antigo Clube CEU, hoje Parque Olímpico. Treinávamos diferentes manobras, sendo que a formação era a seguinte: 1 - ALBRECHT, 2 - GONZAGA, 3 - SALVATORE, 4 - AZZI, 5 - LAERTE, isolado. Assim, voamos por um bom tempo, até que o nosso Decano Gonzaga nos sugeriu adotar o Display utilizado pela Esquadrilha da Fumaça, à época que voava os T-6. Acharmos muito conveniente, uma vez que era um Display conhecido, testa-

do, e uma forma de homenagear aqueles que inspiraram, até mesmo, as nossas carreiras, quando bem mais jovens.

Vários outros colegas, Oficiais na Reserva da FAB, manifestaram o desejo de voar conosco, mas o impedimento era sempre o elevado valor da aeronave, algo em torno de 350 mil reais. O Cel Av R1 Caputo, frequentador assíduo do Clube CEU, acabou sendo agregado ao Grupo, mesmo sem possuir aeronave própria. O mesmo ocorreu com o Cel Av R1 Hyppolito e com o Brig Av R1 Lebeis. Até que o Cel Av R1 Max Mendes comprou um RV-7 e juntou-se a nós. Assim sendo, atingimos o número máximo de seis aeronaves.

Hoje, com o afastamento de alguns, proximidade de outros, enfim, temos a seguinte estrutura:

- ALBRECHT - líder;
- GONZAGA - ala direita;
- SALVATORE - ala esquerda, doutrina;
- AZZI - reserva do líder, coringa e operações;
- LEBEIS - reserva do nº 4, coringa e material;
- CAPUTO - reserva isolado;
- LAERTE - reserva do nº 2, isolado e relações públicas;
- HYPPOLITO – reserva do nº 3, segurança de voo e isolado;
- MAX MENDES - isolado.

As aeronaves são de fabricação americana, Marca VANS, importadas em kits, montadas no Brasil por empresas especializadas. Têm peso de 900 kg, motor Lycoming de 200 HP, e são mantidas por mecânicos

autorizados pelas montadoras, tendo cuidados especiais nas inspeções regulares, devido à natureza do voo, e ao esforço a que são submetidas. Estão baseadas no Clube de Aeronáutica, Sede Barra. São inspecionadas e mantidas pelo nosso mecânico Verne Callado, representante da FLY, (montadora), no Rio, e com o suporte de todo o pessoal de apoio do nosso Clube de Aeronáutica. Ainda contamos com o apoio de pista, (reabastecimento de gasolina e óleo de fumaça, inspeções etc.), com a prestimosa ajuda do amigo Sérgio Pereira, ex-aluno da EPCAR, engenheiro, piloto privado, enfim, pau para toda obra, que muito nos ajuda.

Temos a preocupação constante com a Segurança das Operações, a Doutrina e o Treinamento. Estamos iniciando um projeto conjunto com o Comitê Brasileiro de acrobacias (CBA), a fim de tornar a atividade de voo em formação acessível a outros pilotos, mediante formação, transformando-a em atividade aerodesportiva, assim como foi feito com a acrobacia aérea. Isto já é uma realidade em outros países, principalmente nos EUA.

Nosso principal objetivo é despertar vocações para a aviação, para tanto, estamos cumprindo todas as imposições legais da regulamentação aeronáutica e sugerindo outras ações legais em parceria com ANAC e DECEA.

Temos tido, nestes quase quatro anos, a oportunidade de participar de vários eventos aeronáuticos, inclusive dos Portões Abertos ou Domingos Aéreos de Organizações da FAB, como AFA, BABR, BAAN, BAAF, BASC e

outros eventos civis, como Festa em Búzios, Pará de Minas, Nanuque etc.

Não visamos lucro, porém os custos têm se elevado sobremaneira, com despesas de manutenção, óleo de fumaça e gasolina, o que inviabiliza algumas apresentações, caso a distância seja excessiva. Apenas como curiosidade, o custo por hora/avião está em 850 reais.

Outra curiosidade, esta engraçada, é a que ocorre quando nos apresentamos em eventos abertos ao público, em que as moças esperam ver sair dos aviões tipos do nível Tom Cruise, e se deparam com um bando de coroas assanhados. É triste ver os rostinhos de decepção...

Outra grande preocupação é com o recompletamento. Alguns de nós já nos encontramos na “feliz terceira idade”, e, enquanto saúde tivermos, manteremos a chama acesa. Porém, como não tratamos de instituição pública, onde os valores envolvidos são elevados, tememos que, aqueles que postulam a entrada na Esquadrilha, não tenham os meios para fazê-lo. Como temos um filtro forte para admissão (como Conselho, aprovação pelo Grupo etc.), teríamos de encontrar pilotos com o perfil, aceitos e com recursos para bancar a própria aeronave. Ao passo que, caso tivéssemos um patrocínio, seria muito mais fácil, já que fariam fila, sem o ônus de ter de comprar avião.

A nossa mais recente aquisição, em fase de adaptação, é o Cel Av R1 Roberto Fleury. Que seja muito bem-vindo!

O fato é que estamos felizes, fazendo aquilo que sempre gostamos de fazer, motivando a garotada, e nos divertindo, ao mesmo tempo. Fazer frente aos custos operacionais sem patrocínio é o grande desafio! Esperamos que a atividade seja perpetuada, e espalhada com critério, como ocorre em países avançados. Que os que nos sucederem, possam quebrar alguns paradigmas de legislação, que dificultam sobremaneira o desenvolvimento da atividade no Brasil.

Somos Oficiais da Reserva, com muito orgulho de termos sido treinados e formados pela Força. E, como alguém já disse: – Voltar a ser Tenente depois de velho... não tem preço!!

Vida longa!!! CEU!!!! ■



Domingo aéreo, em Pirassununga. Da esquerda para a direita: Laerte, Gonzaga, Albrecht, Salvatore, Azzi e Lebeis

Atualmente, raramente os pilotos de aviões de empresas de transporte aéreo utilizam Cartas Náuticas. Confiam exageradamente em seus instrumentos de navegação de última geração. Ocorre que o acidente com o voo 254 da Varig, em 3 de setembro de 1989, na Região Amazônica, possivelmente teria sido evitado se os pilotos estivessem acompanhando o voo sobre uma Carta Náutica.

