



Revista  **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 299
2018

PRESIDENTE

Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa

1º Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

2º Vice-Presidente

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

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



Expediente

Jan. a Abr.

2018



ISSN 0486-6274

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Central

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Sede Barra

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente - Brig Int João Carlos Fernandes Cardoso

DEPARTAMENTOS

SEDE CENTRAL

Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor do Departamento Social e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor do Departamento Financeiro

Ten Cel Int Francisco Barbosa Cordeiro Neto

Secretaria Geral e Beneficente

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

SEDE BARRA

Desportivo

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Aerodesportivo

Cel Av Romeu Camargo Brasileiro

Operações e Coordenador Técnico

Ten Cel Av José Carlos da Conceição

Assessores

Social - Cel Av Verner Menna Barreto Stock

Administrativo e de Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues

Infraestrutura - Ten Cel Av Alfredo José Crivelli Neto

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

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
Cel Av Manuel Cambeses Júnior
Jornalista João Victorino
Cel Av Araken Hipolito da Costa

Jornalista Responsável

João Victorino Ferreira

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Ten Cel QFO Dirce Silva Brízida

Administrativo

Gabriela da Hora Rangel
Ricardo Luiz Georgiadis Germano

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.



Foto: Sgt Johnson Barros

T-27 Tucano

Índice

4 TRADIÇÃO E ATUALIDADE
SEDE CENTRAL
Redação

6 NOTÍCIAS DO CAER
INAUGURAÇÃO DA BIBLIOTECA
Redação

8 DANILO, MEU AMIGO,
MEU IRMÃO
Maj Brig Ar Manoel Carlos Pereira

9 AMIGO DE TURMA
Araken Hipolito da Costa
Cel Av

10 76 ANOS DO MINISTÉRIO
DA AERONÁUTICA
Ten Brig Ar Cherubim Rosa Filho
Palestra proferida no Seminário 76 anos
do Ministério da Aeronáutica e sua influência
no contexto nacional

13 CAMINHOS DA OPERACIONALIDADE
DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA
Brig Ar Teomar Fonseca Quirico
Palestra proferida no Seminário 76 anos
do Ministério da Aeronáutica e sua influência
no contexto nacional

16 FORÇAS ARMADAS PREPARADAS
SÃO O ESTEIO DO ESTADO
DEMOCRÁTICO DE DIREITO
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

18 A URGÊNCIA DA NOTÍCIA
SUPERA A VERDADE?
Bruno Pedra
Ten Cel Av

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.



20 QUANDO A RELIGIÃO
INVADE O ESPAÇO PÚBLICO
Marcio Tavares D'Amaral
Filósofo

22 A NOÇÃO DOS VALORES EM
UMA SOCIEDADE DESORGANIZADA
Alfredo Luzardo
Cel Av

24 REMINISCÊNCIAS DE UM
OFICIAL AVIADOR
Maj Brig Ar Luiz Fernando Barbedo

27 POR QUE SE CASAR?
Yehoshua Goldman
Rabino

28 UMA BATALHA NÃO PERDIDA
EM VÃO
Ten Brig Ar Antonio Carlos Moretti Bermudez

30 UM INÍCIO POUCO PROMISSOR
Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini

32 A PIRATARIA AÉREA NO BRASIL
Fernando Hippolyto da Costa
Cel Av
(in memoriam)

38 ANATOMIA DE UM CRIME
Raul Galbarro Vianna
Cel Av

40 MAESTRO
José Pereira Carneiro
Cel Av

44 UM ACIDENTE EM CACHIMBO
Ten Brig Ar Masao Kawanami

48 POR UMA TEOLOGIA DA ARTE
Bento XVI
Papa Emérito



SEDE CENTRAL

TRADIÇÃO E ATUALIDADE

O Ministério da Aeronáutica, criado em 20 de janeiro de 1941, uniu as aviações Naval, Militar e Civil sob uma só jurisdição.

Em 5 de agosto de 1946, após o término da Segunda Guerra Mundial e cinco anos após a formação do Ministério da Aeronáutica, era fundado o Clube de Aeronáutica, por iniciativa do então Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Trompowsky, contando com a participação de trezentos e quatorze oficiais da ativa, sob a chancela do Presidente da República, General Eurico Gaspar Dutra.

O principal objetivo de sua criação é permitir o estreitamento dos laços de solidariedade entre oficiais da Força Aérea, bem como a manutenção das tradições, o que significa vivenciar os valores morais e éticos, o amor à terra de nossos pais, a identidade cultural e a consciência histórica de pátria.

O Clube de Aeronáutica construiu a sua história na consolidação do elo entre o passado, o presente e o futuro que, se confundiram com a epopeia do próprio Ministério da Aeronáutica.

É certo que nenhuma associação perdura sem o respaldo da visão dos que a conduzem, bem como sem a presença dos oficiais da ativa do Comando da Aeronáutica.



Antiga sede na Praça XV

Conclamamos os oficiais da nossa querida Força Aérea Brasileira a continuar a obra iniciada pelos antigos oficiais da ativa, a fim de que a palavra e o amor deles pelo Brasil possam ecoar em nossos corações e continuar animando nossos caminhos.



Momento histórico em que o Maj Av Dionísio Cerqueira de Taunay lê a ata de posse perante a mesa diretora formada por (da esq. para a dir.): Brig Ivo Borges; Ten Brig Armando Trompowsky, Ministro da Aeronáutica; General Salvador Cesar Obino, Chefe do Estado-Maior Geral (EMFA); Presidente da República, General Eurico Gaspar Dutra; Senadores José Augusto Bezerra e Luiz Vianna Filho



Na plateia, aguardando o momento da posse, o Maj Brig Ar Fábio de Sá Earp (à esq.), tendo ao seu lado o Brig Ar Henrique Raymundo Dyott Fontenelle e o Ministro do STM, Ten Brig Ar Amílcar Sérgio Velloso Pederneiras. Na fila de trás, vê-se o Brig Ar Ajalmar Vieira Mascarenhas



Presentes na solenidade de posse do primeiro Presidente eleito do Clube de Aeronáutica, o Ten Brig Ar Eduardo Gomes, tendo à sua direita o Senador e ex-Ministro da Aeronáutica Salgado Filho, e à sua esquerda o Alte Camargo, Comandante do Corpo de Fuzileiros Navais

NOTÍCIAS



Presidente do CAER, Maj Brig Marcus Vinicius Pinto Costa, acompanhado do Embaixador Jerônimo Moscardo



INAUGURAÇÃO DA BIBLIOTECA

A Biblioteca do Clube de Aeronáutica, inaugurada no dia 16 de março de 2018, está localizada na Sala da Presidência da Sede Central.

Foram feitas generosas doações de livros, que geraram um acervo notável. Elas vieram principalmente de duas autoridades: o Embaixador Jerônimo Moscardo, Presidente da Fundação Alexandre Gusmão, que doou 155 livros e 23 DVDs. A Fundação, ligada ao Itamaraty, realiza atividades culturais e pedagógicas, além de estudos e pesquisas no campo das Relações Internacionais e da Política Externa brasileira, promovendo e divulgando reflexões sobre o cenário internacional e o Brasil no mundo.

A outra coleção recebida foi a do historiador e militar da Força Aérea Brasileira, Cel Av Fernando Hippolyto da Costa, falecido recentemente. Trata-se de livros históricos e raros, oriundos de outros países e relacionados ao Patrono da Aviação, Alberto Santos-Dumont. São mais de 83

livros descrevendo sua vida, história e invenções. Parte desse importante acervo do historiador contém sete romances do escritor, ilustrador e piloto francês Antoine de Saint-Exupéry.

O local contém a coleção completa de todas as edições da *Revista Aeronáutica*, do seu primeiro número lançado em 1958, à última publicação: a de nº 299. Fundamental para a Cultura Aeronáutica, o periódico expõe o pensamento político aeronáutico, operacional e militar, o que representa um importante veículo de disseminação do conhecimento para militares e para todos aqueles que se interessam pela História, Filosofia e Política da Arma Aérea.

A inauguração começou com o hasteamento da bandeira e a participação da Banda de Música da Ala 12 (BASC). Começaram tocando o Hino Nacional e, depois, o Hino à Bandeira e o Hino do Aviador.

Estavam presentes, além dos diretores do Clube de Aeronáutica, os participantes

do Curso do Pensamento Brasileiro, e ilustres convidados, como o Diretor do INCAER, Ten Brig Rafael Rodrigues Filho, e o Subdiretor da Divisão de Divulgação do INCAER, Brig Roberto Pitrez; também compareceram ao evento o Presidente da ABRA-PAT, Maj Brig Wilmar Terroso, o Presidente da ABRA-PC, Brig Teomar Fonseca Quirico, e o Conselheiro do INCAER, Brig Clovis de Athayde Bohrer, da Turma de 1945 da Escola de Aeronáutica, além do Prof. Dr. Cel Luiz Fernando Povoas da Silva, responsável pelo Pensamento e Ciências Aeroespaciais da UNIFA.

O Presidente do CAer, Maj Brig Marcus Vinicius Pinto Costa, juntamente com o Embaixador Jerônimo Moscardo, sentiram-se honrados em cortar o laço inaugural, declarando então inaugurada, a Biblioteca do Clube de Aeronáutica.

Logo após os convidados visitarem as instalações da Biblioteca, na Sala de Convenções foi ministrada a palestra do Dr. Carlos Frederico G. C. da Silveira, Diretor do Departamento de Filosofia da PUC-Petrópolis e Presidente do Centro Dom Vital, intitulada *O que é Pensar*. Essa palestra pode ser considerada a primeira tentativa de instalar no Clube de Aeronáutica, um *campus avançado* da UNIFA.

Para finalizar, a confraternização de todos os presentes em almoço descontraído, com direito a bolo e comemoração dos aniversariantes do mês.

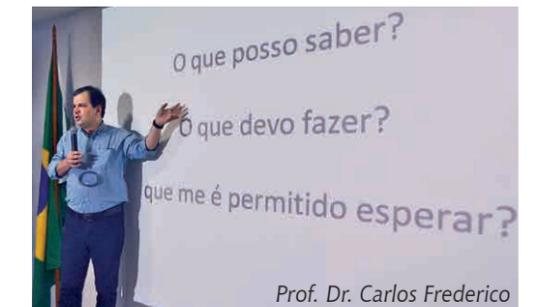
do CAER



Hasteamento das bandeiras (da esq. para a dir.): Diolásia Cheriegate, Regina Helena de Farias Costa, esposa do Pres. do Clube, e Eva Maria Fonseca



Banda de Música da Ala 12 (BASC), regida pelo Ten Mus Daniel durante o hasteamento da bandeira.



Prof. Dr. Carlos Frederico

Membros do CPB e convidados, na palestra **O que é pensar?**, tendo à frente, da esq. para a dir.: Prof. Dr. Carlos Frederico, Maj Brig Ar Vinicius, Brig Ar Bohrer, Embaixador Jerônimo Moscardo, Ten Brig Ar Seixas, Cel Av Povoas, Maj Brig Ar Terroso, Brig Ar Pitrez



DANILO, MEU AMIGO, MEU IRMÃO

Daniilo Paiva Alvares, Brigadeiro-do-Ar, nasceu em 21 de dezembro de 1939, em Santana do Livramento, onde servia seu pai, Oficial do Exército Brasileiro.

Ingressou, como eu, em 1960, no 1º ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, na então Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos. Formamo-nos Oficiais Aviadores da Força Aérea Brasileira, em 21 de dezembro de 1962.

Nossa amizade teve início no começo do ano seguinte, quando passamos a fazer parte de um grupo que seguiu para Fortaleza, a fim de fazer o Curso de Piloto de Caça, no 1/4º Grupo de Aviação, e se consolidou quando, ao término desse Curso, fazendo parte de um grupo ainda menor, fomos transferidos para o 1º Grupo de Aviação de Caça, na Base Aérea de Santa Cruz, onde desfrutamos certamente dos melhores anos de nossas vidas. Éramos jovens, éramos Pilotos de Caça, e voávamos o que a Força Aérea tinha de melhor, seus aviões Gloster Meteor.

Para o Danilo, esse período começou melhor ainda, já que em 21 de dezembro de 1963 ele se casou com Diule Ganem, o grande amor de sua vida. Dessa união, nasceram os filhos Flávia e Marcio, aos quais, alguns anos mais tarde, se somaria a caçula Renata.

Em 1967, voltei ao 1/4º Grupo de Aviação para ser instrutor do mesmo Curso que fizera três anos antes. Em 1968, o Danilo seguiu o mesmo caminho, com a mesma finalidade.

Em 1972, com 10 anos de formados, tomamos rumos divergentes e definitivos nas nossas carreiras. Eu, na direção do Emprego da Aviação, que, genericamente, se enquadra sob o termo Operações, e, ele, voltado para a Logística.

Essa nova fase de nossas carreiras perdeu por mais de vinte anos e enriqueceu as nossas frequentes trocas de ideias, aperfeiçoou nossas concepções



e nos tornou mais amigos, a despeito de vez por outra a conversa evoluir para uma discussão acalorada.

Em março de 1993, a Força Aérea nos concedeu a promoção ao posto de Brigadeiro-do-Ar.

A experiência do Danilo na Logística tornara-se invejável, forjada que fora, nas três ocasiões em que serviu na Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico; nos dois anos que integrou a Comissão de Recebimento das Aeronaves Mirage, em Paris-França; nas duas oportunidades em que serviu no Parque de Material Aeronáutico de São Paulo; e, em uma, no Parque de Material do Galeão, do qual foi Comandante.

Da parte dele, essa caminhada exigiu muita dedicação, extremada competência e infinita determinação e, por outro lado, resultou em sucessos, reconhecimento e, como é natural, infinitas contrariedades.

Em fevereiro 1997, em um encontro que tivemos no Rio, quando ele exercia a função de Chefe do Estado-Maior do Terceiro Comando Aéreo Regional, ele me confidenciou que já havia sido informado da sua não inclusão na próxima promoção. Sua tristeza se mostrava evidente e justificada. Felizmente seu temperamento alegre, descontraído e informal atenuou e disfarçou essa circunstância e fez da sua passagem para a reserva um terreno fértil para outras realizações, cujas notícias me alcançavam em Brasília, aonde resido, nos seguintes termos: o Danilo é o novo Vice-Presidente do Clube de Aeronáutica; o Danilo está fazendo curso de voo em ultraleve; o Danilo é o novo Presidente do Clube de Aeronáutica; o Danilo comprou um ultraleve... Eu, de minha parte, pensava: É muita energia! Não vai descansar nunca!

Foi com surpresa e um profundo sentimento de perda que tomei conhecimento do seu falecimento, ocorrido de forma repentina. Meu amigo, meu irmão me deixava.

Concluindo, gostaria de justificar o título que dei a este depoimento. Chamá-lo de Irmão foi o resultado de uma concessão que, um dia, ele me ofereceu, quando, em uma das minhas passagens pelo Rio, em que nos encontramos para almoçar, ele, em certo momento, me encarou e disse: – Manel, eu sempre quis ter um irmão, mas tive só uma irmã. Fiquei sem ele até hoje, mas vou te contar o que decidi. Você será o irmão que eu queria ter!

Ironicamente, perguntei: – Mas você não acha que deveria ter me consultado antes?

E a resposta veio imediata: – Não, porque essa tinha que ser uma decisão minha!

Esse era o meu amigo Danilo. E essa uma amizade que ultrapassou 50 anos!

NOTÍCIAS do CAER



AMIGO DE TURMA

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Todos nós que vivenciamos o Ensino Aeronáutico desde a Escola Preparatória de Cadetes do Ar, a Escola Aeronáutica do Campo dos Afonsos ou, atualmente, a Academia da Força Aérea, em Pirassununga, temos um sentimento único de entender o que é um amigo de Turma.

Independente da passagem do tempo, nós somos formados pelos mesmos valores morais, tais como: o amor a Deus, o amor ao próximo, a verdade, a justiça, a prudência, a coragem e os valores éticos – a amizade, a dignidade, a liberdade, o respeito, a responsabilidade e o patriotismo.

Dentro desta maneira de ser, criamos laços afetivos ao longo dos anos com nossas atividades diárias, nas salas de aulas, nos esportes, nos estudos, nos voos, nas marchas, nos alojamentos, nas refeições, nas diversões.

Assim, num contato direto, e marcados pelo regime de internato, moldamos nosso caráter e aprendemos a conviver com respeito e sincera amizade.