Com efeito, o comandante Garcez era um dos mais experientes da empresa e seu copiloto acreditava que estava em boas mãos e por isso nem pensou em conferir os procedimentos do chefe. Antes de decolar, às 17h35, de Marabá com destino Belém, o comandante, com base no plano de voo oferecido pela empresa, que determinava tomar o rumo 0270, inseriu no computador de bordo a proa 270, desprezando o “zero à esquerda”.

Resultado, ao invés de tomarem direção norte, no final da tarde, com o Sol a trafegar em direção à asa esquerda da aeronave, tomaram a proa do poente, com o Sol a ofuscar-lhes a visão na cabine. Se o copiloto, em algum momento, parasse para raciocinar e checar a posição na Carta Náutica, com certeza teria evitado aquele trágico acidente que ceifou 12 vidas.

Dificilmente esse tipo de acidente, por falha pessoal, ocorreria com os pilotos do 1º ETA, pois era tarefa dos copilotos receberem no setor de Operações do Esquadrão, sob cautela, pesadas pastas de navegação contendo, além de outros auxílios, coleção completa das Cartas Náuticas, abrangendo o Brasil todo e suas adjacências.

Se alguns pilotos do 1º ETA se perdiam na Amazônia, tal ocorria porque, às vezes, eram obrigados a voar acima das nuvens, no topo, sem poder acompanhar a “movimentação” dos rios ao longo de suas rotas.

Com efeito, no dia 16 de março de 1978, participamos da missão Tabatinga como copilotos do CA-10 6527, sob o comando do então Ten Cel Av Gomes Ribeiro. Como de praxe, fomos responsáveis por receber e conferir toda aquela tralha que compunha a pesada pasta de navegação.

A missão transcorreu normalmente, sendo que, no primeiro dia, pernoitamos em Manaus e, no segundo, em Tabatinga.

Todavia, recebemos ordem para, no terceiro dia, realizar missão extra de transporte de gêneros perecíveis para o Pelotão do Exército de Ipiranga sediado às margens do Rio Içá, porque os níveis de abastecimento do rancho atingiram níveis críticos.

No dia 19, então, decolamos para realizar aquela perna extra em direção a Ipiranga, na esperança de que, em lá chegando, haveria um buraco que nos possibilitasse “furar” as nuvens, de vez que voaríamos no topo. Ocorreu que, após o tempo de voo previsto, efetivamente foi-nos possível observar um rio, que deveria ser o Içá. Já em contato com o operador de rádio do Pelotão, descemos para “ciscar over river” na esperança de enxergar a hidropista.

Mas estava difícil de localizá-la, mesmo sobrevoando rio acima e rio abaixo.

Completados 60 minutos de voo o comandante Gomes Ribeiro decidiu abortar a missão e subiu para o topo das nuvens, obrigando-nos a informar ao radioperador da sua decisão. Ocorreu de ele nos informar que havíamos passado sobre o Pelotão e que ainda ouvia o ranger de nossos motores.

Nessa hora ocorreu-me de sugerir ao comandante voltarmos a ciscar sobre o

rio, pois seria fácil resolver a ambiguidade da localização do Pelotão, se rio acima ou abaixo, já que o radioperador poderia nos informar se o ranger dos motores estava aumentando ou diminuindo de intensidade. Mostrando-se contrariado com a nossa ideia, o comandante resolveu atender à nossa sugestão, não sem antes resmungar:

– Vocês me metem em cada situação...

Voando, então, abaixo da camada de nuvens, questionamos o operador:

– Que tal, está ouvindo o nosso ronco?

– Positivo.

– Fica na escuta se vai aumentar ou reduzir de intensidade.

Após alguns minutos, que pareciam uma eternidade, o operador respondeu que não nos ouvia mais. Aí reclamamos:

– Por que você deixou de nos comunicar o fato?

– Porque fui obrigado a desligar o gerador do Pelotão, que não me permitia distinguir os ruídos.

– O tchê, não desliga mais a porcaria desse gerador. Vamos dar meia volta sobre o rio para tentar que você torne a ouvir o ronco dos motores.... do Catalina. Ouviu?

– OK! Selva!

Efetivamente, foi-nos possível resolver

a ambiguidade e conseguimos avistar a “cidade” de Ipiranga. Todavia, o rio estava calmo demais e com suas águas espelhadas, o que obrigou o comandante Gomes Ribeiro realizar a delicada manobra de pouso por instrumentos, enquanto nós ficaríamos com a incumbência de “calcular” visualmente a altura do Catalina em relação ao nível real do rio.

Foi um belo pouso “manteiga”. Ninguém sentiu a hora do contacto com o meio líquido. Os bravos soldados de Ipiranga puderam, enfim, tirar a barriga da miséria, graças à coragem do comandante Gomes Ribeiro.

– Selva!

No mesmo dia, realizamos as etapas Ipiranga/Tabatinga/Japurá/Ipiranga/Tabatinga.

No dia seguinte, 20, seria o retorno da missão com pernoite em Manaus, com pouso para reabastecimento em Tefé. Os preparativos para decolagem de Tefé foram demorados em face da dificuldade de selecionar os passageiros que embarcariam com destino a Manaus. Era muita gente e o despachante do Posto CAN não sabia como priorizá-los. Houve necessidade de o comandante Gomes Ribeiro administrar

as necessidades com vistas a não exceder um grama que fosse do peso máximo de decolagem.

Quando, enfim, decolamos, da pista de asfalto 14, o avião estava sob o meu controle, na função de IP. Ao sair do solo, com o trem de pouso em processo de recolhimento, a pressão do óleo do motor direito caiu abruptamente e a potência do motor oscilante, momento em que o comandante Gomes Ribeiro sugeriu-me, como solução, o embandeiramento do motor. Não me restou outra alternativa, senão concordar. Naquela hora que entendi e agradei o critério adotado pelo experiente comandante quanto a evitar excesso do peso máximo de decolagem.

O Catalina custou a subir o suficiente para ultrapassar frondosas árvores existentes após a cabeceira da pista oposta. E havia necessidade de retornar à pista em uso. Foi difícil fazer a curva à esquerda, sobre o motor bom, na plenitude de sua potência e sua temperatura aproximava-se dos limites operacionais. Após um longo tempo, conseguimos retomar a proa inversa e reduzir a potência do motor para regime de subida, porém nossa altura foi suficiente para sobrevoar a mata rasante. Houve ne-

cessidade de desviar para não colidir com as torres da igreja de Tefé.