Dito isto, gostaria de manifestar um preito de gratidão por ter convivido com um verdadeiro amigo de Turma: Celestino

Wanderley. Entramos juntos em 1965 no legendário Campo dos Afonsos e computamos, com a Turma de 1962 da EPCAR, a unida *Turma Agora Vai*.

Era um agregador de pessoas. Esse alto valor humano levou-o a criar o Encontro InterTurmas, responsável por congregar, mensalmente, no Clube de Aeronáutica, diversas Turmas de oficiais da FAB. Integrou o CAER como Diretor Financeiro e foi membro do Conselho Deliberativo.

Hoje, 20 de dezembro de 2017, você nos deixou a caminho da Casa do Pai, mas nosso pranto é de profundo pesar pela sua ausência em nosso caminho.

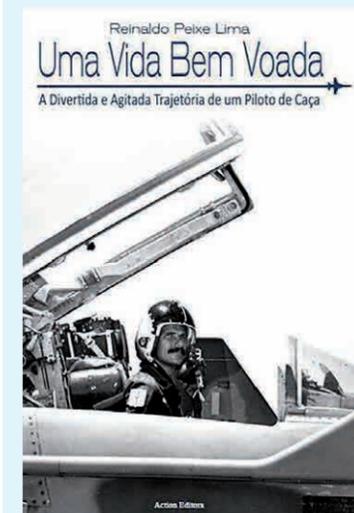
Celestino, quero externar a você e a todos os companheiros da *Agora Vai*, que você é meu exemplo de amigo de Turma. Aquele que conhecia o âmago do nosso ser e estava sempre pronto a nos agregar pela alegria da boa conversa e do sorriso largo.

Esse seu amor você estendia a sua dedicada esposa Graça e filha.

Querido amigo Celestino, agradeço por ter sido seu amigo, e rogo a Deus para que você seja recebido com muito carinho pela Mãe Santíssima.

UMA VIDA BEM VOADA

A vida do piloto de caça Reinaldo Peixe Lima é tudo, menos convencional. Sua trajetória de 30 anos nos mais variados esquadrões de combate da Força Aérea Brasileira aonde voou avançados jatos supersônicos, deixou para a posteridade uma miríade de experiências ocorridas a milhares de metros de altura nos céus do Brasil e do Mundo. Entretanto, por mais que a carreira de piloto de caça fosse repleta de aventuras e desafios, a irrequieta personalidade do autor deste livro transformou a sua trajetória numa coletânea de momentos verdadeiramente ímpares, mesmo entre os seus pares.



76 ANOS DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Palestra proferida no Seminário
76 anos do Ministério da Aeronáutica e sua influência no contexto nacional,
no Clube de Aeronáutica

Ten Brig Ar Cherubim Rosa Filho

rosafilho@stm.jus.br

Sejam as minhas primeiras palavras de agradecimento ao Presidente do Clube de Aeronáutica, Brigadeiro Vinicius e, em especial, ao Coronel Araken, Chefe do Departamento Cultural, pelo convite para participar deste Simpósio, e agradecer, também, a presença do nosso Comandante, que muito me honra.

Vou me reportar inicialmente ao Decreto de criação do Ministério da Aeronáutica, em janeiro de 1941. São 29 artigos, sendo importante assinalar que esse Decreto definiu a Política Aeronáutica que nós cumprimos integralmente:

– Comando único, político e estratégico, sobrepondo-se a todas as atividades aeronáuticas do país, civis e militares;

– Infraestrutura comum, civil e militar, com vistas à economia de meios;

– Bases para a Indústria Aeronáutica e institucionalização da pesquisa visando ao desenvolvimento.

Vou começar pela base da implantação da indústria nacional de aviação. Em 1950, foi criado o ITA, no período de 1951 a 1952, o CTA. Nós preparamos uma massa crítica durante 19 anos, e essa massa crítica transformou uma cidade sanatório, São José dos Campos, em um pólo industrial, no Brasil. O efeito de irradiação do ITA permitiu, em 1969, criar a EMBRAER, sob orientação do Brigadeiro Paulo Vitor.

O segundo item foi a infraestrutura aeronáutica comum, civil e militar, em todas as nossas bases aéreas, com exceção dos Afonsos, de Santa Cruz e de Canoas, na época aquelas eram bases compartilhadas, com grande economia de meios. Nós somente atravessamos as Tordesilhas a partir de 1960, com as bases de Brasília, Manaus, Santa Maria e Anápolis.

Temos a considerar que houve um período altamente conturbado no Brasil,



Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica

de 1954 a 1964; praticamente todos os meses nós entrávamos de prontidão. Ficou impossível separar a Política Aeronáutica da Política Nacional. Foi quando houve um sério problema na madrugada de 5 de agosto de 1954: o assassinato do Maj Av Vaz. Temos que entender o que aconteceu nessa época.

Havia dentro da Força Aérea, naquela época, um núcleo altamente politizado que compartilhava as ideias do partido União Democrática Nacional (UDN), que tinha entre seus líderes o Brigadeiro Eduardo Gomes e o Jornalista Carlos Lacerda. Quatro oficiais da Diretoria de Rotas – DR (Ten Cel Av Gustavo Borges, Majores Lameirão, Fontenelle e Vaz) davam escolta ao Jornalista Carlos Lacerda, quando dos comícios para sua residência. Na madrugada do dia 5 de agosto de 1954, após um comício, o Major Vaz estava acompanhando Carlos Lacerda quando, na Rua Toneleros houve um ataque ao jornalista e o assassinato do Maj Vaz. A ideia era assassinar o Car-

los Lacerda, mas o atirador errou e o tiro acertou no calcanhar do Lacerda. O major foi para cima do atirador e levou dois tiros, vindo a falecer.

Esse evento teve grande repercussão em todo o Brasil. Numerosos oficiais da Aeronáutica se envolveram na busca do assassino. Os militares conseguiram prender quem atirou. Aconteceu então o famoso Inquérito do Galeão. O IPM do Galeão durou do dia 19 de agosto até ao final de setembro. O inquérito concluiu que a Guarda Pessoal do Presidente havia planejado o crime.

No dia 24 de agosto de 1954, Getúlio Vargas, que praticamente estava deposto, resolveu se suicidar. Tivemos uma convulsão muito grande no país.

A partir do Inquérito do Galeão, a situação política no Brasil se complicou, tendo assumido o Vice-Presidente Café Filho. No dia 11 de novembro de 1955, o General Lott – Ministro da Guerra – impediu o retorno do Presidente Café Filho. Quando Getúlio

morreu, Café Filho era Vice-Presidente e ele exerceu a função por algum tempo. Posteriormente, ele se licenciou por questão de saúde. No dia 10 de novembro, o Lott foi demitido do cargo de Ministro da Guerra, pois havia rumores de que o Juscelino não deveria assumir a Presidência. No dia 11, como medida de segurança, ele não passou o Ministério ao seu substituto legal e determinou o bloqueio do apartamento de Café Filho com carros de combate, não permitindo a volta do mesmo.

O ambiente no Brasil naquela época era conturbado. O Carlos Lacerda dizia: – *Juscelino não pode se candidatar. E se se candidatar, não pode ser eleito, e se for eleito, não toma posse.* Ele alegava que o eleito teria de ter a maioria dos votos, porém a Constituição de 1946, que estava em vigor, rezava que seria eleito o mais votado. Depois da posse de Juscelino, em 1956, no início do governo, alguns oficiais da FAB fizeram um movimento contra ele e foram para Jacareacanga. Esse movimento

durou 19 dias. Foi um *Dom Quixotismo*, um sonho impossível.

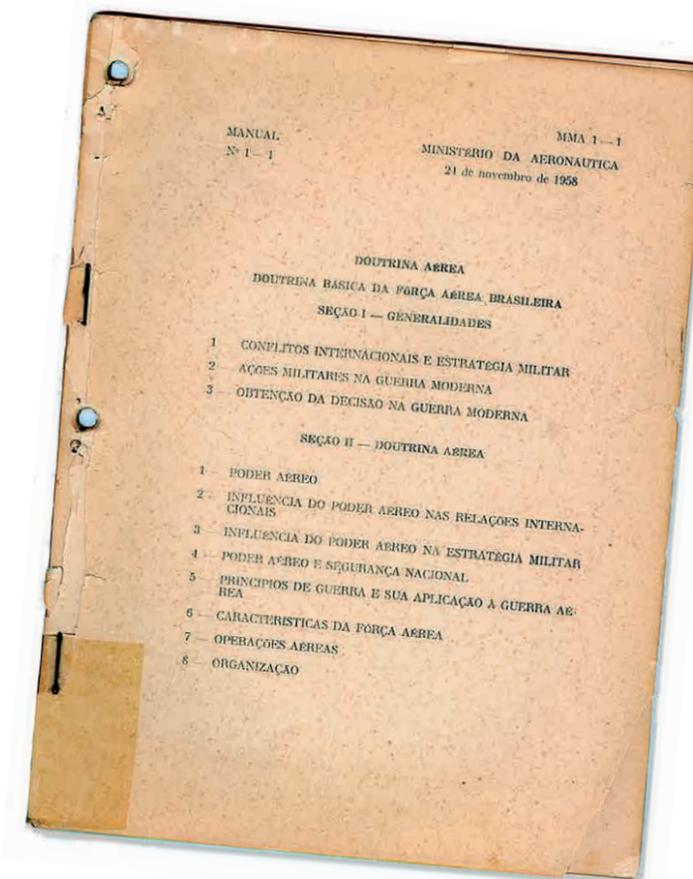
Em 1959, houve o primeiro sequestro de avião no Brasil. Também contra o Presidente Juscelino. Um coronel da FAB sequestrou um Constellation da Aviação Civil, que pousou em Aragarças (GO). O movimento durou 19 horas. Em consequência disso o Presidente Juscelino quis separar a Aeronáutica, da Marinha, e comprou o Navio-Aeródromo. Com isso criou um contencioso entre as duas Forças.

No final de 1964, o Presidente Castelo Branco deu uma solução para o problema, que se efetivou em 1965: quando embarcada, operaria sob o comando do comandante do Navio-Aeródromo. Quando em terra, ficaria sob o comando da FAB. Em consequência disso dois ministros pediram demissão. Foi a primeira quebra do Comando Único: a Marinha ficou com a asa rotativa, e nós ficamos com a asa fixa. Há muito que isso estava para ser decidido, porém tendo em vista o agravamento do

contencioso que ocorreu em Tramandaí: um helicóptero nosso se encontrava naquele local quando pousou um helicóptero da Marinha. Os dois oficiais pilotos das aeronaves discutiram, sendo que o nosso atirou no rotor do helicóptero da Marinha, danificando-o. Isso apressou a decisão do Presidente Castelo Branco.

Em 1957, o Ministro da Aeronáutica (Mello), tendo de viajar para o exterior, solicitou que o Ministro da Guerra Lott respondesse, também, pela Aeronáutica, em lugar de deixar o oficial mais antigo da FAB. Grande parte dos oficiais da Aeronáutica, não concordando com essa decisão, escreveu uma carta que foi enviada aos brigadeiros, informando que não concordavam com o Lott como ministro. Em consequência, os assinantes foram todos presos.

Na realidade, a definição de Poder Aéreo foi estabelecida na primeira Doutrina Básica, em 1958. Hoje estamos na quinta Doutrina Básica, mas foi a primeira que





Major Rubens Vaz

que existiam na FAB, os estudos para reequipamento etc. Ficou somente nas intenções, pois esse plano não tinha um embasamento econômico-financeiro. Nesse mesmo ano foi criado o Quadro Feminino, cuja repercussão foi muito boa.

Em 1973, criamos a INFRAERO. Tivemos também um problema sério em 1980, foi o problema AMX. A FAB tinha feito uma proposta para comprar mais aviões de Caça, mas o Ministro Délio disse que o Presidente gostaria de tentar fabricar uma aeronave militar aqui no Brasil. O EMAER então, a fim de atender a solicitação do Ministro, fez um levantamento de quais países poderiam se associar ao Brasil, para a construção de uma aeronave militar em parceria. O único país que tinha um projeto em andamento era a Itália. Com o intuito de concretizar a nossa participação no projeto, investimos na EMBRAER aproximadamente 400 milhões de dólares, 105 milhões de dólares na CELMA, 15 milhões de dólares na AEROMOTE, tudo do Fundo Aeronáutico. Com isso quase acabamos com o Fundo.

A transferência de tecnologia é mais um problema da capacidade do receptor do que do transmissor. Nós pensávamos que podíamos participar desse projeto com 50%, conseguimos 30%. Esse projeto teve o mérito de ser a primeira aeronave de combate construída pela EMBRAER. Em 1992, tivemos que privatizá-la. Nós não tínhamos mais condições econômico-financeiras de mantê-la.

Em 1973, criamos a INFRAERO. Tivemos também um problema sério em 1980, foi o problema AMX. A FAB tinha feito uma proposta para comprar mais aviões de Caça, mas o Ministro Délio disse que o Presidente gostaria de tentar fabricar uma aeronave militar aqui no Brasil. O EMAER então, a fim de atender a solicitação do Ministro, fez um levantamento de quais países poderiam se associar ao Brasil, para a construção de uma aeronave militar em parceria. O único país que tinha um projeto em andamento era a Itália. Com o intuito de concretizar a nossa participação no projeto, investimos na EMBRAER aproximadamente 400 milhões de dólares, 105 milhões de dólares na CELMA, 15 milhões de dólares na AEROMOTE, tudo do Fundo Aeronáutico. Com isso quase acabamos com o Fundo.

A transferência de tecnologia é mais um problema da capacidade do receptor do que do transmissor. Nós pensávamos que podíamos participar desse projeto com 50%, conseguimos 30%. Esse projeto teve o mérito de ser a primeira aeronave de combate construída pela EMBRAER. Em 1992, tivemos que privatizá-la. Nós não tínhamos mais condições econômico-financeiras de mantê-la.

A transferência de tecnologia é mais um problema da capacidade do receptor do que do transmissor. Nós pensávamos que podíamos participar desse projeto com 50%, conseguimos 30%. Esse projeto teve o mérito de ser a primeira aeronave de combate construída pela EMBRAER. Em 1992, tivemos que privatizá-la. Nós não tínhamos mais condições econômico-financeiras de mantê-la.



Carlos Lacerda após atentado

Nesse mesmo ano o Ministro Sócrates decidiu determinar o planejamento para implantação de um sistema de radares que cobrisse todo o território nacional, o que deu origem ao CINDACTA.

Em 1993, a Aviação Embarcada teve problemas com o P16. Procuramos um substituto para ele, mas não conseguimos encontrar. Como consequência, desembarcamos definitivamente do Navio-Aeródromo.

Em 1998 houve polêmica quanto à criação do Ministério da Defesa. O EMFA apresentou um projeto sem ouvir as Forças Armadas. Com o passar do tempo, a estrutura do Ministério da Defesa foi sendo alterada.

Concluindo, a Aeronáutica cumpriu integralmente a Política prevista no documento inicial da sua criação, o Decreto de 20 de janeiro de 1941 ■



Criação do Ministério da Aeronáutica – Campos dos Afonsos, 20 de janeiro de 1941

CAMINHOS DA OPERACIONALIDADE DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Palestra proferida no Seminário
76 anos do Ministério da Aeronáutica e sua influência
no contexto nacional, no Clube de Aeronáutica

Brig Ar Teomar Fonseca Quírico
teoquirico@gmail.com

A Associação Brasileira de Pilotos de Caça foi solicitada a tecer alguns comentários no Seminário *76 Anos do Ministério da Aeronáutica e sua Influência no Contexto Nacional*, organizado pelo Clube de Aeronáutica, a respeito dos *Caminhos da Operacionalidade* que a Força Aérea trilhou ao longo dos seus anos de existência.

Naturalmente que esses caminhos não são inerentes e exclusivos à Aviação de Caça. Entretanto entende-se que a experiência vivida por essa aviação pode ser considerada como válida para todas as demais da Força, haja vista que todas evoluíram juntas e de modo uniforme ao longo do tempo.

É nosso entendimento que a operacionalidade da FAB está diretamente ligada aos diversos tipos de aviões que tivemos ao longo dos anos, fruto da evolução tecnológica ocorrida nesse tempo. A tecnologia sempre nos puxou. A mesma tecnologia que, ao evoluir, cria novas ameaças, exige modernização e prontidão para estarmos, na medida do possível, no estado da arte da aviação de combate.

E observando os aviões que guarneceram a Aviação de Caça nesses 76 anos, certamente temos uma visão bastante precisa dos caminhos operacionais pelos quais a Força Aérea Brasileira passou.

O Ministério da Aeronáutica, quando foi criado em 1941, ainda possuía a aeronave WACO CSO equipando algumas unidades de combate. Nessa ocasião,

ainda voávamos de bermudas e sandálias e nossas unidades ainda não estavam estruturadas como os esquadrões como hoje conhecemos.

Quando fomos à guerra, em 1944-1945, passamos a operar o P-47, aeronave de caça das mais modernas à época. Saímos do *avião de tela* para o *avião de alumínio*. Dali em diante, passamos a voar de macacão de voo, armados, com capacete de voo, máscara de oxigênio... Nossa Unidade operacional passou a ser estruturada como um Esquadrão, organizada com as seções de Operações, Pessoal, Material e Informações. Nossa arena de combate ampliou-se pela maior velocidade de deslocamento e ataque, e significativo incremento no número de aviões engajados, necessitando uma estreita coordenação entre os pilotos.

Passada a guerra, nos anos 50/60, recebemos nosso primeiro avião a jato, o Gloster Meteor, um salto significativo em termos operacionais. A FAB foi a primeira a voar jato no Brasil – o espaço aéreo superior era totalmente livre para nós. Nessa fase, de modo incipiente, começamos

a treinar aproximações-radar com um equipamento PAR adquirido com essas aeronaves. Operacionalmente tivemos de nos adaptar às características do motor a jato, tanto em termos de consumo quanto em tempo de reação, características essas completamente diferentes das aeronaves a pistão até então voadas. Da mesma forma, tivemos de lidar com as complexidades de uma arena de combate ainda maior, em virtude das novas velocidades de operação. Em termos de ataque ao solo, entretanto, nosso sistema de pontaria ainda nos permitia manter apenas o mesmo ECP dos P-47, em torno dos 100m de raio.

Na década de 70 ingressamos na era supersônica. Observando os painéis dos aviões dessa época e do passado, a grande novidade que salta aos olhos é o escopo do radar de bordo. Ingressamos em uma era onde a defesa aérea passou a ser plenamente exercida, com missões de interceptação apoiadas no sistema DACTA, adquirido junto com o F-103 Mirage, além de mísseis de combate eletromagnéticos e infravermelhos – um salto tecnológico e operacional sem precedentes vivido pela



P-47



Gripen NG

Força. Navegação Doppler e, posteriormente, Navegação Inercial, diodos ao invés de válvulas, reabastecimento em voo, guerra eletrônica etc. complementaram essa fase na FAB. Tudo isso nos levou a desenvolver uma nova doutrina de defesa aérea, aprimorando também as missões ar-ar, com novas táticas de combate aéreo.

Libertamo-nos de uma doutrina centrada no ataque a objetivos terrestres, trazida pelos combatentes da Itália e passamos a incorporar também o espaço aéreo em nossa visão operacional. Em termos de resultados, porém, continuávamos como na época dos P-47, com um ECP de 100m de raio nas missões de ataque ao solo. No Esquadrão comentávamos de modo irreverente que o F-5 era apenas um P-47 supersônico!

A década de 80/90 trouxe outra evolução tecnológica com a incorporação do AM-X, sua aviônica integrada e tanto mais: *glass-cockpit*, microchips, materiais compostos e sistemas de guerra eletrônica, ativos e passivos. Operacionalmente progredimos em muito nas missões ar-solo, passando de um ECP de 100m para apenas 10m de raio.

Um pouco mais à frente, na década 2000/2010, novamente o imperativo da tecnologia nos levou à modernização dos AM-X e F-5, com a incorporação de novos sistemas e desenvolvimento de novas doutrinas. Equipamentos como FLIR, NVG, OBOGS, HOTAS, HMD, *Data link* e armamentos guiados permitiram novas possibilidades operacionais, como combates BVR, missões de *pacote* etc. Nosso ECP ar-solo

reduziu-se para apenas um metro de raio, sinalizando que tecnologia e treinamento podem vir a reduzir ainda mais esse índice a poucos centímetros. Nas missões ar-ar passamos a enxergar além do horizonte: chegamos a um estágio em que não mais é necessário o visual com o inimigo para lançar nossos armamentos. Nossa guerra já não está mais limitada ao período entre o nascer e o pôr do sol. Respiramos e sentimos modernidade!

E olhando para um futuro breve, seja num painel de Gripen NG ou de um KC-390, já percebemos o enorme desafio que se nos apresenta para empregarmos esses vetores em toda a capacidade que seus sistemas permitem. Não à toa que um piloto sueco, quando menciona o Gripen, não se refere ao *avião* Gripen, mas, sim, ao *sistema* Gripen, um indicador de que a FAB terá de lidar com algo muito maior e complexo do que apenas voar o avião.

Retrospectivamente, esses foram alguns dos aviões de caça que empregamos e que balizaram os caminhos operacionais que trilhamos. Naturalmente que tudo isso exigiu uma evolução individual, não apenas

do combatente sentado na nacele, mas, também, de todos os demais militares e civis direta ou indiretamente ligados ao emprego. Evolução técnica, aprofundamento de conhecimentos, busca permanente de aperfeiçoamento etc., exigiu, também, toda uma evolução da estrutura organizacional da Força Aérea para fazer frente às novas exigências operacionais. Bases foram desdobradas para o interior da Amazônia, adaptando o dispositivo herdado da Segunda Guerra Mundial. Organizações foram otimizadas e, não por acaso, estamos vivenciando atualmente uma das maiores reestruturações da História da FAB, adequando-nos à chamada Força Aérea 100.

Fazendo um balanço de tudo e com base na experiência vivida de alguns anos de labuta em esquadrão operacional, eu arriscaria dizer que, com maior ou menor dificuldade, principalmente na área logística, e com maior ou menor *gap* tecnológico em relação às forças aéreas dos países mais desenvolvidos, nós sempre estivemos preparados para FAZER a guerra. Baseado nessa experiência diria, inclusive, que também no futuro estaremos preparados para, tecnicamente falando, FAZER a guerra, não importando muito para onde a tecnologia nos levará. Com maior ou menor dificuldade ou mesmo algum *gap* tecnológico nós saberemos como nos adaptar e nos preparar para FAZER a guerra.

Entretanto é importante dizer: o dilema que se coloca ao combatente do século XXI vai além de estar preparado para FAZER a guerra. O mundo mudou radicalmente nesses últimos anos. Embates são travados sem que se perceba muito bem como

começaram, sem uma declaração formal do estado de guerra; o inimigo não é perfeitamente identificado, teorias esdrúxulas de soberania compartilhada, novas missões para as forças armadas etc., tudo isso leva o combatente a um desafio muito maior, que é o de ENTENDER a guerra na qual eventualmente ele poderá estar envolvido. Quem é o inimigo? Onde está o inimigo? Às vezes, e a mídia hoje nos mostra, ele pode estar ao nosso lado, em nosso território.

Quando fomos à guerra em 1944, não o fizemos porque os militares quiseram, mas, sim, porque a nação brasileira exigiu que o país nela se envolvesse para a defesa dos valores maiores que deviam ser defendidos e protegidos. O inimigo estava perfeitamente identificado, a missão perfeitamente definida, o campo de batalha completamente delimitado, os valores nacionais em risco bem evidentes: Democracia, Soberania, Integridade do Patrimônio Nacional, Progresso, Paz Social, entre outros – não havia qualquer dúvida em relação ao que fazer.

E hoje? Será que um conflito atual guarda alguma semelhança com aquele enfrentado nos idos de 1944? Seguramente não. Em um mundo onde uma informação, qualquer que seja ela, verdadeira ou falsa, está ao alcance de todos na tela de um celular, e onde conceitos os mais estranhos possíveis se espalham instantaneamente, o grande desafio que se coloca ao combatente do século XXI é ter a certeza, no momento em que for acionado, do cumprimento da missão constitucional para a qual ele sempre se preparou, qual seja a *de Manter a Soberania do Espaço Aéreo e*



KC-390

Integrar o Território Nacional com vista à Defesa da Pátria. O combatente do século XXI não pode ter dúvidas na hora de apertar o gatilho, não pode titubear ao guarnecer seu avião de combate para cumprir uma missão.

Nesse sentido, o grande desafio que se coloca no momento é preparar nosso combatente para ENTENDER a guerra na qual ele estará inserido. Preparar, não o combatente em seu aspecto técnico, relativo à operação de um sistema de armas (isso acontecerá naturalmente, a experiência diz!), mas o combatente humano, que pensa, avalia e age, interagindo com a realidade.

Os valores da nação brasileira de hoje são os mesmos do passado? Compartilhamos os mesmos sentimentos, comungamos todos, civis e militares, do mesmo propósito? Provavelmente sim; mas como coloca no momento a todos nós, militares, é abrir os muros dos nossos quartéis para melhor ouvir o que a sociedade tem a dizer. Precisamos interagir com maior efetividade com os diversos segmentos da sociedade brasileira: promover estudos, palestras,

cursos, enfim, eventualmente deixarmos de lado uma atitude passiva de esperar que civis se matriculem em nossos cursos e adotar uma postura mais pró-ativa de ir até eles, matriculando nossos oficiais em cursos de mestrado e doutorado nas diversas universidades do país.

Hoje a CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), uma fundação do MEC, já considera o tema *Defesa Nacional* como assunto de interesse para trabalhos de mestrado e doutorado. É a oportunidade que temos de fazer a sociedade entender melhor como pensamos e agimos e, ato recíproco, é a chance de percebê-los da mesma forma. Certamente iremos descobrir que não somos os detentores exclusivos do sentimento de amor à Pátria, e eles perceberão que dentro dos quartéis pratica-se algo mais além do simples cumprimento de ordens, do *ordinário, marche!*. Assim fazendo, todos entenderão, por fim, que comungamos dos mesmos valores e de um mesmo destino para este nosso grande Brasil.

ENTENDER a guerra do futuro, este o nosso grande desafio! ■



Gloster Meteor F-8



AMX



Mirage F-103



F-5

Manuel Cambeses Júnior

Cel Av

mcambesesjr@gmail.com

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.

FORÇAS ARMADAS PREPARADAS SÃO O ESTEIO DO ESTADO DEMOCRÁTICO DE DIREITO

O Brasil é um país guiado por um sentimento de paz. Não abriga qualquer ambição territorial, não tem litígios em suas fronteiras nem tampouco inimigos declarados. Toda ação por ele empreendida nas esferas diplomática e militar, busca, sistematicamente, a manutenção da paz. Tem, porém, interesses a defender, responsabilidades a assumir e um papel a desempenhar, no tocante à segurança e defesa, em nível hemisférico e mundial, em face de sua estatura político-estratégica no concerto das nações.

O primeiro objetivo de nossa política de defesa, portanto, deve ser a de fazer valer os interesses vitais da nação contra qualquer ameaça forânea. Não se pode precisar *a priori* a fronteira entre os interesses vitais e os interesses estratégicos. Os dois devem ser defendidos com ênfase e determinação. Essencialmente os interesses estratégicos residem na manutenção da paz no subcontinente sul-americano e nas regiões que o conformam e o rodeiam, bem como os espaços essenciais para a atividade econômica e para o livre comércio (Setentrão Oriental, Costão Andino, Cone Sul e Atlântico Sul).

Fora desse âmbito, o Brasil tem interesses que correspondem às responsabilidades assumidas em fóruns internacionais e organismos multilaterais e ao seu *status* na ordem mundial. Este é conformado por uma combinação de fatores históricos, políticos, estratégicos, militares, econômicos, científicos, tecnológicos e culturais.

Sem uma defesa adequada, a segurança nacional e a perenidade desses interesses estarão seriamente comprometidas e, conseqüentemente, não poderão ser asseguradas. Urge que nossas Forças Armadas sejam preparadas, suficientemente poderosas e aptas ao emprego imediato, capazes de desencorajar qualquer intenção de agressão militar ao país, pela capacidade de revide que representam. Essa estratégia é enfatizada para evitar a guerra e exige como corolário o fortalecimento da expressão militar do poder nacional, além de impor um excelente grau de aprestamento das Forças Armadas, desde o tempo de paz, por meio da realização de treinamentos, exercícios operacionais dentro de cada Força, não sendo excluída a necessidade de planejamento e do treinamento de operações conjuntas e combinadas no âmbito das Forças Armadas.

O estudo da História, particularmente da militar de uma nação, conduz a conclusões e realça aspectos capazes de influir na expressão militar de seu poder nacional. O estudo das campanhas militares, com seus erros e acertos, o respeito às tradi-

ções e o culto aos heróis trazem reflexos à formulação da doutrina, ao moral e à estrutura militares. As tradições históricas e militares constituem, ainda, fatores de influência sobre a expressão militar. Essas tradições – que cumpre cultivar e manter – não devem, por outro lado, apresentar obstáculos intransponíveis à evolução, ao desenvolvimento e à tecnologia militares. No equilíbrio entre essas ideias, às vezes opostas, está o acerto que revigora a expressão militar.

Assumem também papel de destaque os aspectos qualitativos dos recursos humanos; o apoio em maior ou menor grau da opinião pública nacional e mesmo internacional; a coesão interna; e a vontade nacional. E, nesse contexto, ressalta a fundamental importância do povo – expressão máxima das forças vivas da nação – como verdadeiro esteio das Forças Armadas, quando a elas se une, nelas se apoia e com elas se confunde.

Nesse sentido, é imperioso o esforço para conservar integrados o homem militar e o homem civil, sem discriminações de qualquer natureza, sem privilégios, embora respeitadas suas diversas, mas naturais, destinações. O papel que caberá às Forças Armadas brasileiras, nas próximas décadas, é multifacetado e deve estar calcado em amplo debate, cujo resultado deverá ser tão satisfatório quanto maior for o desenvolvimento da sociedade.

O esboço de qualquer arranjo de defesa, em um Estado democrático, para que possa contar com recursos, deve estar respaldado por uma base de legitimidade.

Entendemos que, para a consecução desses objetivos, devem ser consultadas personalidades representativas de diferentes espectros de opinião: ministros de Estado, acadêmicos, analistas políticos, economistas, diplomatas, militares, jornalistas, todos com reconhecida competência na área de defesa e alguns críticos do atual sistema de defesa nacional.

Evidentemente que não se trata de deixar em mãos destes pensadores a formulação de políticas e estratégias militares.

Trata-se tão somente de ouvi-los e de reunir novos conceitos e ideias, que permitam oxigenar antigos preceitos e identificar referenciais para a defesa do país, os quais estejam mais em sintonia com os desafios dos novos tempos e consentâneos com a realidade nacional. Tais contribuições, depois de avaliadas, por setores competentes do Ministério da Defesa, poderão ou não ser incorporadas no planejamento estratégico.

Indubitavelmente, para a consecução dessa tarefa, mister se faz uma conjunção de esforços. Nesse sentido, somam-se, num processo sinérgico, o imprescindível apoio do presidente da República, a compreensão do Congresso Nacional, a efetiva colaboração do Ministério da Defesa e de outras áreas do governo, a confiança e o respaldo dos comandantes das Forças e a ativa participação de todas as forças vivas da nação.

Temos plena consciência de que não se pode justificar a hipertrofia das Forças Armadas em prejuízo do processo de desenvolvimento da nação, mas não se pode admitir, por ilógico e temerário, que a expressão militar do poder nacional seja colocada em plano inferior – vivenciando processo gradual de sucateamento e de desmantelamento devido à crônica insuficiência de recursos financeiros –, na falsa concepção de que a prioridade absoluta deve ser dada ao desenvolvimento. Não existem nações desarmadas, porque nenhuma delas seria capaz de desfazer-se de sua expressão militar para merecer, por esse ato ingênuo, o respeito e a simpatia de todos os países. Não há fórmula miraculosa capaz de manter a paz sem ameaças de conflitos internos ou de guerra entre os povos.

Torna-se imperativo e oportuno conferir mais prestígio às Forças Armadas e racionalizar, modernizar e fortalecer o aparato defensivo brasileiro. Lembremos das sábias palavras do insigne Barão do Rio Branco – o *Chanceler da Paz* – que, habitualmente, enfatizava a imperiosa necessidade de possuímos um bom sistema de armas para respaldar as nossas proposições no concerto das nações ■

A URGÊNCIA DA NOTÍCIA SUPERA A VERDADE?