Com o voo estabilizado, a cerca de 500 pés de altura, na perna do vento da pista 14, acreditávamos que o pouso seria tranquilo em terra firme. Todavia, o comandante Gomes Ribeiro ordenou que seguissemos em frente para pousar n’água no Lago de Tefé.

Se fôssemos o comandante da aeronave optaríamos por pousar na pista de asfalto, levando em conta as dificuldades inerentes à troca do motor sobre a água. Todavia, àquelas alturas do voo, não havia tempo para o contraditório. Entences, amerissamos naquele belo lago, sem qualquer outro problema a não ser a intensa carga de adrenalina posta em circulação no nosso sistema sanguíneo.

Dada a eficiência do Esquadrão, malgrado o seu lema “Devagar Mas Chego Lá”, no dia seguinte, pousava em Tefé o C-47 2033 transportando o motor a ser substituído, fato que nos possibilitou nele decolar, no mesmo dia, para Manaus, ou seja, a tripulação do C-47 permaneceu em Tefé, com a equipe de manutenção, para trocar o motor do Catalina e nós assumimos os controles do Douglas para regressar a Belém. Afinal de contas éramos operacionais em ambas as aeronaves ■



Luiz Carlos Rodriguez
Cel Av
luizrodrigues@gmail.com

Navegação Visual Over River (VOR)



“SUFOCO” NO PROJETO RONDON

Mario Kallfelz
Cel Av
ikallfelz@uol.com.br

Alvorecer de 6 de janeiro de 1969. No pátio do CAN-GL, o C-47 2024, tripulado pelos Cap Av Kallfelz (1P), Cap Av Carvalho (2P), 2S Silva (RTVO), 2SQAV J. Carvalho (1º Mec) e 2S QAV Othon (2º Mec), está pronto para mais uma missão do COMTA: transportar para Rio Branco um grupo de universitários da UFRJ, participantes do Projeto Rondon(1), e lá, prover o suporte aéreo para os deslocamentos entre localidades acreanas.

Após um pernoite em Cuiabá, pousamos em Rio Branco, no dia 8, completado com alojamento e *briefing* aos universitários sobre os próximos dias, localidades a ser visitadas, objetivos a serem cumpridos, resultados esperados etc. E começou a missão.

No dia 13, o programa era voar de

Rio Branco para Xapuri, Basileia, Sena Madureira e retornar a Rio Branco.

Com a soma de atrasos em Xapuri, Basileia e Sena Madureira, devido ao grande número de atendimentos, especialmente na área da saúde, decolamos da última localidade cerca de uma hora e vinte minutos antes do pôr do sol, para uma etapa estimada de 40 minutos de voo, cabendo a mim a pilotagem e, ao Cap Carvalho, a navegação.

Após aproximadamente 30 minutos de voo, como o NDB(2) de Rio Branco não “entra” e o tempo à frente estava se deteriorando, solicitei ao RTVO um contato com Rio Branco para confirmar a situação meteorológica local. Para nossa surpresa, RB informou condição CAVOK(3), o que me fez questionar o Cap Carvalho sobre a proa informada para RB. Eu, talvez por distração ou má audição, havia tomado uma proa 90 graus diferente!

A essas alturas, a noite começava a

cair, e resolvemos regressar para Sena Madureira, cientes de que chegaríamos lá noturno, mas que sobrevoando o local o guarda-campo providenciaria uma iluminação de emergência para nosso pouso. E assim foi feito. Noite clara, fomos acompanhando o brilho da lua nos rios, até que, em dado momento, uma curva do rio não “bateu” com a carta de navegação isto é, estávamos perdidos... Pedi então ao Carvalho para determinar nossa possível posição, considerando os tempos e as proas voados, desprezando o fator vento e a proa para RB. Informamos, então, ao COMTA e à estação-rádio de Rio Branco nossa proa e tempo de voo estimado em cerca de uma hora, caso estivéssemos certos, com autonomia de duas horas.

Em RB estava outro C-47 do COMTA, tripulado pelo Cap Av Botelho (Boi) e Ten Av Wilson (ás do Futsal) que, ao tomarem ciência de nossa situação, decolaram na proa inversa da nossa para uma possível

interceptação. Note-se que a pista de RB, à época, era de grama, com 1.200m de extensão, sem balizamento noturno, situada num pequeno vale.

Ao sabermos da decolagem do Botelho/Wilson, começamos a piscar os faróis para facilitar a interceptação. Vimos, muitas vezes, um piscar de resposta, mas, para nossa ansiedade, não passava do piscar das estrelas. Como não tínhamos certeza da nossa proa para Rio Branco, à medida que o tempo passava, o pensamento de “comer grama pela raiz” se acentuava... Mas Deus é também aviador, pouco depois avistamos o piscar das luzes do outro C-47, com o ADF(4) agora apontando firme para RB. A proa calculada com extrema precisão pelo Carvalho finalmente nos levava para nosso destino.

A população de Rio Branco, informada pela rádio local de que havia um avião perdido na área, ocorreu em massa para o aeroporto, na expectativa de um

desfecho – feliz ou não (possibilidade até mais impactante...) – especialmente sendo voo noturno amazônico, à época uma aventura e tanto.

A pista foi balizada por duas Rural Willys, uma em cada cabeceira e, na curta final para o pouso, a que balizava o início da pista abandonou a posição (talvez por medo de ser “atropelada” pelo avião...) e, com isso, o pouso que já estava suficientemente complicado, teve mais esse “aditivo” de adrenalina. Finalmente, de maneira suave, tocamos a pista, após duas horas e cinquenta minutos de voo, para uma etapa prevista de quarenta minutos, com o combustível já no suspiro!!!

Mas o “sufoco” ainda não terminara. O C-47 do Botelho/Wilson não baixava o trem de pouso e, após mais de meia hora tentando, o trem foi baixado pelo sistema manual e o pouso executado com maestria.

Enfim, todos no solo, estudantes e tripulantes vibrando junto com os especta-

dores, se abraçando e festejando. Depois, universitários para seus alojamentos no Exército e tripulantes para uma bela galinhada regada a muita cerveja e bons papos.

No dia seguinte decolamos para Cruzeiro do Sul, prosseguindo na missão do Projeto Rondon, o maior e mais efetivo plano de integração universidade-população jamais executado neste país ■

NOTAS EXPLICATIVAS PARA OS MAIS JOVENS:

O Projeto Rondon visava mostrar aos universitários, basicamente do Sul e do Sudeste, as carências das populações da Amazônia e do interior do Nordeste, com vistas a motivá-los para prestação de serviços àquelas regiões, após formados. Muitos assim o fizeram.