Bruno Pedra

Ten Cel Av

pedra73@gmail.com



Interessante, como alguns estudos sobre a verdade encontram paridade nos atuais tempos de revelações e indignação. Como seria o Brasil, com os três poderes focados nos respectivos fins aos quais se destinam? É certo que a resposta pertence ao futuro, mas na Força Aérea Brasileira (FAB) esse tempo já iniciou. A FAB vem realizando profunda reestruturação organizacional voltada para a simplificação dos processos e para a maior efetividade dos seus recursos. Por conseguinte, propomos a leitura da comunicação social em novos cenários para o emprego do poder aeroespacial: comecemos com o jornalismo e a opinião pública, para relembarmos o poder da coletividade; revisitemos a estrutura do discurso, para debatermos alguns conceitos sobre a verdade e, finalmente, estruturaremos a Imagem institucional. Afinal, somos aquilo que fazemos, informamos e, também, como somos percebidos.

JORNALISMO

A urgência da notícia supera a necessidade da verdade, mas não a virtude de ser aquilo que o repórter deseja e precisa noticiar. Nesse ponto, a verdade se funde

com o próprio fato – matéria-prima da notícia que urge. De acordo com a jornalista Sally Stewart, julgar a notícia está entre as primeiras habilidades que o jornalista desenvolve, e eles são os intérpretes da informação, que será noticiada rápido – não importa como: essa é a regra. Nessa seara, o ato de mentir, distorcer e mascarar aparece no topo da lista dos erros fatais que podem ser cometidos por um porta-voz, porque tão logo o repórter descubra o disfarce, providenciará a justiça. A teórica da comunicação afirma que **os jornalistas são os guardiões da verdade e que a profissão implica servir à sociedade e expor as coisas erradas**. Geralmente, as principais notícias estão associadas às grandes montas de dinheiro, ao inusitado, às pessoas famosas, às inovações tecnológicas, à cura de doenças e aos desastres.

OPINIÃO PÚBLICA

O termo nasce com David Hume, ao associar a *opinião comum* com a capacidade da imaginação humana (HUME, 2012, p. 59). Já o processo do desenvolvimento da opinião pública chega com a explicação do sociólogo e criminalista francês Gabriel Tarde de que a invenção da opinião foi o

resultado de um encontro de fluxos sociais: as conversas do dia a dia. Tarde (2005) justifica com o argumento de que **há uma paixão elementar nos homens que os dirige no sentido do conhecimento mútuo entre semelhantes, a fim de definirem a consciência da espécie. Em outras palavras, a notícia oferta ao público a justificativa ou a não justificativa sobre as coisas que acontecem e cada vez mais os bastidores interessam**. Por isso, o jornal interessa as pessoas e *molda opiniões*. Na lógica tardeana, a nova opinião é vocacionada para a propagação e para a publicidade – a opinião de um seria compartilhada por muitos, o que reforçaria a opinião já existente, e a faz predominar na multidão. Outra importante colocação do cientista social é que ele atribui à conversão a propriedade de criar reputações e de conduzir a sociedade pela via coletiva; tão útilmente quanto um maior número de pessoas usufruírem dela. O pesquisador afirma que as opiniões experimentam múltiplas interações sociais até que possam oferecer uma imagem clara do mundo para os homens – ele subordina a verdade à opinião e percebe que o vínculo social se dá em torno da última e não ao

redor da verdade. Então, admite que a transformação de uma opinião individual numa opinião social, na *opinião*, foi devido à palavra pública na Antiguidade e na Idade Média, enquanto depende da imprensa nos dias de hoje. Por fim, explica que o **jornal** funciona como um aglutinador de opiniões dispersas, *um único feixe de todas as vontades*, que ao mesmo tempo molda outras opiniões ao longo do caminho. Diz o autor que aí nasce o público, lado a lado com o seu **publicista**.

DISCURSO

Entre os anos de 1739 e 1740, David Hume recolocou o homem no centro da argumentação com o *Tratado da Natureza Humana*, quando expôs que **a verdade é inquestionável porque ela carrega em si própria evidência**. O pensador separa a verdade absoluta de outra relativa à conduta moral, ao defender que ela é de fácil aceitação e seu vínculo com a moral desperta paixões, enquanto a razão não exerce tal poder. Mais à frente, Karl Jaspers ensina que o adversário da verdade é o desejo de poder, ou seja, que o anseio pela verdade conduz a revelar enquanto o desejo de poder nos impele a ocultar. Assim, se o desejo de poder fosse abolido, deixaria de existir a tendência a esconder. Jaspers considera que as pessoas não mais preferem o mistério e o silêncio à verdade e à transparência, porque a veracidade confunde-se com a dignidade humana e a sua falta faz envergonhar. **Sua obra traduz a verdade como a condição que se atinge exclusivamente em conjunto e atrela o conceito àquilo que é de todos, ou seja, ao que é público ou da coletividade**. Outro filósofo, Foucault (2014, p. 43), propõe que haja uma *verdade ideal como lei do discurso e uma racionalidade imanente como princípio de seu desenvolvimento*. O francês explica que houve um deslocamento do eixo da verdade no discurso, antes ancorada no ato de anunciação do pronunciante – aquele que profetizava o futuro e que desejava exercer o poder, para as novas formas de verdade, hoje anexas à vontade de saber. Richard Rorty, em *Truth and Progress* (RORTY, 1998), transforma a abordagem ao explicar que a verdade

para um, pode não ser a mesma para outra pessoa e, por isso, prefere substituir o termo verdade por justificável, uma vez que é perfeitamente compreensível que algo seja ou não justificável para alguém ou para uma cultura. Enfim, Habermas destina o discurso verdadeiro a fundamentar as pretensões de validade das opiniões e o associa ao entendimento mútuo – iguais oportunidades de argumentar durante a busca cooperativa pela verdade, ainda que se constate um dissenso ao final do debate. O filósofo alemão explica que o entendimento mútuo é um diálogo com a função de interação social, cuja finalidade é reproduzir a vida comum e, neste ponto, ilumina a relação complementar da sua tese com a teoria psicológica de Kohlberg (1973 *apud* HABERMAS 2013, p. 55): **os indivíduos preferem o estádio mais alto de reflexão moral que dominam; (...) ‘objetivamente’ melhor ou mais adequado de acordo com determinados critérios morais**.

IMAGEM INSTITUCIONAL

O escritor Mário Rosa, especialista em Imagem, orienta que num mundo cheio de opções e escolhas muito frequentes e rápidas a serem feitas, tudo o que não desperta confiança é descartado. O comunicador explica que a reputação é uma imagem fundada numa certeza positiva e que serve como ponte entre a possibilidade e a escolha. Por isso, diz-se que *Sem reputação, não há confiança. E sem confiança, não há escolha*. (ROSA, 2006, p. 119).

O jornalista Roberto Castro Neves esclarece que uma organização com boa Imagem é aquela que mantém sua estrutura de comunicação ancorada na credibilidade de ofertar bons produtos e serviços; tem processos eficientes e bem-sucedidos; é bom lugar para trabalhar e agrega valor à sociedade. De acordo com Neves, a organização deve **ir além dos próprios negócios, ser ética, respeitar leis, agir com responsabilidade social, transparência e**

cativar o bom relacionamento com todos os públicos. O mediador também assevera que a lesão sobre a Imagem entra em vigor quando a notícia ruim aparece no jornal.

Elizabeth Brandão, habilitada nas áreas de relações públicas e sociologia política, resume que **a Imagem da organização é consequência de um acúmulo de informações, percepções e sensações diversas**, não somente causada por mensagens visuais. À Imagem é atribuído o valor de ativo patrimonial da instituição e a função de representar a organização junto aos seus públicos e à opinião pública. Daí a importância da alta administração das organizações estar comprometida com a comunicação social.

Unindo os principais pontos, a *maiêutica* traçou o caminho até a **Imagem** (ver gráfico abaixo).

Por mais insólito que possa parecer, a FAB não é a única responsável pela construção da própria Imagem, porque a opinião pública possui autonomia nesse domínio, enquanto interfere na escolha das pessoas. Paralelamente, cenários dirigidos pela sustentabilidade apontam para a linguagem comum da coerência, além da intensa cobrança social. Nesse contexto, poderá não ser suficiente fornecer informações coerentes e oportunas ou justificar aquelas que não possam ser repassadas, pois isto deverá acontecer em todos os lugares e para todos os públicos, ao mesmo tempo. Assim, imagina-se que a instituição, no momento em que renova os votos com a competência e cria novos caminhos, absorva novas propostas e importe-se com as condições de publicidade aqui revisadas. Afinal, aquilo que fazemos e informamos com ética se transforma na Imagem como somos percebidos e isso permite a comunicação integrada e ubíqua ■

O estudo completo pode ser lido no artigo do CCEM: Comunicação de assuntos públicos na Força Aérea Brasileira: do jornalista à imagem.



Fonte: autor (2015)



QUANDO A RELIGIÃO INVAADE O ESPAÇO PÚBLICO

Marcio Tavares D'Amaral
Filósofo

De repente, alguns cientistas começaram a percorrer o mundo numa vigorosa cruzada ateísta

No século VI a.C., Tales, na sua cidade de Mileto, na Ásia Menor, olhou a profusão de elementos à sua frente e disse: – É a água!. Assim, sem mais: é a água. O que é a água? Segundo Aristóteles, no século IV a.C., esta foi a resposta de Tales à pergunta sobre qual dos quatro elementos teria a força de unificar toda a imensidão do mundo. Tales, fincado na terra de Mileto, viu a água do mar fazer-se ar e subir na direção do fogo do céu. E disse: – É a água!. Hegel, no século XIX, viu aí a primeira forma da pergunta filosófica: o que rege a dispersão

imensa de todas as coisas do mundo? E foi mesmo. Reconhecemos nela o corpo inteiro da filosofia que veio depois. A razão unificadora entrou em cena por meio desse fragmento de fala que Aristóteles guardou para nós. É a água. A frase se diz em torno do verbo ser. A pergunta deve ter sido essa: o que é? A filosofia está toda nela.

No século XIX a.C. vivia Abraão na cidade de Ur na Caldeia. E um dia Deus o visitou: – *Sai da tua terra e vai para uma que te mostrarei, onde correm leite e mel, e tua descendência será mais numerosa do que as estrelas do céu e as areias das praias do mar.* Abraão há de ter tremido. Abandonar tudo para seguir esse deus improvável, que nem se apresentava como o rei dos deuses, mas como o único Deus? Mas foi. A terra prometida era Canaã, a Palestina dos hebreus, descendentes de Abraão. Um Deus, um povo. O povo dá testemunho de que há

um só Deus. E Javé conduz seu povo, o que escolheu, pelo turbilhão da História, direto à sua frente. O Deus desconhecido, o Sem Nome. Mas sempre lá. Não há pergunta aqui: há adesão. A fé é a liga do primeiro povo de Deus. As religiões monoteístas estão todas nela.

Entre razão e fé não havia qualquer convergência. Gregos e judeus não tinham de início nada para se dizer. Mas um dia, no século I, Jesus já misteriosamente nascido e extraordinariamente morto e ressuscitado, essas duas culturas tão estranhas uma à essência da outra, tocaram-se, estranharam, desejaram, repeliram – e juntaram. A razão grega e a fé judaica vieram fazer casa no Ocidente latino. Deve ter sido um tremendo encontro das águas. Tantas diferenças! Nós, ocidentais, somos filhos dessa pororoca. O rio sereno da razão, que sabe, e a torrente convulsionada

da fé, que não pergunta, fizeram, juntos, uma terceira coisa: a cultura cristã. Deus, o Recluso, entrou na História. E a razão pensou: eis finalmente o Ser. O Ser ele mesmo. Não a água, não o fogo. Deus, o que é absolutamente. Tudo o mais decorre Dele. Ele é o Criador.

Por muitíssimo tempo, uns 13 séculos, a unidade tensa de fé e razão teve por forma a teologia. Esse foi um território de acordo. A paz possível nessa nova cultura. Depois acabou. O Renascimento dos séculos XIV, XV e XVI focou no Homem e na Natureza. O humanismo e o naturalismo renascentistas não dispensaram Deus. Mas começaram a não ter olhos que enxergassem sua enorme distância. Um círculo cujo centro está em toda parte e a circunferência em lugar nenhum, diziam. Era demais para a razão. No século XVII, início da época moderna, fez-se um novo equilíbrio. Dividiu-se a

sociedade em espaço público, que a razão habita, e esfera privada, onde moram a religião e a fé. E Deus. Foi um acordo. Houve lei para selá-lo. Um novo tempo se abriu ali para não destruir a tensíssima liga da manhã do encontro dos descendentes de Tales e os de Abraão. Mais ou menos funcionou.

Hoje, vamos sendo arrastados por um turbilhão que tenta romper esse equilíbrio. A religião invadiu com violência o espaço público, quer roubar a verdade à filosofia e à ciência. E, de verdade em punho, mas sem a razão mediadora, está avassalando o mundo. Do Ocidente ao Oriente. Desde negar a teoria da evolução porque contraria o idílio de Adão e Eva, até decapitar, e mostrar nas redes, os agentes do grande satã. Quando a religião invade o espaço público, e a ciência se vê ameaçada, um novo mundo começa. E não é bonito.

E a ciência reage de modo curioso: ataca Deus. De repente, alguns cientistas começaram a percorrer o mundo numa vigorosa cruzada ateísta. E puseram assim Deus no centro da cena. Deus mesmo. Aquele que, para eles, não há. Nem é tanto a religião. É Deus. Essa luta é inteligente e torturada. Porque os cientistas estão acostumados à objetividade das coisas que são. Acuar num canto do universo, e destruí-la, uma coisa que não é, chame-se mesmo Deus, não está no DNA da ciência. E quase podemos ver, na contraluz de um mundo que vai ensombrecendo, a pororoca do remoto século retornando no negativo. Para os filhos da razão e da fé que, mal ou bem, ainda vamos sendo, é uma excitante batalha. Não é o juízo final. Pode ser um novo começo. Vamos esperar com paciência. A essa altura, quando a História vai sendo adiada, paciência é o que não nos deve faltar ■

A NOÇÃO DOS VALORES EM UMA SOCIEDADE DESORGANIZADA

Gramsci escreveu mais de mil páginas filosofando sobre o neomarxismo e a importância da deformação das mentes de um povo para torná-lo vulnerável e, com isso, transformá-lo em uma nação comunista. Era uma coisa surrealista para a época. Sua intenção maior estava em se contrapor a Stalin e Mao, que, para consolidar o comunismo na Rússia e na China, usaram a força bruta, aterrorizando e matando mais de 100 milhões de pessoas. Ele queria uma transição menos traumática e mais efetiva.

Para implantar sua intenção em uma nação era necessário remodelar sua cultura por meio da arte, da música, de seus hábitos, suas crenças, e incentivar a libertinagem através de livros e filmes pornográficos, com distorções éticas e morais e, com isso, enfraquecendo-a, tirando-lhe a dignidade e a vontade própria. Como instrumento de trabalho usaria simplesmente os meios de comunicação de massa, que podem controlar a cultura de um povo, moldando o pensamento das futuras gerações. Isso demandaria tempo, mas a consolidação seria perene. Era preciso infiltrar comunistas marxistas leninistas nessas áreas sensíveis. Não para destruí-las, mas para transformá-las através de mudanças comportamentais. Para colocar em prática seus pensamentos, seria necessário colocar na linha de frente os grandes *formadores de opinião*. São eles os propagadores da fé cristã por intermédio das igrejas de militantes então chamadas *progressistas*, onde conseguem incutir em seus fiéis uma *nova ordem religiosa*; as instituições de ensino, principalmente as universidades, pelo incentivo da liberdade total e da desobediência com um chamamento *democrático*, onde o que vale é uma mudança anárquica de comportamento ético e moral; e a imprensa, onde os padrões sociais podem ser massificados através de uma propaganda dirigida, uma constante *lavagem cerebral* para deturpar valores sociais já estabelecidos. Os chamados *intelectuais*, boêmios, filósofos de botequim, em quem o



ego impera, são incentivados e valorizados para garantir um conceito libertador, com o propósito da difusão de uma democracia liberal exacerbada em que só existem direitos, mas não se fala em deveres. É um processo que incentiva uma luta de classes sociais, colocando subliminarmente como pontos-chave as disputas patronais, o racismo, as opções sexuais, a desvalorização familiar e religiosa. A família seria o núcleo mais abalado e alterado em seus valores. Gramsci não queria uma revolução armada. Queria, e conseguiu em vários países como no Brasil, uma mudança comportamental em longo prazo, para que a sua revolução acontecesse sem que fosse percebida pelo povo. Sua ideologia seria implantada por meio da reestruturação da cultura original, em que os valores morais e éticos voltados para a manutenção da dignidade da sociedade seriam alterados ou destruídos. Isso fragiliza o povo, tira a sua vontade, a sua dignidade, e o confunde, tornando-o uma presa fácil para a implantação do marxismo-leninismo sem maiores problemas.

No Brasil, sua tropa de choque já está formada. São professores, *educadores*

transformadores das cabeças moldáveis dos jovens; jornalistas e artistas, divulgadores das *novas ideias*. Com uma grande penetração na população, e distorcendo realidades juntamente com os autodenominados *intelectuais* elevados a *pensadores introdutores das novas filosofias socialistas*; e os pregadores religiosos, que se aproveitam dos menos favorecidos para induzi-los à *posse de direitos igualitários econômicos*. Todos são recrutados para essa missão por comunistas marxistas leninistas natos. Priorizam somente os *direitos* sem cobrar os *deveres* de cidadão, induzindo-os a um caminho ilusório de liberdade, de igualdade e, sobretudo, de direitos.

Meditemos um pouco sobre os atuais acontecimentos no nosso país. Deixamos de lado a nossa dignidade ao aceitarmos a convivência, por indiferença com as distorções sociais, morais e éticas que nos atingem. **Falta** um rumo político; **falta** um Executivo ético e transparente; **falta** um Legislativo voltado para soluções por meio de *leis claras, simples e justas*; e **falta** um Judiciário *imparcial, eficiente e eficaz*. Observem que a atual ordem do dia é a *anarquia*

generalizada. A desestruturação e desmoralização dos poderes constituídos tem sido uma tônica. É um prende e desprende que ninguém entende mais. Ninguém sabe quem manda. Um deplorável *silêncio dos bons* faz crescer essa anarquia perniciosa, corrupta e assassina.

O país está sendo conduzido para uma trágica *guerra civil*, iniciada pela criminalidade dominante. Os poderes constituídos perdem sua força de comando e se imiscuem num promíscuo troca-troca de favores para encobrir seus atos de corrupção. Prevalcem os *direitos humanos* dos *desumanos*, dos *intocáveis*. Na atual conjuntura nem *Pilatos* saberia como lavar suas mãos. Muita sujeira e pouco sabão. Até o Judiciário está esquecido do seu papel de ser o *pilar básico de uma democracia!*

Esquecemos que corrupção com desvio de recursos dos órgãos públicos é o mesmo que assassinato cruel. Suas consequências nefastas são inimagináveis para uma sociedade. Perdemos o nível mínimo educacional padrão. Com a Saúde Pública esfacelada e com uma Previdência Social falida, tudo por corrupção, e sem uma *justiça*

justa, estamos nos matando, cometendo um massacre social. Sofremos um processo de eliminação dos valores, tornando-nos uma Nação fragilizada e sem vontade própria para conduzir nossos destinos. Uma Nação enfraquecida é uma presa fácil para a implantação de um regime *totalitário*.

Gostaria que refletíssemos sobre os acontecimentos atuais. Qual o porquê da existência desse nível de corrupção? Ora, essa resposta é fácil: porque muitos dos que possuem condições de liderança são desonestos, achacam ou são achacados pelos gestores do poder público. Uma Justiça lenta e parcial é o principal fator dessa anarquia desenfreada. Vinte anos para dar solução a um crime comprovado é sinônimo de impunidade. Se a transgressão da lei for por um *poderoso \$\$\$*, este poderá nunca ser julgado. Morre antes... São infundáveis recursos em cima de recursos, prorrogando ou mantendo essa impunidade. Até a Presidente do STF disse, em seu discurso de posse, que havia processos com infundáveis recursos só naquele tribunal! Processo com mais de trinta recursos no STF! O Judiciário mostra-se fragilizado em sua ética, imparcialidade e morosidade. Permite que a corrupção se infiltre e dá aos criminosos a certeza da impunidade. Isso é determinante pelo fracasso das instituições. Isso desencadeou um processo criminoso, desordeiro e abrangente no âmbito de uma sociedade que se diz organizada. Quando um juiz corrupto é punido, é punido com uma bela aposentadoria! Institucionalizou-se a corrupção. Não precisa se dizer mais nada.

A exceção de um momento incomum: temos de aplaudir a *Lava-Jato*, e rezar para que Deus não permita que *outros* tipos de *justiceiros* se intrometam.

Olhem para o nosso Legislativo. Promulgam *leis*, supostamente sociais, *pressionados apenas por interesses sociais*. Balela e hipocrisia. Acreditaria se os congressistas fossem eleitos pelos seus méritos e que *todos fossem fichas limpas*, e que os interesses principais fossem os da Pátria e

não os dos *chefes* de quadrilha, lobistas ou dos interesses partidários. Empreguismo de afilhados políticos, em todas as instituições públicas, é o mesmo que abolir a meritocracia e minar essas instituições, enfraquecendo-as e tornando-as facilmente sabotadas e ineficientes.

Que seja feita uma Reforma Política urgente e decente. Criem-se regras básicas para serem candidatos ao parlamento. Valorize a *Ficha Limpa*, o valor intelectual e cultural. Acabem com a suplência dos Senadores. Promovam leis abolindo as excrescências da legislação atual, como foro privilegiado e imunidade parlamentar. Leis contundentes, em que o desvio de dinheiro público deveria ser considerado crime hediondo, pois roubar recursos destinados à Saúde Pública é o mesmo que assassinato. Desviar verbas da Educação é promover futuros bandidos, aumentando a criminalidade. Manter a atual Lei da Maioridade Penal em 18 anos é um enorme incentivo a menores serem envolvidos pelo crime, na certeza dessa impunidade legal. Hoje todos os maiores de 12 anos têm consciência do certo e do errado e devem responder pelos seus atos.

O estímulo a essa desordem é promovida não só pela imprensa infiltrada, como, também, pelo ensino de baixa qualidade, ignorando os valores básicos da educação, incutindo na nossa juventude que é válido tirar proveito de tudo, independente das suas consequências. Uma inversão de valores estimulando que tudo é permitido. Com isso os princípios éticos e morais se esvaem e a família, que é o núcleo básico de uma sociedade organizada, se esfacela.

Vamos abrir nossos olhos, combater os malfeitos e começar a trabalhar voltados para um bem estar social, sem interesses, sem corrupção, com justiça e com alto nível de ética, moral e dignidade. Não vamos deixar que os pensamentos de Gramsci dominem a nossa Pátria. Está na hora de um BASTA nessa anarquia.

Lembrem-se, o mau se expande quando os bons se omitem ■

Maj Brig Ar Luiz Fernando Barbedo
luiz.barbedo@gmail.com

REMINISCÊNCIAS DE UM OFICIAL AVIADOR

Semana Santa de 1966. Na quinta-feira, voava de Pirai para Nova Iguaçu, a 11.500 pés, com destino ao Aeroporto Santos-Dumont. Até aí tudo havia corrido bem. As condições atmosféricas, no entanto, haviam se degradado bastante. Voava sobre um colchão de nuvens bem definido, dito topo absoluto. Fiquei muito preocupado, e pensando em como descer apoiado num plano de voo visual, voando solo na nacele de um NA T-6, com muitas limitações, sem os meios de comunicação adequados para voar instrumentos. O que me fez chegar àquela situação?

Servia em Campo Grande e, na semana anterior, consultei o Comandante do Destacamento de Base Aérea sobre a possibilidade de passar o fim de semana prolongado com a família no Rio de Janeiro. Sem questionamento, ele autorizou usar o T-6 para realizar a viagem. De Campo Grande para o Rio de Janeiro, o tempo de voo era de aproximadamente cinco horas e meia, mas tendo a considerar que Campo Grande estava localizado no fuso uma hora mais cedo que o Rio.

Escolhi o T6-D 1425, equipado com radiocompasso. Na Escola da Aeronáutica, os T6-D eram usados no Estágio Avançado. Os meios de comunicação se limitavam ao *comandinho* e transmissor em HF na frequência 5680. A recepção era realizada por meio das frequências dos NDB (*Non-Directional Beacon*) locais operadas pelas torres de Controle. O treinamento dos cadetes no voo por instrumentos era executado no T6-G, com maior autonomia e mais bem equipado.

Meu avião havia realizado revisão geral recentemente, no Parque de Lagoa Santa, e estava com os instrumentos em ótimas condições, principalmente o horizonte artificial e o giro direcional, básicos para voos por instrumentos, mas não possuía qualquer aprovação de plano de voo IFR (*Instrument Flight Rules*). A autonomia de três horas e meia estava aumentada em mais uma hora e meia, devido ao *belly tank* que a manutenção havia adaptado ao ventre do meu avião.

Campo Grande amanheceu com visibilidade prejudicada pela nevoa úmida e o aeródromo operava em condições IFR. Para voos visuais o campo abriu às 11:00 local, 12:00 do Rio de Janeiro. Não estávamos no horário de verão, e considerei chegar ao Rio pouco antes do pôr-do-sol.

Os QAM's (Metar) da área Rio estavam bons, e todos os aeródromos operavam em condições visuais. Programei viajar sozinho, mas um companheiro do Destacamento pediu-me para lhe dar uma carona para Pirassununga. Pelo menos alguém na nacele traseira poderia me ajudar a pilotar de vez em quando, enquanto consultava a carta WAC.

Com o Plano de voo preenchido para Pirassununga, decolamos logo que o campo abriu visual. Eu já havia realizado algumas viagens para São Paulo e Rio de Janeiro voando com companheiros mais antigos do Destacamento, que não eram tão antigos, mas bem experientes, considerando que nossos C-47 e C-45 faziam pelo menos uma viagem ao Rio por semana.

Até Pirassununga, com carta WAC no colo e auxiliado por alguns auxílios à navegação, como Três Lagoas e Bauru, foi um voo muito tranquilo, mantendo nível aproximado de 5.500 pés. Consultei a Sala de Tráfego da AFA e tomei conhecimento de que, de Pirassununga para o Rio, era hábito planejar o voo fora da aerovia, numa rota direta no nível 11.500 pés, com plano IFR. Era o nível mínimo considerando o afastamento vertical da Serra da Mantiqueira, cujo ponto mais alto é de quase 2.800 metros.

Sem os meios para apresentar plano IFR, optei por voar até ao Vale do Rio Paraíba do Sul e manter voo visual até ao Rio de Janeiro. Estabeleci inicialmente passar por Campinas, dali para São José dos Campos e voar sobre a Via Dutra. Uma vez que os aeroportos da área RJ estavam operando em condições visuais, chegaria ao Santos-Dumont aproximadamente 15 minutos antes do pôr-do-sol.

Sendo minha primeira viagem ao Rio, solo, com plano VFR, sobrevoei Taubaté, Aparecida, Guaratinguetá, no estado de São Paulo. Ainda não existia em Aparecida a majestosa Basílica de hoje, já com construção iniciada, masromeiros já a visitavam regularmente. Aliás, em 1966, as cidades eram pequeninas, assim como as do estado do Rio de Janeiro. A população do Brasil era de 85 milhões. Como esquecer os 90 milhões em ação quando o Brasil foi tricampeão mundial de futebol em 1970.

Já no estado do Rio de Janeiro passei por Resende, Barra Mansa e Volta Redonda. Após a grande reta da Via Dutra em

Resende, o relevo às margens da estrada mudou, obrigando a execução de curvas à direita ou à esquerda, enquanto me aproximava da Serra das Araras, que só conhecia em viagem de carro. Naquele tempo a estrada era de mão dupla, e passava pelo Monumento Rodoviário, que permanece no mesmo lugar. Já tinha ouvido sobre acidentes aéreos de voos visuais próximos ao Monumento.

O tempo fechou. A serra estava com muita nebulosidade e optei por sintonizar o NDB Pirai. A Carta de navegação indicava uma reta de Pirai para o NDB de Nova Iguaçu. Eu me mantinha visual, é claro, em torno de 4.500 pés. Confiava nas informações de que o Santos-Dumont operava visual.

Após o bloqueio de Pirai e na proa de Nova Iguaçu, a nebulosidade ficou mais densa de tal forma que somente me permitiu visualizar mais perto uma montanha exatamente na minha proa, semelhante a uma grande nuvem cinzenta. Como cadete, usava a referência do Pico do Couto, onde anos mais tarde foram instaladas as antenas do CINDACTA UM, quando treinávamos acrobacias no Fokker T-21. Naquele momento, o que parecia ser uma nuvem, na realidade era o Morro do Tinguá, que vim a conhecer naquele dia. A nebulosidade só me permitiu identificar a montanha quando me aproximei.

Depois de tentar passar entre os morros mais baixos da área, decidi subir e passar ao lado do Tinguá, livrando a montanha pela direita. Com mistura rica, 2.000 RPM, motor para frente e nariz para cima,

o arrependimento não tardou. Na tentativa de driblar as nuvens, sempre visual, subi e atingi 11.500 pés. Cheguei ao topo. Parecia um colchão branco. Não se via nada sobre ele, nem morros, nem nuvens, e já perto do pôr-do-sol, fiquei deslumbrado com a visão do céu. O sol já beirava o horizonte.

Sintonizei a frequência da Torre do Rio no comandinho e ouvi instruções aos outros aviões, mostrando claramente que o campo operava visual. Chamei a Torre na única frequência de transmissão do T-6, 5.680 em HF, mas não recebi resposta. Estava longe ainda e mudei a frequência para Torre Afonsos, velha conhecida, mas nada de resposta.

O nível de estresse estava alto e ficando cada vez mais preocupado. Como descer sem falar com ninguém. Meu destino era o Santos-Dumont e estava determinado a chegar. E o tempo não passava. Como o relógio custa a andar quando estamos com pressa! De repente bloqueei Nova Iguaçu, e caí na real. Era segundo tenente, voando um T6-D, sem os meios de comunicação adequados, sobre a terminal do Rio de Janeiro, a poucos minutos do pôr-do-sol, a 11.500 pés sobre um colchão de nuvens.

Tinha memorizado de outras viagens o procedimento para pouso na pista 14, hoje pista 15, do Galeão. Não havia o novo Aeroporto Internacional nem a pista 10. O auxílio básico para pouso era o NDB de Oscar, 400hz. A órbita era executada pela direita nas proas 145 na perna de aproximação e 325 na de afastamento. A aproximação final iniciava no bloqueio a 1.500 pés. Caso o radar de aproximação estivesse operando, os pousos eram efetuados sob controle radar. Quando o radar não estava operando, os aviões permaneciam em espera sobre o auxílio básico descendo em órbita, sendo autorizados a abandonar seus níveis quando o avião no nível mais abaixo tivesse acusado tê-lo abandonado. Era a regra. Naquele ano só havia dois radares em operação no Brasil, que eu conhecia, no Rio e em Congonhas (São Paulo). Guarulhos ainda não existia. Nas Bases de Caça, Santa Cruz e Gravataí, os Esquadrões de Controle e Alarme operavam radares para aproximação de precisão.

Minha cabeça girava em torno de como descer caso não surgissem condições visuais, enquanto voava de Nova Iguaçu para Oscar, atual VOR/DME de Caxias. Calculei riscos, torcendo para



que o controlador do Radar Rio estivesse observando aquele plot se aproximando sem comunicação em direção a Oscar. Fiz minha avaliação quando bloqueei Oscar. Para não interferir caso existissem aviões nas proximidades, optei por entrar sobre o fixo em espiral. Voar 30 segundos após o bloqueio e curvar à esquerda, lado contrário à órbita, mantendo curva de meio ponteiro no indicador de curvas, mais conhecido como pau e bola, e ponteiro do NDB sempre a noventa graus à esquerda.

Não parava de chamar a Torre do Rio e Torre Afonsos, mudando as frequências do comandinho. Minha recepção estava boa para o Rio. Não ouvia Afonsos.

Chequei o horizonte artificial. Estava indicando a curva perfeitamente. Não podia esperar mais. Completei o procedimento para antes do pouso, reduzi o motor e empurrei o manche, nariz para baixo. Iniciei minha descida totalmente em condições instrumentais. Os níveis iam passando rapidamente, até porque estava mantendo meu indicador de descida em quase 2.000 pés. A velocidade foi para 180 milhas. Quando atingi 5.000 pés, tive de reduzir a razão de descida, porque a temperatura da cabeça do cilindro havia caído para 100 graus, o mínimo para iniciar o táxi.