NDB - “Non Directional Beacon”: equipamento terrestre emissor de sinais com determinada frequência.

CAVOK - “Ceiling and Visibility OK”: teto e visibilidade irrestritos.

ADF - “Air Direction Finder”: instrumento que aponta para uma estação-rádio sintonizada.



HELIPORTOS E HELIPONTOS

Proposições no gerenciamento de segurança operacional no Rio de Janeiro

Alexandre Secron Correia de Araújo

Resumo de Monografia para conclusão do Curso de Ciências Aeronáuticas. Universidade Estácio de Sá - RJ
alevicvanna@hotmail.com

“A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todos”, Lei 7.565, artigo 87, do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Os perigos e os riscos são aspectos que sempre acompanharam o ser humano na maioria de suas atividades. A aeronavegação não poderia ficar indene ao fato que envolve a complexidade de um sistema, do qual participam o homem, a aeronave e a infraestrutura aeroviária de apoio.

A grande procura pelo helicóptero como meio de transporte, principalmente no Rio e em São Paulo, fez com que aumentasse a preocupação com relação à segurança operacional, não somente sobre as localizações das instalações dos heliportos e helipontos em grande parte situadas em áreas de edifícios, como também com o intenso fluxo do movimento de aeronaves, principalmente monomotores

de asas rotativas, nos seus corredores aéreos urbanos. Todos estes aspectos favorecem o surgimento de riscos de incidentes e de acidentes aéreos envolvendo os operadores, os usuários do serviço e a coletividade urbana, daí a necessidade de serem minimizados os riscos operacionais decorrentes deste tipo de atividade aérea.

A Gestão de Segurança Operacional e seu componente – a Gestão de Riscos, através de um processo lógico, analítico e objetivo, particularmente empregando os estudos dos cenários avaliativos dos riscos, permite a tomada de decisões preventivas.

Os fatos ocorridos em 2003, no espaço aéreo da cidade de São Paulo, antes da implantação de um controle centralizado do tráfego aéreo de asas rotativas, nos céus daquela urbe, foram objeto de uma avaliação e da construção de cenários de risco. Na época, o espaço aéreo da cidade de São Paulo vivia um gradativo e crescente fluxo de aeronaves. A infinidade e a complexidade dos voos e dos movimentos aéreos das aeronaves de asas fixas se misturavam com os procedimentos desordenados dos helicópteros em rotas perigosas e nos trajetos de vai e vem com

destino aos heliportos e aos helipontos. As vias de tráfego aéreo tornaram-se palco de dezenas de incidentes aéreos, cujos riscos operacionais eram de difícil administração e com grande probabilidade da ocorrência de graves acidentes, provocando um quase colapso no Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV-SP).

Mobilizada a Gestão de Segurança Operacional, a solução mais adequada foi adotada, após os devidos estudos de planejamento, sendo homologada pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), uma inovação no tráfego aéreo de São Paulo: as Rotas Especiais de Helicópteros (REH) e um Sistema Centralizado de Controle de Tráfego Aéreo (SCCTA), exclusivo para helicópteros.

Esta nova condição que os pilotos da aviação de asas rotativas foram obrigados a respeitar, passou a vigorar a partir de junho de 2004, estabelecendo as vias de direção de helicópteros no espaço aéreo urbano, englobando os vários helipontos e heliportos da cidade. Em 2007, o número de situações de risco com helicópteros declinou tão significativamente que somente um Alerta de Resolução (*Resolution Advisory*)

foi registrado pelo Centro de Investigações e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). O funcionamento do Sistema ficou ao encargo operacional do Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV-SP).

A cidade do Rio de Janeiro, espremida entre o mar e as montanhas, com muitos prédios asfixiados por inúmeros helipontos, na zona sul, deve preparar-se para assistir ao crescimento da segunda maior frota de helicópteros do país e da instalação de dezenas de novos helipontos ou de heliportos, agora direcionados para os bairros da zona oeste. O incremento do turismo e a proximidade da realização de eventos esportivos e mundiais na Cidade Maravilhosa serão os grandes influenciadores deste grande crescimento da aviação de asas rotativas. Igualmente, é esperado o aumento do fluxo aéreo de helicópteros e dos riscos operacionais passíveis de ocorrer nas áreas urbanas de grande densidade populacional. Este risco operacional poderá se somar às peculiaridades meteorológicas e do relevo topográfico da cidade. O conhecimento em tempo real da ocorrência dos fatores meteorológicos são aspectos vitais para um voo seguro do helicóptero, já que as aeronaves de asas rotativas são significativamente sensíveis às turbulências de rajadas de ventos acima de 25 nós. Por outro lado, entre as incidências de eventos de acidentes de helicópteros, figuram percentualmente – a Perda de Controle em Voo com 32,2%; a Colisão com Obstáculo em Voo – 23,8%, e as Falhas de Motor em Voo – 20,3% (SIPAER).

Sob o ponto de vista técnico e operacional de segurança, com a implementação das Rotas Especiais de Helicópteros e de um Sistema Central de Controle de Tráfego Aéreo, específico para estas aeronaves, tem-se uma condição ímpar de serem planejados os procedimentos operacionais das aeronaves de asas rotativas. Além disso, se teria o controle do fluxo aéreo, além da eliminação das possíveis improvisações de trajetos aleatórios, inseguros ou clandestinos, minimizando-se outras frequentes causas estatísticas levantadas

com relação aos acidentes com helicópteros, tais como: os voos de cruzeiro a baixa altitude, como também nas decolagens e pousos em aeródromos (CENIPA, 2010).

Deste modo, a partir dessa implementação, as rotas aéreas seriam melhor ordenadas, sob o controle contínuo do radar aéreo, permitindo também ao operador técnico da aeronave o auxílio conjugado do radar no voo visual (VRF) e no voo por instrumentos (IFR). Também, seriam evitados os riscos dos obstáculos e as manobras intempestivas entre as aeronaves. O traçado da aerovia poderia estabelecer trajetos de sentido único, não permitindo os cruzamentos com outros corredores aéreos.

Nos procedimentos de maiores riscos, nas proximidades dos terminais de heliportos e de helipontos, estas operações seriam muito mais precisas, principalmente, pelo sobrevoo em altitude segura na execução de pousos e decolagens, evitando obstáculos do terreno ou os originados pela má visibilidade aérea das edificações urbanas.