A chuva era fina, mas a visibilidade em nenhum momento deu-me a chance de mergulhar num buraco entre as nuvens. Sabia que podia descer até 1.500 pés e continuei a descida já mantendo 500 pés por minuto. Quando atingi 2.000 pés, ainda em condições instrumentais, pensei em subir tudo de novo e encontrar

uma alternativa, mas estava impedido pelo pôr-do-sol, mesmo porque naquele momento não havia alternativas. Decidi descer mais um pouco. Quando passei pelos 1.500 pés, surgiu pouco abaixo a Avenida Brasil, com a cidade iluminada e os carros com faróis acesos. Não pensei duas vezes. Empurrei o manche até ao painel e saí a 500 pés sobre a Avenida. Que alívio!

Dali até ao Santos-Dumont era como se tivesse saído do Campo dos Afonsos para a cidade pela Avenida. Cheguei ao Canal do Mangue, Avenida Presidente Vargas; passei ao lado da Central do Brasil, chequei o relógio e, finalmente, fui ouvido pela Torre do Rio. A mensagem veio como um presente, diante de tanta ansiedade.

– *Força Aérea 1425, pista em uso 20 proa sul, vento calmo, acuse na perna contra o vento.*

A cidade já toda iluminada, passei ao lado do Pão de Açúcar, acusei perna do vento e pousei em segurança. Não ousei ficar realizado, pois estava consciente dos riscos por que passei, levando em conta os dos demais aviões que por acaso estivessem na área. Fiz as melhores opções do momento, descendo em espiral e contando com a eficiência dos controladores radar do Controle Rio. Nunca procurei saber se havia voos sobre Oscar naquele momento. Como a descida foi quase tipo penetração, tendo em vista a velocidade e razão de descida, e sabendo que o radar Rio perdia visibilidade em baixas altitudes, tendo saído a 500 pés sobre a Avenida Brasil, talvez tenha sido registrado como Objeto Voador Não-Identificado. Nunca recebi um *deveis informar*

da Diretoria de Rotas Aéreas (DR), nem pelo fato de ter pousado alguns minutos após o pôr-do-sol.

Algum tempo depois a DR mudou as regras do plano de voo visual, determinando que os aviões planejassem as chegadas no máximo 45 minutos antes do pôr-do-sol. Será que fui a razão dessa mudança?

Rolei o avião até a área de estacionamento reservada do Comando da Terceira Zona Aérea, cortei o motor e saltei da nacele. Fechei a capota, peguei minha mala no bagageiro e fui para o terminal pegar um táxi para casa dos meus pais que moravam no Flamengo. Como não me esperavam, foi uma alegria passar aquele fim-de-semana com a família. Eu ainda era solteiro. Uma boa dose de *uísque* fez-me relaxar e baixar o nível de adrenalina.

A volta para Campo Grande no domingo foi planejada e voada pelo litoral no eixo da Verde Uno. Evitei a entrada na terminal de São Paulo, nas proximidades de Congonhas, e seguí direto para Bauru, passando no través de Campinas. De Bauru para Campo Grande o voo foi muito tranquilo, apreciando o terreno já bem desenhado pelas plantações das fazendas no estado de São Paulo.

Lembrando a chegada ao Rio, em 1966, ainda sinto a ansiedade que me dominou naquele final de tarde, mas confesso que valeu a pena ■



Yehoshua Goldman
Rabino

POR QUE SE CASAR?

Os jovens universitários de uma cidade tradicional e conservadora resolveram chamar um rabino para lhes falar sobre casamento. Como já tinham ouvido outros líderes espirituais, ficaram curiosos em saber qual é o ponto de vista da tradição judaica sobre o casamento.

O rabino veio e lhes disse: *Vocês querem que eu lhes fale sobre casamento? Para que se casar? Vocês não sabem que hoje em dia não precisa mais se casar?...*

Surpreso e, até certo ponto, indignado, um dos estudantes respondeu: – *É claro que tem que se casar, para ter uma companheira, alguém ao meu lado compartilhando esta jornada pela vida!*

E o rabino lhe disse: – *E para isso precisa se casar? Tenha uma companheira e pronto!*

– *Mas rabino – retrucou outra aluna – casamento é amor na sua vida!*

E o rabino lhe disse: – *Então ame, mas por que você precisa se casar?*

– *Mas rabino, casamento é estabilidade, segurança! A certeza de que alguém estará sempre ao seu lado, lhe dando apoio e sustento, ajudando com as contas do lar!*

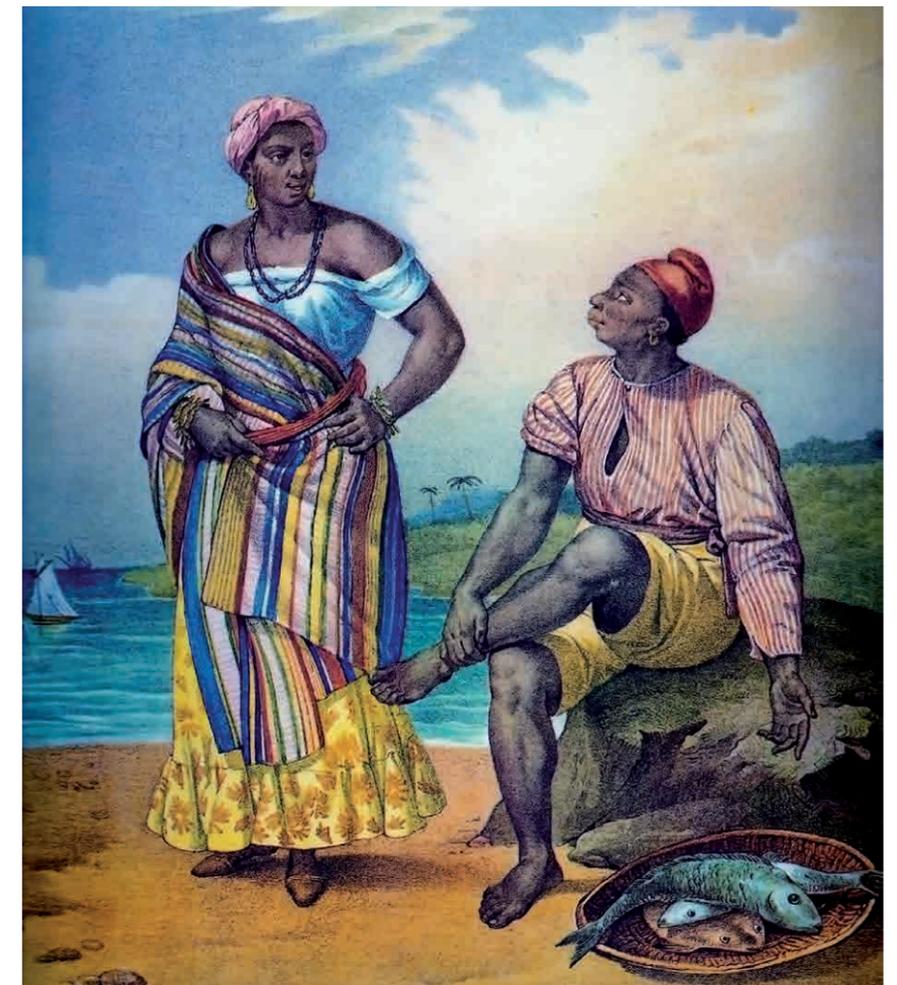
E o rabino lhe disse: – *Então vá para um advogado e faça um contrato de responsabilidade mútua e você terá apoio, sustento e segurança – e até contas pagas!*

– *Mas rabino, você precisa de casamento para ter intimidade com seu cônjuge, para compartilhar a mesma cama, não só as contas...*

E o rabino lhe disse: – *Você não sabe que hoje as pessoas podem ter intimidade e sexualidade mesmo sem casamento?...*

– *Mas rabino – disse outra estudante já bastante alterada – e os filhos? Um casal precisa do casamento para que os seus filhos tenham um lar, um pai e uma mãe!!!*

E o rabino lhe disse: – *Você não sabe que hoje em dia muita gente não quer mais ter filhos? E mesmo as que querem ter filhos, por que precisam do casamento?*



Basta ter filhos e ser um bom pai e uma boa mãe!

A classe não acreditava no que estava ouvindo (não esqueçam que se tratava de uma cidade muito tradicional e conservadora). Todos perguntaram ao rabino: – *Rabino, o senhor é casado?*

E ele lhes respondeu: – *Sim.*

– *O senhor tem filhos?*

Novamente ele disse sim.

E aí lhe perguntaram: – *Então por que o senhor se casou?*

E o rabino lhes respondeu: – *Eu me casei porque o casamento é um mandamento divino. Foi o Criador que ordenou aos ancestrais de toda a Humanidade, Adão e Eva, a se casar (como consta em Genesis 1:24) – e não só para ter companheirismo, amor, estabilidade, segurança, intimidade*

ou um lar para os meus filhos. Eu me casei porque o casamento é sagrado, é uma união divina! Não é uma mera formalidade humana... Essa é a milenar tradição judaica do conceito de casamento.

Qualquer outra união que envolva amor, companheirismo, estabilidade econômica ou emocional e até intimidade entre duas pessoas pode ser linda e louvável, mas não é um casamento. Pode ser um contrato, uma amizade profunda e altruísta, coroada de sentimentos sinceros e humanos, mas só pode ser chamada de casamento se for realizada da forma que o Criador do Universo estipulou: entre um homem e uma mulher. Sim, porque o casamento não é um conceito humano; é uma ideia divina!

O conceito de *casamento* é sagrado. Não devemos profaná-lo ■

UMA BATALHA NÃO PERDIDA EM VÃO

Ten Brig Ar
Antonio Carlos Moretti Bermudez
Comandante-Geral do COMGEP
bermudez@fab.mil.br

Apreciando as matérias da *Revista Aeronáutica* nº 295, jul. a dez. de 2016, encontrei nas páginas 42 e 43 um artigo do Ten Brig Ar Ref Sérgio Pedro Bambini, intitulado *A Batalha Que Eu Perdi*.

Confesso que num primeiro momento fui tomado por um sentimento de frustração, não pela matéria propriamente dita, mas pela não continuidade de tão importante projeto. Afinal, quem de nós – principalmente nossos oficiais e graduados da reserva, que dedicaram toda uma vida à Força Aérea, não tem orgulho ao ser bem recebido e acolhido em qualquer uma de nossas Organizações, sejam de Saúde ou qualquer outra?

Ainda que desconhecesse a história do *Distintivo dos Militares Inativos da Força Aérea Brasileira (DMI)*, escrita pelo Ten Brig Bambini, como Comandante do COMGEP, eu já havia determinado o seu uso para todos os militares que estavam na situação de Prestador de Tarefa por Tempo Certo (PTTC) em nossas Organizações subordinadas.

A Portaria nº 471/GC6, que instituiu o uso do distintivo, foi assinada pelo Comandante da Aeronáutica em 20 de abril de 2004.

À época, a fim de valorizar e facilitar a visualização do DMI, foi estabelecido o traje civil do militar para o seu uso, bem como as obrigações e as responsabilidades correspondentes ao símbolo que passaria a ser ostentado. Nessa Portaria, entretanto, não ficou estabelecido o seu uso para as militares do sexo feminino.

Tenente Brigadeiro



Major Brigadeiro



Brigadeiro



Coronel



Tenente Coronel



Assim, com vistas a padronizar o seu uso para todos os militares, homens e mulheres, da reserva remunerada e reformados, foi assinada a Portaria nº 1.392/GC4, de 25 de setembro de 2017, tendo sido mantidos todos os objetivos da Portaria anterior.

Em relação ao DIM anterior, o da nova Portaria sofreu pequenas alterações e uma redução de tamanho, mas identificando igualmente os nossos companheiros da reserva por quem os receber nas Organizações do Comando da Aeronáutica.

E, para finalizar, gostaria de dizer ao Ten Brig Bambini que o fragor das batalhas que se sucederam, com persistência e luta, foi possível que alcançássemos a tão almejada vitória.

Obrigado, Ten Brig Bambini! ■

Major



Capitão



Primeiro Tenente



Segundo Tenente



Suboficial



Primeiro Sargento



Segundo Sargento



Terceiro Sargento



Cabo



Taifeiro Mor



Taifeiro de 1ª Classe



Taifeiro de 2ª Classe



Soldado de 1ª Classe



UM INÍCIO POUCO PROMISSOR



No ano de 1958, eu estava residindo em Porto Alegre. Morava na pensão da dona Luíza, trabalhava durante o dia – tinha minha Carteira de Trabalho de Menor – e estudava à noite no Primeiro Ano do Curso Científico do Colégio Rui Barbosa. Deixara meu pequeno, saudoso e querido Espumoso.

Na pensão, havia um jovem companheiro, oriundo de Uruguaiana, que se preparava para prestar concurso. Ao conhecê-lo melhor, disse-me que frequentava um cursinho para fazer o concurso de admissão às Escolas Preparatórias do Exército e da Aeronáutica.

Foi a primeira vez que ouvi falar dessas Escolas. Aos poucos, interessei-me. Ao ler os prospectos, achei muito interessante o que constava do folheto da Aeronáutica: podia fazer o concurso para o segundo ano, regime de internato, Serviço Militar, fardamento gratuito, pequeno salário mensal e a possibilidade de ser matriculado na Escola de Aeronáutica e fazer o Curso de Oficial Aviador.

Decisão imediata. O antigo e distante sonho infantil de ser aviador voltou com força total. Já no ano anterior, 1957, no dia 18 de outubro, dois aviões a jato sobrevoaram a cidade de Soledade, onde eu estudava, possivelmente, uma homenagem ao Ten Dal Santos, filho da cidade, soube muito depois. Jamais vira um avião a jato. Foi paixão instantânea.

Inscrivi-me para o concurso de Admissão à EPCAR. Logo chegou o dia da prova. Encantado, entrei na Base Aérea de Porto Alegre, situada no município de Canoas e conhecida como Base Aérea de Gravataí. Vi, pela primeira vez, aviões de perto. Eram os Gloster Meteor TF-7 e F-8 e os C-47. Fiquei hospedado no alojamento dos soldados. Melhor que a pensão.

Muita emoção!

Um dos fiscais da prova era um oficial muito alto. Sua tarjeta indicava Ten Iguatemi. No ônibus, *Air France*, que tomei para ir para a Base Aérea, conheci o Aluno Barreto. O saudoso Ângelo Guido Barreto. Foi muito simpático e atencioso quando

soube porque eu estava indo para a Base.

Fiz exame para o Segundo Ano, pois estava terminando o Primeiro Científico e essa era a matéria exigida. Não tinha a menor ideia de como responder as perguntas constantes dos cadernos das provas. Terminado o concurso, sem qualquer esperança de ter passado, fui para Espumoso passar as férias escolares.

Poucos dias depois, recebi um telegrama de meus novos amigos, Dutra e Disconzi, informando-me que o exame havia sido anulado e, em quinze dias, haveria outro. Voltei para Porto Alegre e dediquei-me a estudar a parte dos livros escolares cuja matéria não tinha sido ministrada durante o ano letivo. E não era pouca. Nesses dias, estudei muito.

O novo certame constou de apenas cinco questões e uma redação na prova de português e cinco questões na prova de matemática. Desta vez, me saí um pouco melhor. Um telegrama da EPCAR informou-me ter passado no exame e deu-me diversas instruções. Alegria na família,

mesmo sem saber bem para o quê eu havia passado. Meu pai, que se recusara a assinar a autorização para eu fazer o concurso, dizendo que um filho seu não seria sanguessuga da nação, começou a gostar da ideia de ter um filho militar.

Vieram os exames médicos, ditos preliminares. Soube, que coisa, eu não era daltônico. E, não mais do que de repente, estava num C-47, com um grupo de recém-conhecidos e futuros amigos, voando para o Rio de Janeiro. Voando, enjoando e sendo gozado pelo novo colega Alvarez.

Pousamos na Base Aérea do Galeão. Um ônibus nos esperava e nos conduziu para o Campo dos Afonsos. Era domingo. Chegamos à Escola de Aeronáutica. Tudo muito bonito. Os prédios brancos destacando-se no meio de muito verde. Descemos do ônibus e fomos orientados a nos dirigirmos para o alojamento dos Cadetes.

Aí começou o problema. Com fome, mareado, com a mala na mão, vestindo uma jaqueta clara, cabelo grande e usando óculos Ray Ban, encaminhei-me para o local indicado. Já estava passando pelo portão do Corpo de Cadetes, quando dois militares fardados me pararam. Seus nomes, em suas tarjetas, diziam ser: Al. Lira e Al. Lima Filho. Um deles colocou o dedo indicador próximo a meu nariz e falou: – *Você é cego, seu filho...* Não conseguiu terminar a frase, pois eu lhe aplicara um violento e direto soco em sua cara e, ele, cambaleando, caíra após bater com as pernas no banco existente embaixo da mensagem do Brig Fontenelle. Ao cair, bateu a cabeça na parede.

Imediatamente vi-me rodeado por um grande número de pessoas, todas fardadas. Alguém me perguntou o que acontecera. Apontando para o cadete caído, eu disse: – *Esse rapaz, que eu não conheço,*

xingou minha mãe. Eu dei um soco nele. Nesse ponto, me explicaram uma porção de coisas. Não tinha sido por mal; xingar a mãe, no Rio, não é ofensa; pode-se falar palavrão; e muitas novidades para mim. Falaram-me, então, sobre trote. Ninguém havia me falado nada sobre isso. Não constava do prospecto.

Convidaram-me, então, gentilmente, para eu subir uma das escadas e ir até o alojamento deles. Terceiro Ano. Chegando lá em cima, aprendi o que era trote. Uma aula extremamente eficiente. Flexões, cangurus, pulinhos de galo, carobas, paraquedista, tontômetro. Tudo, muitas vezes. Muitos cadetes, revezando-se em aprimorar minha técnica. Em algum momento da noite, fui liberado. Não sei, até hoje, quantas horas fiquei, lá, na varanda da sala de estudos do alojamento do Terceiro Ano.

Foi a mais longa de todas as minhas noites. Ao ser liberado, alguém me conduziu até ao alojamento no andar térreo. Deitei como estava na primeira cama que encontrei. No dia seguinte, tinha a certeza de que ia morrer. Não conseguia ficar de pé. As pernas, meio adormecidas, tremiam e doíam muito. Os braços também. Vomitava o tempo todo. Tinha febre!

Por ordem do Cadete Bedê, alguns candidatos ficaram encarregados de me levarem alguma coisa para comer quando fossem ao rancho. Muito pouco eu comia. Isso durou uns três dias. Nessas condições fiz o Exame Médico no ISCP. Fui aprovado e fiquei aguardando para ir para Barbacena.

Enquanto esperava, melhorei e o trote voltou. Intensamente. Alguns cadetes que não moravam na Escola apareceram e souberam de um *gaúcho valente* entre os candidatos. Dessa vez, além dos exercícios tradicionais, rasparam parte de meu cabelo. Não foi uma operação fácil, pois

lutei bravamente. Apanhei e perdi meu topete. Para isso, fui imobilizado. Pernas, braços e peito presos. Lembro-me de alguns nomes: Cadete Augusto, Cadete Daniel, Cadete Mussan. Terminada a sessão, outro cadete, muito simpático, ofereceu-se para raspar o restante do meu cabelo com tesoura e barbeador. Ao término, ofereceu passar *aquavelva* para evitar algum problema no couro cabeludo. Ingenuamente, aceitei. Foi a maior dor que senti e da qual lembro. O cadete simpático quase morria de tanto rir. Virei alvo de todos os veteranos. Todos queriam *brincar* comigo. Eu era facilmente localizável: paisano, cabeça raspada, mancha azul na testa, nariz comprido.

Foi assim que cheguei a Barbacena. Mercado!

Conheci o trem. Conheci a fome. Não tinha um centavo no bolso e fui dos Afonsos a Barbacena sem comer absolutamente nada. Na EPCAR, minha *fama* já havia chegado. Só que, lá, o trote era, ainda, mais violento. Como os alojamentos não estavam prontos, os alunos foram liberados até o dia 30 de março. Quase todos foram embora. Eu e uns poucos, ainda não matriculados, ficamos na Escola. Nós e um grupo de veteranos, ansiosos por descontar o trote recebido no ano anterior. Ah, sim, havia, também, diversos alunos já desligados querendo descontar a mágoa e o recalque.

Eu, como gaúcho, conhecidamente muito macho, fui o alvo preferencial, também lá. Memorável! Jamais antes e jamais depois fui acometido de desfalecimento. Somente na tarde da Sexta-feira Santa do ano de 1959. No primeiro dia de aula, assisti à expulsão dos alunos que foram os causadores da anulação do concurso. Muito triste e impressionante.

Foi ou não foi um início muito pouco promissor? ■

A PIRATARIA AÉREA NO BRASIL

A presente pesquisa foi elaborada com base em 10 sequestros de aeronaves comerciais brasileiras, realizados nos anos de 1969 e 1970, envolvendo três empresas de transporte aéreo: Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, Viação Aérea Riograndense (VARIG) e Viação Aérea São Paulo (VASP), as quais sofreram ações de sequestros com cinco, três e dois aviões respectivamente.

O total de sequestradores envolvidos chegou a 24, sendo a média de ocorrências de uma para cada 30 dias. A aeronave Boeing 707, prefixo PP-VJX, foi desviada de rota em três ocasiões (nos dias 4 e 28 de novembro de 1969 e 12 de março de 1970) e o Boeing 727, prefixo PP-SMC, da VASP, também o foi em dois voos realizados em 25 de abril de 1970 e 14 de maio de 1970.

Apenas um sequestro por ação militar no Aeroporto do Galeão foi malogrado, apesar de já ter voado duas etapas. Trata-se do Caravelle da Cruzeiro do Sul, prefixo PP-PDX, em 1º de julho de 1970. Este autor teve acesso aos Inquéritos instaurados pelo Ministério da Aeronáutica para a obtenção de informações necessárias à elaboração de monografia apresentada no IX Curso de Direito Aeronáutico e do Espaço (SBD AE).

Certamente a Pirataria Aérea é um tema a ser constantemente analisado e amplamente discutido, por se tratar de assunto de reconhecida atualidade. Os Mestres do Direito divergem nas denominações: alguns costumam pregar que a Pirataria Aérea vem a ser o *apoderamento ilícito de aeronaves*, enquanto outros preferem dizer *sequestro de aeronaves* ou, ainda, simplesmente *desvio de rota*. Evidentemente que as roupagens são diferentes, mas o objetivo desse delito é sempre o mesmo, ou seja, desvio de rota de uma aeronave por uma ação de violência praticada contra a tripulação e os próprios passageiros.

Há registros de que a Pirataria Aérea, em nível internacional, iniciou-se em 9 de

agosto de 1961, com o desvio de uma aeronave da Pan American, do México para Havana (Cuba). No Brasil, o primeiro de uma série de sequestros aéreos com motivação política – tema deste trabalho – foi registrado em 8 de outubro de 1969.

Nos atos de Pirataria Aérea, não resta dúvida de que as empresas de transporte aéreo sofrem um apreciável ônus, em se tratando de pagamentos de taxas aeroportuárias, despesas extras com passageiros e tripulantes e, ainda, indisponibilidade das aeronaves. Os sequestradores causam elevados prejuízos à navegação aérea, e como se homiziam em países que lhes dão asilo (notadamente Cuba, no escopo deste trabalho), escapam às sanções das Leis.

O Marechal do Ar Hugo da Cunha Machado, que foi Presidente da Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial (SBD AE), sintetizou o problema da seguinte forma:

A Pirataria Aérea é um crime essencialmente de aviação internacional, porque só é praticado por alguém que deseja passar de um Estado para outro; nunca para mudar de um ponto para outro dentro do mesmo Estado; sempre para fugir de uma jurisdição que lhe tolhe os passos.

A Pirataria Aérea constitui, pois, uma *nuança* de assalto à mão armada, com ameaça de violência contra pessoas impossibilitadas de reagir, ou mesmo, de pedir auxílio. Centenas de aeronaves já foram desviadas para Cuba e outros pontos da Terra; sem sombra de dúvida esses sequestros tornaram-se uma fonte inesgotável de recursos financeiros em dólares.

Segundo estatísticas divulgadas ao final de 1969, o montante arrecadado pelo regime marxista de Cuba alcançava a expressiva soma de cinco milhões de dólares, tendo o Brasil contribuído com uma boa parcela, pois nove aviões comerciais brasileiros foram desviados para Cuba e somente foram liberados após o pagamento de exorbitantes quantias. Enquanto



a taxa normal, em qualquer lugar, era de 500 dólares, o governo de Cuba exigia, por cada pouso de aeronave, cerca de 10.000 dólares.

A seguir, são expostos, de maneira concisa, os 10 atos de Pirataria Aérea praticados contra aviões comerciais brasileiros, nos anos de 1969 e 1970.

PRIMEIRO SEQUESTRO 8 de outubro de 1969

O Caravelle, prefixo PP-PDX, pertencente aos Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, decolou de Belém com destino a Manaus, cumprindo mais uma etapa de sua viagem rotineira. Algum tempo depois, estando a referida aeronave voando no período noturno, dois indivíduos, julgando que se encontravam próximos do destino, pene-

traram na cabine de pilotagem e, de armas em punho, intimaram o Comandante a mudar a rota, com destino a Havana (Cuba). Informaram, ainda, que quatro outros sequestradores encontravam-se espalhados na cabine dos passageiros para sufocarem qualquer reação que pudesse ocorrer. Em Georgetown, foi realizado um pouso para reabastecimento, ocorrendo então a fase mais crítica desse ato de Pirataria Aérea, pois o avião foi cercado por tropas locais, e a invasão do Caravelle era iminente. Vendo-se em real perigo, os sequestradores ameaçaram explodir o avião com uma *banana* de dinamite, que foi mostrada aos tripulantes e passageiros.

Tendo em vista o estado de ânimo dos passageiros, que já se encontravam em

uma fase coletiva de pânico, o 1º Oficial saltou do avião e conseguiu convencer o responsável pela tropa que mantinha o cerco da aeronave, a fim de que os militares se afastassem. Assim ocorrendo, foi providenciado então o reabastecimento, prosseguindo o voo até San Juan (Porto Rico), onde foi realizada nova aterragem para obtenção de combustível.

Logo após ter sido aberta a porta do Caravelle, no Aeroporto de Havana, um oficial cubano penetrou no avião brasileiro, recebendo os sequestradores e as respectivas armas. Foi quando tripulantes e passageiros notaram que havia quatro sequestradores, e não seis como haviam dito, naturalmente com a intenção de confundirem ainda mais os passageiros.

A aeronave somente foi liberada após o pagamento das taxas exigidas pelo governo cubano, o que foi providenciado pela interferência da Embaixada da Suíça.

O inquérito instaurado pelo Ministério da Aeronáutica comprovou que os sequestradores eram elementos subversivos filiados ao Movimento Revolucionário Oito de Outubro (MR-8), e que haviam planejado a ação para coincidir com a data de 8 de outubro, ocasião em que os cubanos comemoram a morte do líder marxista Ernesto *Che* Guevara. Tratava-se, portanto, de um grupo da mais alta periculosidade e, durante a viagem, os citados sequestradores utilizaram-se do microfone de bordo para fazerem apologia da ideologia que defendiam, atacando o governo do Brasil.

O Encarregado do IPM instaurado, após um exaustivo trabalho, em coordenação com os Órgãos de Segurança militares e policiais, ouvidos um sem-número de testemunhas (incluindo, obviamente, os tripulantes e passageiros do Caravelle), chegou à conclusão de que os responsáveis diretos e indiretos por esse ato de Pirataria Aérea foram os seguintes: Cláudio Augusto Alencar Cunha (casado, estudante), Elmar Soares de Oliveira (solteiro, estudante), Waldemar Uchoa de Oliveira (casado, engenheiro), Sydney Sergio Fernandes Solis (solteiro, estudante), João Pedro de Souza Neto (solteiro, estudante), Amaro Hertz Bittencourt (solteiro, estudante), Carlos Augusto de Carvalho (solteiro, taxista) e Sílvio Tendler (solteiro, estudante).

SEGUNDO SEQUESTRO 4 de novembro de 1969

A aeronave tipo Boeing 707, prefixo PP-VJX, pertencente à Viação Aérea Riograndense (VARIG), quando voava no trecho Buenos Aires-Santiago, foi desviada da sua rota por dois sequestradores, que, portando armas de fogo, penetraram na cabine dos pilotos e ameaçaram os tripulantes. Foi autorizado o pouso em Santiago para o necessário reabastecimento, não tendo sido permitido o desembarque de qualquer tripulante ou passageiro.

O avião prosseguiu normalmente até Havana, onde tripulantes e passageiros foram alojados, sob ostensiva vigilância, em hotel, até que providências diplomáticas fossem tomadas por intermédio da Embaixada da Suíça.

O Inquérito aberto pelo Ministério da Aeronáutica apurou que os nove sequestradores eram ligados ao movimento subversivo conhecido como Ação Libertadora Nacional (ALN), tendo tomado parte em assaltos a estabelecimentos bancários e, ainda, participado do grupo que sequestrou o Embaixador norte-americano no Brasil, Charles Burke Elbrick.

No decorrer da viagem, o chefe do grupo leu, para os assustados passageiros, um manifesto altamente subversivo, que tinha, como tônica, a propaganda do regime

marxista. Dos sequestradores, todos brasileiros, o mais velho tinha apenas 31 anos de idade. Ficou comprovado, ainda, que o grupo planejou esse ato de Pirataria Aérea com bastante atenção aos detalhes como, por exemplo, a aquisição dos bilhetes de passagens com nomes e endereços falsos.

Dos nove sequestradores, somente cinco foram identificados; todos solteiros e estudantes, à exceção de Ruy Carlos Vieira Berbet, que era professor: Aylton Adalberto Mortati, Lauriberto José Reyes, Maria Augusta Thomaz e Marcílio César Ramos Krieger.

TERCEIRO SEQUESTRO 12 de novembro de 1969

Não haviam decorrido oito dias do sequestro anterior quando, em 12 de novembro de 1969, o avião tipo YS-11, prefixo PP-CTL, da Cruzeiro do Sul, foi desviado de sua rota normal quando voava entre as cidades de Itacoatiara (AM) e Santarém (PA), sendo obrigado a pousar em Havana. Para cumprir o seu intento, o sequestrador embarcou em Itacoatiara e, passado algum tempo após a decolagem, armado com um revólver e conduzindo ainda um artefato explosivo de ação por choque, usou de violência contra o radioperador e a Comissária de Bordo, forçando o Comandante da aeronave a alterar a rota.

Esse imprevisto ocasionou uma etapa de três horas de voo em rota fora de aerovia, colocando a aeronave, tripulantes e passageiros em sério risco, bastando ressaltar que, ao aterrar em Caiena (Guiana Francesa), o avião possuía somente uma reserva de combustível para mais 20 minutos de voo, impossibilitando, portanto, usar qualquer alternativa para caso de emergência decorrente de condições meteorológicas adversas, ou por qualquer forma de interdição do campo de pouso.

Assim, durante cerca de 20 horas, o sequestrador manteve tripulantes e passageiros em estado de tensão e em perigo de vida, pois foi esse o espaço de tempo compreendido entre a sua primeira ação de se apoderar do avião até o término da viagem, em Havana.

O Inquérito instaurado pelo Ministério da Aeronáutica apurou que o sequestro foi conduzido pelo argentino Victor Mario Troiano, natural da cidade de Córdoba, solteiro, com 33 anos de idade. Ele valeu-se desse meio de Pirataria Aérea para escapar da Justiça brasileira, pois era considerado um estelionatário com antecedentes criminais registrados.

QUARTO SEQUESTRO 28 de novembro de 1969

Nessa data, o passageiro de nome Jussier Cavalcante Albuquerque embarcou em Paris (França), na aeronave tipo Boeing 707, prefixo PP-VJX, pertencente à VARIG, com bilhete adquirido e pago em cheque, por ele mesmo, na agência local. No decorrer do voo, após o jantar, estando a aeronave voando ao sul de Lisboa (Portugal), no momento em que a maior parte dos passageiros já dormia, Jussier penetrou na cabine dos pilotos e, empunhando uma arma, exigiu que o Comandante do avião mudasse a rota para Havana.

O sequestrador permitiu que fosse feito um pouso em San Juan (Porto Rico), para reabastecimento, e também concordou que os dois navegadores de bordo desembarcassem, a fim de acompanhar as manobras de reabastecimento, preencher o *Plano de Voo* e conseguir cartas de navegação aérea para o restante da viagem.