Com relação ao operador da aeronave, este, teria maior apoio para as decisões seguras, pois, estando sob o controle do radar aéreo do CCTA, nas possíveis intercorrências técnicas ou meteorológicas, poderia contar com o valioso auxílio-radar na pilotagem da aeronave para um local mais seguro ou mais apropriado, inclusive para os pousos emergenciais.

No aspecto dos efeitos do ruído aéreo que afetam a população residente nos locais próximos aos heliportos ou helipontos,

a engenharia de tráfego aéreo teria condições de redirecionar os trajetos, projetando rotas de voo mais niveladas, em altitudes seguras e padronizadas, evitando as manobras mais acentuadas nas descidas ou nas subidas bruscas, fatores causadores do ruído na faixa dos 150 decibéis, muito acima do máximo aceitável de 75 decibéis, como está estabelecido no artigo 43 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei Federal nº 7.565/1986).

Em relação aos custos com a implantação desses dois sistemas de segurança operacional – o REH e o CCTA, os valores seriam mínimos: similarmente ao que foi realizado em São Paulo, seria aproveitada a infraestrutura de pessoal do SRPV do Rio de Janeiro, detentor de vasta experiência no controle de voo dos aviões para essas atividades.

A aparelhagem técnica, já existente no aeroporto, seria disponibilizada para o monitoramento do controle destes voos.

Quanto às instalações físicas, propugnamos pela localização estratégica nas dependências de um aeroporto mais central, como o Aeroporto Santos Dumont. Nesse local, o futuro Centro de Controle de Tráfego Aéreo poderia funcionar, logisticamente, disponibilizando os devidos apoios à aviação de asas rotativas sem os percalços de um grande fluxo de aeronaves, como ocorre na atualidade com o Aeroporto Internacional Tom Jobim.

Como em qualquer atividade humana, embora a atividade aérea esteja sujeita a erros e perigos, os riscos podem ser minimizados ■



O HEROÍSMO DA FEB

Gen Brig Otávio Santana do Rego Barros

Esses soldados, autênticos representantes da gente brasileira, combateram em terreno montanhoso, favorável ao defensor.

Em 1940, o Brasil não estava preparado para uma guerra. Após o rompimento de relações diplomáticas e diante do trágico torpedeamento de navios mercantes nacionais e da morte de mais de 2.500 irmãos, vitimados por submarinos nazifascistas, tornaram-se necessárias medidas mais drásticas do governo brasileiro. Impôs-se a declaração formal de guerra aos países do Eixo e, como consequência, as providências legais para envio, à Europa, de

um contingente brasileiro. Criava-se, assim, a Força Expedicionária Brasileira (FEB).

Eram condicionantes do cenário do Brasil àquela época: o país não possuía indústria para produzir os meios bélicos necessários, a massa da população não gozava de condições de saúde exigidas pelos aliados, e o Exército teria de migrar da ultrapassada doutrina francesa para a americana, pois seria enquadrado em um Corpo de Exército dos Estados Unidos.

O ambiente político da ditadura Vargas trazia incertezas quanto ao envio imediato de tropas ao *front*, fato que levou os Estados Unidos a disponibilizar equipamentos e o armamento, somente em solo italiano. A FEB e seus valorosos pracinhas tiveram, portanto, um batismo de fogo prematuro, com o adestramento incompleto.

Quanto aos aspectos fisiográficos, cabe ressaltar que esses soldados, autênticos representantes da gente brasileira, combateriam em terreno montanhoso, favorável ao defensor, sobretudo diante de um Exército aguerrido, considerado o mais profissional do mundo, bem equipado para o tipo de terreno e contando com forças reorganizadas, vindas da frente russa.

Todos poderão muito bem avaliar os imensuráveis desafios que foram enfrentados. Num grande exercício de imaginação, convidamos a refletir e tirar suas próprias conclusões sobre o esforço obstinado de líderes e liderados para, em curto espaço de tempo, transformar um exército de recrutas em uma força eficaz. É nossa obrigação reconhecer seu valor e chamá-los de heróis.

Como parâmetro de comparação, citemos alguns exemplos. O Exército britânico, em Dunquerque, o russo, na Finlândia (1940), e o americano, no Passo de Kasserine, na Tunísia, sofreram reveses. Eram forças inexperientes que, somente após acumularem meses de combate, demonstraram estar à altura das tradições militares de seus povos.

Destacamos, também, que o fracasso da ofensiva anglo-americana, em Bolonha, indicava a necessidade de uma parada tática, e o inverno aconselhava esperar o fim da estação para retomar o movimento. O comando aliado avaliou mal o valor defen-

sivo do terreno e o poder de combate das forças adversas. O General Mascarenhas de Moraes alertava que o efetivo dos quatro ataques a Monte Castelo, em novembro e dezembro de 1944, era insuficiente. Mesmo assim, cumpria aos nossos bravos atacar, recuar em ordem e permanecer no *front* sem serem substituídos.

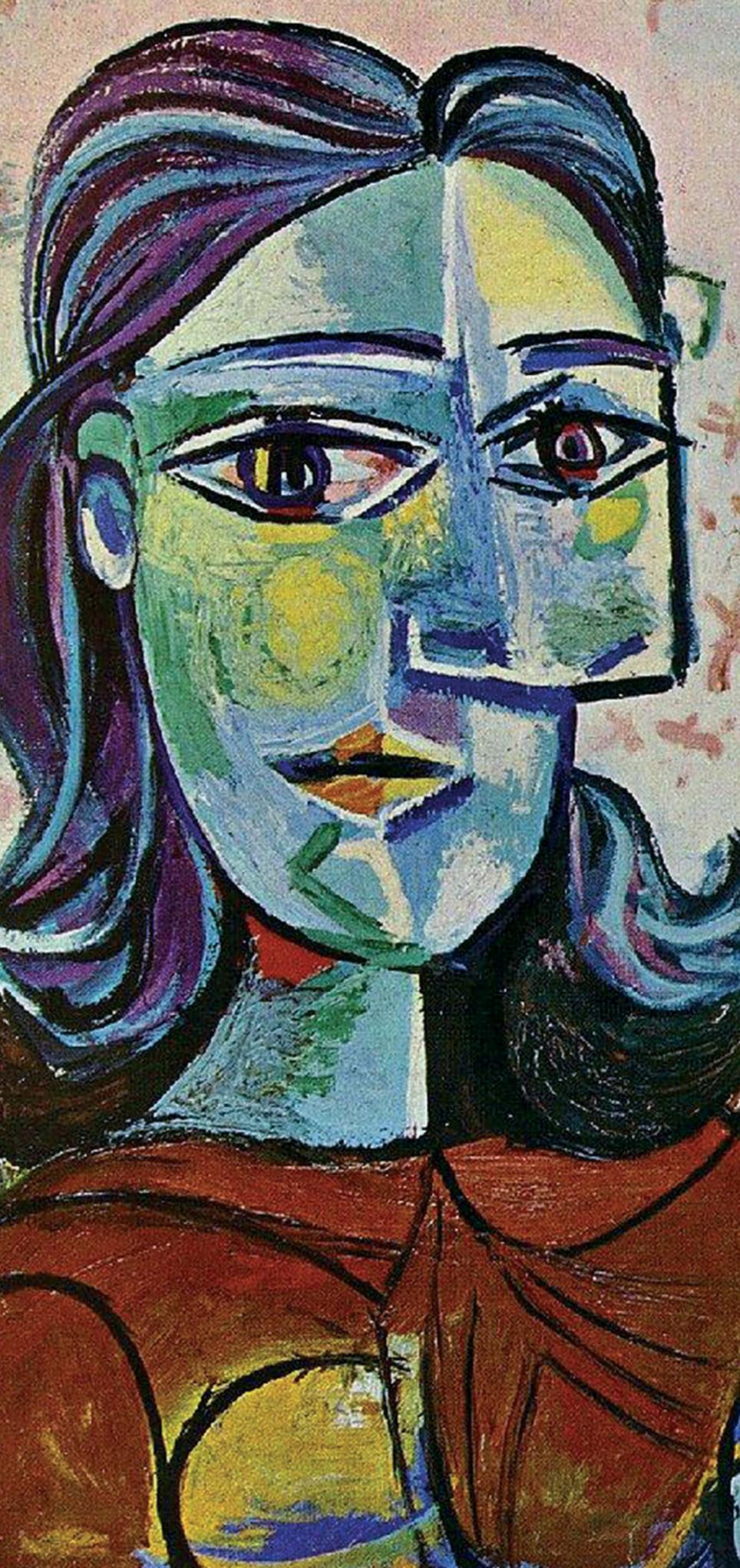
Há quem deprecie as vitórias da FEB por não terem sido decisivas na derrota do Eixo. Ora, a nossa força se constituía em uma das 99 divisões de combate aliadas na Europa, desdobrada em um teatro de operações secundário. As suas conquistas foram compatíveis com uma divisão de infantaria a pé e importantes para o IV Corpo de Exército americano, ao qual pertencia.

Diferente de outros exércitos, com expressivo número de comandantes e comandados, do general ao soldado, a FEB teve estrutura e organização compatíveis com as missões a serem cumpridas. Há dúvidas quanto a essa assertiva? Estudemos e pesquisemos!

Quem por felicidade assistiu ao filme “A Estrada 47” pôde ver o esforço dos pequenos grupos de combatentes. Eles venceram o maior desafio do guerreiro – enfrentar o fogo inimigo com equilíbrio emocional, competência e coragem.

Amor à pátria e sentimento do dever e de camaradagem, forjados em riscos comuns, uniram os pracinhas, impondo-se às diferenças e preconceitos de cor, credo, classe social e ideologia. E é por essa razão que, como soldados e cidadãos brasileiros de hoje, cumprimos com muito orgulho o dever de reverenciá-los em nome de nossa liberdade. Nossa continência, maior reconhecimento a esses heróis de nosso Brasil.

É tarefa das mais difíceis discorrer sobre a FEB sem contextualizá-la no cenário político nacional e internacional da Segunda Guerra Mundial e sem conhecer história e operações militares. A ela, algumas vezes, atrevem-se neófitos e produzem disparates que um pouco mais de rigor investigativo e menos arrogância poderiam evitar. Esses, também, poderiam ir à Itália para constatar junto à população o rastro de gratidão e respeito que nossos pracinhas por lá deixaram ■



Picasso me dá vontade
de viver!
Pintava a vida, comidas,
amores.

A FORMA

Arnaldo Jabor
Jornalista e Cineasta

Tirei férias e fui correndo para Paris. Essa vida de comentarista pode envenenar a alma. Além dos processos que tenho enfrentado, minha profissão é prestar atenção nos “malfeitos” políticos, eufemismo do governo para roubafeiras e cinismo. É como trabalhar no Instituto Butantan – um dia a cobra te morde. Por isso, de repente, começa a pintar a depressão, não apenas pelas coisas que acontecem no país, mas, pior, pelas coisas que “não” acontecem. Vejam nos jornais como as notícias são sobre fracassos: a meta não atingida, a obra inacabada, a lei que não pegou, o assassino que foi solto; em suma, nosso problema principal é a paralisia secular, descrita uma vez por Mário Henrique Simonsen brilhantemente: “O Brasil é um país sob anestesia, mas sem cirurgia”. E a ideologia do partido no Poder é manter essa paralisia em nome do Estado e de seus comedores. É deprimente o que o Brasil “não” faz.

Por isso, saí de férias, em busca de um pouco de beleza e civilização. E fui direto para o Museu Picasso. Na saída, extasiado, tive a certeza súbita: “Picasso me dá vontade de viver!” É isso mesmo. Ele não tinha uma “mensagem” para passar ao mundo ou besteiras assim. Ele pintava a própria mudança, seu viver, suas comidas e seus amores, até os maravilhosos quadros de velhos apalhaçados

DAS COISAS INVISÍVEIS

e de mosqueteiros loucos nos últimos meses de seus 92 anos. Picasso pintava a forma das coisas desconhecidas, como escreveu Herbert Read: “The form of things unknown”.

Picasso mudou o olho humano. Cézanne já tinha pintado a geometria da natureza, declarando: “Eu sou a consciência da paisagem que se pensa em mim”. Cézanne recortou o espaço, e Van Gogh pintou o tempo. Olhem um Van Gogh e vejam o tempo passando sobre as coisas. Nada para em Van Gogh: a igreja se move, os lilases ventam, a matéria ferve em cada pincelada, as cadeiras, as camas; parece que vemos os átomos girando, os girassóis rodando, vemos a morte passando no rosto do doutor Gachet.

Depois, Picasso chega e pinta os dois: o espaço-tempo. Uma de suas viúvas disse que Picasso não podia ficar com a mão parada. Mexia em tudo: de um peixe comido ele tirava a espinha e fazia uma cerâmica, de um selim de bicicleta ele esculpia uma cara de boi, o regador em um homem, um automóvel em macaco, um beijo na praia – virava mulher em flor e flor em mulher.

Fez milhares de quadros, além de esculturas, tudo. No museu, vemos que ele se recusava a ser “importante”, a ser “metafísico”, a ser um pintor “acima” da vida. Em sua arte, há uma permanente luz até de caricatura. Picasso é um pintor popular. Por isso, as filas se formam para ver seus quadros. Picasso era um rude espanhol, um torcedor de futebol,

um comedor de mulheres, um sacana aficionado por touradas e que não queria humilhar ninguém. Picasso era um espantoso retratista da realidade, só que a “realidade” para ele não era essa série de arestas e volumes verossímeis, pousados no horizonte da perspectiva – a realidade era transiente, mutante, incessante. Por outro lado, Picasso nunca acreditou na babaquice do abstracionismo metafísico, que busca uma “essência” de algo finalmente flagrado, “para longe”, “mais além” da aparência suja do mundo. Os grandes artistas almejam a realidade, pois, como disse Woody Allen, “ninguém sabe o que é a realidade, mas ainda é o único lugar onde se come um bom bife”.

Picasso sempre amou justamente essa face “suja” do mundo; sempre viveu em busca da figura, sim, da figura, mas que, para ele, era muito mais complexa que as chatas realidades que o burguês chama de “naturais”. Para ele, nada existia além do olho que, esse sim, pode ser ampliado como um telescópio ou caleidoscópio, se não estiver domesticado por ideologias ou narcisismo de “gênios”. Picasso nunca precisou do Dada ou do Surrealismo para sair “fora” da aparência. Picasso não deformava nada, como costumam dizer – seu olho negro profundo que nos fita sem parar parece dizer: “Eu vejo todos os lados das caras, dos corpos, eu vejo as figuras dentro das outras, eu vejo o espaço entre as pessoas, as linhas invisíveis que as ligam, os vazios dentro delas, eu vejo também

o ridículo da beleza como algo ‘sublime’ a se chegar. Não há nada a se atingir, por isso a minha frase ‘Não procuro; acho’ é tão mal interpretada. Ela não quer dizer que eu tenho talento milagreiro ou algo assim. Não. Essa frase quer dizer que eu não sei, antes, para onde estou indo; eu só chego ao quadro ao final”. Raramente sabe o que fazer *a priori*; por isso, Picasso era um grafiteiro. Não buscava “auras”. Seus quadros são até mal acabados, nas coxas. Não foi por acaso que Jean-Michel Basquiat, o gênio-pichador, comprou um Picasso com o primeiro milhão que ganhou. Basquiat também, do fundo do desespero em que viveu quando era um mendigo desconhecido, nunca desprezou a vida, com seus quadros espantosos e sofridos. Picasso nunca teve a romântica amarelidão do sofrimento em busca do “sentido” ou do “belo”. Pintava a própria experiência, felicíssimo, de bermudas, comendo, trepando e fumando, nunca acreditou que o “artista só é grande se sofrer”.

Nós não vemos Picasso; ele é que nos vê. Por isso, faz tanto sucesso. Ele nos explica. Ele é uma lição de sabedoria para a arte contemporânea, frequentemente caída nas agruras de uma distopia “bodeada”, que faz do futuro um cemitério deprimente. Como Picasso mostrou, a “obra de arte deve ser exaltante”, frase de Stravinsky que ele provou em sua obra. Apesar disso saí do museu, em meu vício, pensando no PMDB e PT, porém com mais vontade de viver ■

Considerações em torno do glúten

Há cerca de 12 mil anos, a Humanidade – estimada em mais ou menos 10 milhões de habitantes – já havia deixado a África e, em pequenos bandos, de até 100 indivíduos, ocupava todos os continentes, com exceção da Antártida. Nômades, sempre caminhando em busca de alimento. Predadores: acampados em determinado local, consumiam todo alimento disponível, num raio de meia dúzia de quilômetros e eram obrigados a mudar de pousada. Viviam sob grande tensão na mudança de local, porque não havia garantia de alimento no seguinte. Supõe-se que sobreviviam por menos de 30 anos, baixo índice de natalidade, vocabulário com menos de 1.000 palavras. Idade da Pedra.

Uns autores defendem a tese de que o Homo Sapiens teria já 180 mil anos. Outros, dão por menos, 150 mil, para terceiros, existimos há 120 mil anos. Durante todo esse longo tempo, o progresso cultural e tecnológico foi muito pequeno, justamente pela condição de nômades.

Saindo da África, ao passar pelo Crescente Fértil, lá estavam disponíveis condições favoráveis à invenção da agricultura e da pecuária. Há muito, tinham aprendido o valor dos grãos e ali, no Oriente Médio, estavam campos nativos de *Triticum Aestivum Vulgaris*. A cada ano, na safra, colhiam-se grãos, principalmente trigo. Aprenderam logo a melhorar o rendimento do cereal, limpando o campo, o que aumentava a produção e facilitava a colheita. Deste ponto, para perceber que uma semente, caída no chão, resultava

em outra planta, não decorreram muitos séculos. Acontece que não bastava lançar a semente no chão, porque as aves as roubavam. Então, alguém, com um pedaço de pau, fez um risco no chão, colocou a semente e passou o pé, escondendo-a da passarada. Estava inventada a agricultura, basicamente a partir da triticultura. E esta se espalhou em torno do Mar Mediterrâneo.

Ao transpor, com a agropecuária, o limite da vida do caçador/coleto, criaram-se cidades, sofisticou-se o pensamento, cresceu o vocabulário. A Humanidade foi abandonando o animismo, o inicial estágio de religiosidade, passando primeiro pelo politeísmo e, a seguir, chegamos ao monoteísmo. Não por coincidência, na mesma pequena área de onde irradiou a triticultura, o Crescente Fértil, foram instituídos o Judaísmo, o Cristianismo e o Islamismo. Não por coincidência.

Sem tomar conhecimento da invenção da triticultura, talvez mil anos depois, chineses inventaram a rizicultura. Muito, muito tempo depois, na Mesoamérica, civilizações pré-colombianas inventaram a cultura do milho. Nos Andes, a índia aprendeu a plantar batatas. Há controvérsias se os nossos índios inventaram a agricultura da mandioca ou se receberam informações dos Andes.

Há meia dúzia de mil anos, os sumérios, na parte oriental do Crescente Fértil, inventaram a roda, o arado e a irrigação, usando os rios Tigre e Eufrates. Obviamente, com tal tecnologia, multiplicaram a produtividade, de maneira que, na entressafra,

quando povos vizinhos sofriam escassez de alimentos, os sumérios dispunham de grandes estoques de trigo, o que os levou a inventar o comércio internacional, a primeira globalização. Cidades cresceram porque cada agricultor produzia muito mais do que ele próprio consumia. Ur, citada na Bíblia, passou de 50 mil habitantes. Basicamente para controlar o comércio, os sumérios desenvolveram a língua escrita e passamos da Pré-História para a História. Por causa do trigo. Em seguida, os Chineses, plantando arroz irrigado, inventaram a sua língua escrita. Os Egípcios, aproveitando a produtividade decorrente das cheias do Nilo, criaram os hieróglifos. Sempre para controlar o comércio do excedente disponível de alimentos.

Impõe-se observar o que ocorreu com os povos alimentados com trigo, arroz, milho, batata e mandioca. Quais as civilizações, depois dos sumérios, que lideraram o caminhar da Humanidade? Assírios, babilônios, egípcios, gregos, romanos, árabes e europeus. Emerge importantíssima coincidência, todos alimentados predominantemente com trigo. E por quê? Porque o trigo possui um leque maior de proteínas essenciais e melhores carboidratos. Sustentar uma população com melhor alimento, por séculos, resulta indivíduos mais fortes e saudáveis, física e mentalmente. Não será necessário dissertar sobre proteínas e carboidrato de trigo; basta ver o resultado, do ponto de vista da evolução da Humanidade: civilizações vencedoras.

Lendo, por exemplo, Fernand Braudel

– “Civilização Material, Economia e Capitalismo – Séculos XV–XVIII”, em “As Estruturas do Cotidiano”, Capítulo 2, “O Pão de Cada Dia” lê-se: “Entre o século XV e o século XVIII, a alimentação humana consiste, essencialmente, em alimentos vegetais. (...) Por razões bem simples: com a mesma superfície, basta que uma economia se decida segundo a aritmética das calorias para que a agricultura leve a melhor sobre a pecuária; bem ou mal, alimenta dez, vinte vezes mais pessoas do que a sua rival.”

Se a mesa dos ricos, dos nobres, era farta e variada, a população em geral, pela produtividade dos grãos e custo mais baixo, alimentava-se quase que exclusivamente deles. Até recentemente, por exemplo, século XVIII, franceses, italianos e outros, comiam pão, comiam mingau, de trigo. Assim, será razoável comparar o desempenho de povos alimentados com trigo, arroz, milho, batata e mandioca. O trigo leva demasiada vantagem.

Do cão original, segundo autores, dispomos agora de centenas de raças. Os bancos de germoplasma, distinguindo hoje centenas de milhares de variedades de trigo, mostram o resultado de uma evolução de milhares de anos. Segundo autores, a primeira seleção, involuntária, foi ligada ao desgrame. Quando madura, a espiga liberava os grãos, que caíam no chão, mas era mais fácil pegar a espiga do que catar o grão no solo. Assim foram selecionadas variedades nas quais o grão, depois de maduro, não se soltava da es-

piga. Simultaneamente, os que colhiam, preferiam as espigas maiores. E o trigo plantado, lentamente, passou a ter espigas maiores e menos sujeitas a desgrame.

Quando a Natureza cria um modo de alimentar recém-nascidos ou recém-germinados, a eles, novas plantas e novos animais, destina alimentos muito ricos. Todos sabem que um ovo, afora a casca que protege o conteúdo, está composto por embrião, clara e gema. Colocando-se um ovo de galinha para chocar, em pouco tempo o pintinho, já completo, bica o ovo, livrando-se da casca. De onde saíram os “ingredientes” que formaram o pinto? De onde veio “matéria-prima” para construir cérebro, esqueleto, órgãos, aparelhos circulatório, digestivo, respiratório e nervoso? Evidentemente, da gema e da clara. Então, os ovos são alimentos muito completos. Óbvio. O que não impediu que os ovos fossem execrados e retirados de uma lista de recomendados. Nenhuma base científica, apenas crenças, modismos. Felizmente, o valor dos ovos já foi oficialmente restaurado.

Para os mamíferos, temos o leite. Podemos alimentar um bebê por mais de um ano, unicamente com leite materno. Ele cresce, saudável, provavelmente, melhor do que recebendo outros alimentos. Diz-se que o leite é um alimento completo. E, assim são os grãos. Um grão de trigo compõe-se de casca, tegumento, gérmen (equivalente ao embrião, a partir do qual a planta será desenvolvida) e endosperma, o alimento inicial do gérmen, que, separado

da casca e do gérmen e moído, vem a ser a farinha de trigo. Como no caso da clara e gema e no do leite, é o endosperma que alimenta a nova planta. Para alguns grãos, será bastante umedecê-los que, logo, criam-se raízes e caules, alimentados pelo endosperma.

Entre as crenças, sem fundamento, que se propagam, há a de que farinha “refinada” faz mal. Como se fosse um tratamento químico, que introduzisse na farinha algum elemento nocivo. Um absurdo. Farinha de trigo não se “refina”. Apenas o grão é moído e, por simples peneiramento, separa-se o que não é endosperma, isto é, casca e gérmen. Separa-se o tegumento, para melhorar o desempenho da farinha na produção de derivados – pães, massas, biscoitos etc.

Em relação a outros grãos, o trigo distingue-se pelo glúten. A cevada possui uma pequena proporção de glúten, comparada à do trigo, e os demais cereais praticamente não têm glúten. As proteínas do trigo são classificadas, grosso modo, em solúveis em água – imensa maioria – e as insolúveis. Estas se dividem em gluteninas e gliadinas. Fechando a mão em torno de um punhado de farinha de trigo e colocando-a sob uma torneira, com um fio de água, é possível dissolver a parcela solúvel – carboidratos e proteínas – que vão escorrendo para o ralo da pia. Ao final, restará na mão uma massa viscosa,