Em seguida à decolagem de Porto Rico, o avião prosseguiu em voo direto para Havana. Observou-se que o autor desse ato de Pirataria Aérea demonstrou relativo conhecimento de assuntos ligados à aviação, acompanhando atentamente todos os procedimentos que os pilotos executavam. Além disso, percebeu-se que possuía grande resistência física, pois viajou por mais de 12 horas *em situação de tensão, com uma pistola na mão esquerda, ameaçando o Comandante do avião, e com um punhal na mão direita, controlando o navegador, sem se alimentar nem fazer qualquer necessidade fisiológica*, conforme declarou uma testemunha ouvida no IPM instaurado pelo Ministério da Aeronáutica.

Em seguida ao pouso em Havana, o se-

questrador entregou as armas e foi retirado do avião com suas bagagens. Os tripulantes foram desembarcados, interrogados, retratados e conduzidos a um hotel na cidade. O regresso da aeronave ao Brasil somente foi autorizado após os entendimentos havidos entre o governo cubano e a Embaixada da Suíça, além do pagamento da exorbitante dívida imposta: 20 mil dólares.

Quando ocorreu o presente sequestro, já se achavam cadastradas cerca de 160 aeronaves desviadas de suas rotas normais, e que tiveram Havana como destino.

QUINTO SEQUESTRO 1º de janeiro de 1970

No primeiro dia do ano de 1970, quatro indivíduos e duas mulheres, usando nomes fictícios, embarcaram em Montevideu (Uruguai), no avião tipo Caravelle, prefixo PP-PDZ, pertencente à Cruzeiro do Sul, que se destinava a cumprir a etapa de voo Montevideu-Rio de Janeiro. Praticada a ação de sequestro, valendo-se de ameaça mediante o emprego de armas, a aeronave foi desviada para Havana.

O Encarregado do IPM, mandado instaurar pelo Ministério da Aeronáutica, concluiu que os autores desse ato de Pirataria Aérea foram as seguintes pessoas: James Allen da Luz (solteiro, estudante), Cláudio Galeno Magalhães Linhares (casado, estudante), Athos Magno Costa e Silva (solteiro, estudante), Isolde Sommer (solteira, estudante) e Marília Guimarães Freire (casada, professora, acompanhada de seus dois filhos menores, Marcelo e Eduardo). Não foi possível se proceder à identificação correta do sexto sequestrador, aparentando ter entre 22 e 23 anos, alto, bem apresentado, usando *óculos de lente e dizendo-se piloto*.

A bordo da aeronave havia duas malas diplomáticas contendo documentação secreta destinada ao Ministério das Relações Exteriores, no Rio de Janeiro. Seu responsável tentou destruir o material, inutilizando alguns documentos, porém os sequestradores conseguiram também apreendê-los, entregando-os às autoridades cubanas após o pouso do avião em Havana.

Pelas investigações procedidas, verificou-se que James Allen da Luz era filiado à organização subversiva VAR-PALMARES, tendo participado de diversos assaltos a estabelecimentos bancários e quartéis. Os demais sequestradores também pertenciam a esse grupo.

SEXTO SEQUESTRO 12 de março de 1970

O passageiro Adelzito Bezerra Cordeiro embarcou em Santiago (Chile) com destino a Buenos Aires (Argentina), usando falsamente o nome de Rômulo de Souza, conforme certidões de nascimento falsas, apreendidas posteriormente.

Durante o voo do Boeing 707, prefixo PP-VJX, pertencente à VARIG, no trecho Santiago-Buenos Aires, tendo passado na vertical de Mendoza, no momento em que os Comissários de Bordo iniciavam a distribuição de chá aos passageiros, o sequestrador dirigiu-se ao lavatório localizado na parte traseira da aeronave. Ao retornar, ameaçou o Comissário Arlindo, de arma em punho, ordenando ao referido tripulante que transmitisse ao Comandante do avião que a aeronave estava sob sequestro, e que retornasse a Santiago para reabastecimento, com o objetivo de fazer um voo sem escalas até Havana.

O pouso em Santiago foi normal, não sendo permitida, entretanto, por parte do sequestrador, a abertura das portas do avião nem o recebimento de qualquer alimentação, a fim de evitar qualquer contato externo. Após o reabastecimento, que durou cerca de duas horas, seguiram em voo sem escalas até Havana.

O Encarregado do IPM instaurado pelo Ministério da Aeronáutica concluiu que *o sequestrador demonstrou falta de conhecimento de assuntos de aviação e pouca resistência física, pois, durante a viagem, que consumiu aproximadamente oito horas, sentou-se por diversas vezes, manteve a arma no bolso do casaco quase que durante toda a viagem, alimentou-se, tomou cerveja, fumou e fez necessidades fisiológicas. Ele permaneceu todo o tempo da viagem na parte traseira do avião*.

Foi apurado, no decorrer das investigações, que a tripulação do Boeing PP-VJX teve oportunidade de reprimir o sequestro, porém foi obstada pelo representante da empresa em Santiago, *que não transmitiu à Direção da companhia o plano exequível que lhe fora sugerido pelo próprio Comandante do avião*. Ficou caracterizado, portanto, que nenhuma medida para abortar a ação de Pirataria Aérea pôde ser desencadeada, em face da atitude contrária de um representante da empresa.

O autor do sequestro foi identificado como sendo Adelzito Bezerra Cordeiro, natural do estado da Bahia, elemento ligado à subversão e que estava foragido da Justiça brasileira.

SÉTIMO SEQUESTRO 25 de abril de 1970

Nessa data, o passageiro de nome Joaquim Baptista embarcou em São Paulo na aeronave tipo Boeing 727, prefixo PP-SNC, da Viação Aérea São Paulo (VASP), com destino a Manaus. Durante o voo, pouco antes de Manaus, aproximadamente às 14h25, no momento em que os passageiros se aprontavam para o pouso da aeronave, Joaquim Baptista penetrou na cabine de comando e, armado com um revólver calibre 38 e dizendo ter explosivos na cintura, deu ordem para que o Comandante do avião seguisse para Cuba.

Feito o pouso em Georgetown (Guiana), para reabastecimento, conseguiu o Comandante convencer o sequestrador de que seria melhor que desembarcassem todos os passageiros, sugestão aceita pelo autor desse ato de Pirataria Aérea. Dessa cidade, com o avião já sem passageiros, seguiram em viagem normal para Havana, via Curaçao, para outro reabastecimento. Ao chegar a Havana, o sequestrador foi retirado do avião e a partir daquele momento não mais foi visto, tendo, antes, o revólver apreendido por militares cubanos.

Os tripulantes, após as medidas rotineiras (fichas, retratos, declarações etc.), foram conduzidos ao hotel na cidade. Após as providências diplomáticas, com a interferência da Embaixada da Suíça, aeronave e tripulantes foram liberados.



O Encarregado do IPM instaurado pelo Ministério da Aeronáutica apurou que o sequestrador era radiotelegrafista, nascido em São Paulo e casado. Consoante depoimento dos próprios familiares do sequestrador, Joaquim Baptista *era um doente mental e já havia tentado o suicídio por duas vezes, tornando-se incompatível em sua própria família.*

Não havia explosivos com o sequestrador, embora ele tivesse informado que os tinha aos tripulantes no ato da tomada da aeronave. O único passageiro que seguiu com o avião até Havana foi identificado como Luiz Adamo Nucci, que se dizia *hippie*, mas que nenhuma participação teve no ato de Pirataria Aérea. Era outro desequilibrado mental, e *somente quis dar um passeio*, conforme esclareceu ao Encarregado do IPM.

OITAVO SEQUESTRO 14 de maio de 1970

O passageiro de nome Clovis Michels embarcou em Porto Alegre no avião Boeing 727, prefixo-PP-SMC, pertencente à VASP, com escalas em São Paulo, Rio de Janeiro (onde haveria pernoite), no dia seguinte, Brasília e, finalmente, Manaus. O citado passageiro, ao embarcar em Porto Alegre, estava com um braço engessado, tendo comentado ter sido vítima de um acidente automobilístico e que seguia para Manaus, a fim de assumir a função de médico para a qual fora nomeado. Naquele momento, foi notado que ele *trajava-se com roupa branca característica de médico (jaleco).*

Durante toda a viagem, *foi bem observado pelos passageiros e tripulantes, notando-se mesmo que ao desembarcar no Galeão fez questão de se fazer notar*

pelo pessoal do despacho para, no dia seguinte, ter seu acesso a bordo facilitado.

Realmente, tal aconteceu: passou sem qualquer dificuldade pelo controle de embarque dos passageiros, sendo ajudado pelo pessoal de serviço da VASP a embarcar na frente dos demais passageiros. Ao entrar na aeronave, preferiu sentar-se no primeiro banco à esquerda do corredor. A viagem até Brasília decorreu sem novidades; o desembarque e o embarque de Michels também tiveram a ajuda do pessoal da VASP.

Entretanto, quando o avião já se encontrava voando próximo a Manaus, *Michels levantou-se, foi ao banheiro dianteiro, retirou os curativos, gesso etc. e, armado com dois revólveres calibre 38, penetrou na cabine de comando e determinou o desvio da rota para Havana.* Observou-se, ainda, que Clóvis conduzia dois pequenos frascos: um deles, ora na mão ora no bolso; e, o outro, preso em seu blusão por alfinete. Os frascos, que ele declarou que continham nitroglicerina, só apareceram, evidentemente, no momento do sequestro. As armas estavam acondicionadas dentro dos falsos curativos e do gesso.

A aeronave mudou a sua rota para Georgetown, aonde, após ter sido reabastecida, foi permitido (pelo próprio sequestrador) o desembarque de todos os passageiros e também dos Comissários de Bordo, permanecendo somente um deles no avião. Depois de outro pouso técnico em Curaçao, a aeronave aterrou em Havana, quando, então, *o sequestrador foi retirado do seu interior, tendo antes os revólveres e os dois frascos sido apreendidos pelas autoridades militares cubanas.*

Uma novidade surgiu nesse sequestro: *o sequestrador, no dia seguinte à chegada em Havana, foi visto na via pública pelos próprios tripulantes brasileiros.* O autor do sequestro, conforme apurado no IPM, foi o estudante brasileiro, solteiro, Clóvis Michels, procurado pela Justiça Militar brasileira e com prisão preventiva já decretada.

NONO SEQUESTRO 1º de julho de 1970 (sequestro frustrado)

Aproximadamente às 10h 25 dessa data, nas proximidades da capital de São Paulo, o avião do tipo Caravelle, prefixo PP-PDX, pertencente à Cruzeiro do Sul, foi sequestrado por três indivíduos e uma mulher que haviam embarcado no Aeroporto do Galeão. O grupo pretendia desviar a rota da aeronave para Cuba, transportando 40 presos que seriam libertados em troca dos passageiros.

Por proposta do Comandante do avião, e aceita pelos sequestradores, a aeronave regressou ao Galeão para reabastecimento, quando, então, numa medida coordenada dos Órgãos de Segurança da FAB, a bequilha do trem de pouso do avião foi metralhada, o que impossibilitou a aeronave de *taxiar*. Em brilhante e ousada operação militar, o avião foi retomado, tendo sido presos os sequestradores e libertados todos os tripulantes e passageiros. Na refrega, foi gravemente ferido um dos sequestradores, que veio a falecer, alguns dias depois, no Hospital de Aeronáutica do Galeão, para onde havia sido removido.

O IPM instaurado pelo Ministério da Aeronáutica concluiu que *os sequestradores não foram considerados criminosos primários, pois cometeram uma série de crimes, partindo da filiação a uma organização subversiva (Aliança Libertadora Nacional – ALN), identidades falsificadas, roubos de residência e automóvel, assaltos a estabelecimentos bancários, culminando com a tentativa de sequestro do Caravelle. Participaram, ainda, de treinamentos clandestinos de tiro e de instrução relativa à fabricação de explosivos caseiros.*

O grupo efetuou o sequestro com três armas: uma pistola calibre 45 e um revólver calibre 38, que foram conduzidos por Jessie Jane presos ao ventre e cobertos por uma camada de *Vulcan-espuma* para simular gravidez; a terceira arma, que era uma pistola tipo *Beretta*, calibre 6.35, foi transportada no sapato de Eiraldo Palha Freire.

A relação dos 40 presos políticos que deveriam ser libertados foi colocada dentro

de uma caixa de fósforos atrás do quadro da Santa Ceia, na gruta de Nossa Senhora do Parque Monumento, no Horto Florestal, em Niterói; e uma cópia, numa caixa coletora dos Correios. A carta-manifesto foi composta segundo o modelo do manifesto publicado por ocasião do sequestro do Embaixador da Alemanha, e colocada num envelope deixado também na caixa dos Correios, no Aeroporto do Galeão.

Em julgamento realizado pelo Conselho Especial de Justiça, na 1ª Auditoria da Aeronáutica, os sequestradores, além de terem os direitos políticos cassados pelo prazo de 10 anos, sofreram as seguintes penas: Colombo Vieira de Souza Júnior (24 anos de prisão), Jessie Jane (18 anos de prisão) e Fernando Palha Freire (12 anos de prisão).

Essa foi a qualificação resumida dos participantes do sequestro abortado: Jessie Jane, solteira, 22 anos, sem profissão definida, natural de Minas Gerais; Fernando Palha Freire, solteiro, 21 anos, sem profissão definida, natural do estado do Pará; Colombo Vieira de Souza Júnior, solteiro, 22 anos, sem profissão definida, natural do estado de Goiás; Eiraldo Palha Freire, solteiro, 25 anos, estudante, natural do estado do Pará, que faleceu poucos dias depois da retomada do avião, quando ainda se encontrava em tratamento no Hospital de Aeronáutica do Galeão. Era irmão do sequestrador Fernando Palha Freire.

DÉCIMO SEQUESTRO 4 de julho de 1970

Nessa data, às seis horas da manhã, o passageiro identificado posteriormente como Carlos Alberto de Freitas, embarcou em Belém, no avião tipo YS-11 (Samurai), prefixo PP-CTJ, pertencente à Cruzeiro do Sul, e que tinha a cidade de Macapá (Amapá), como local do primeiro pouso.

Com aproximadamente 50 minutos de voo, já estando a aeronave no tráfego visual para o pouso em Macapá, o passageiro, penetrando na cabine de pilotagem, tendo numa das mãos um frasco que dizia conter nitroglicerina e, na outra mão, uma *garrucha*, ordenou ao Comandante do avião que rumasse para Havana.

A aeronave pousou em Caiena (Guiana Francesa), onde foi reabastecida, e onde todos os passageiros, e respectivas bagagens, foram desembarcados na cabeceira da pista. Prosseguindo o voo somente com a tripulação, foi realizado outro pouso em Antígua, para novo reabastecimento. Nesse aeroporto, o avião foi cercado por uma tropa local o que *deixou o sequestrador bastante nervoso e ameaçando tomar atitudes contra os tripulantes.* Em San Juan (Porto Rico), o sequestrador fez novas ameaças, quando percebeu que agentes do FBI estavam dispostos a invadir o avião.

Os depoimentos tomados pelo Encarregado do IPM comprovaram ainda que, durante o voo, o sequestrador proferiu violento discurso contra o governo do Brasil; apurou-se também que ele estava sendo procurado ativamente pela Polícia brasileira, pelo fato de haver desviado vultosa importância da Universidade Federal de Belo Horizonte, para destiná-la à subversão no país. No desembarque em Havana, o sequestrador informou ao oficial cubano que havia subido ao avião, que o frasco continha apenas loção para cabelo e que não dispunha de outras armas!

Na semana seguinte, a imprensa carioca publicou uma notícia referente à esposa do sequestrador que, desconhecendo as ligações subversivas do marido, entrara na Justiça com uma ação de anulação de casamento. Carlos Alberto de Freitas era natural do estado de Minas Gerais, casado, 28 anos e professor de filosofia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Pirataria Aérea passou a ser um delito internacional, sendo crime contra a Humanidade, criando um clima de apreensão e insegurança para os passageiros e tripulantes e, em consequência, comprometendo a confiança no transporte aéreo.

A surpresa, o pavor e a covardia com que os sequestros de aeronaves são praticados, classificam esse delito como permanente perigo às coletividades que estão habituadas a se utilizarem do transporte aéreo comercial ■

ANATOMIA DE UM CRIME

31 de março de 1964

Decolamos bem cedo de Campo Grande para São Paulo, na aeronave B-25 5117, comandada pelo Cap Av Ernani, sendo eu o outro piloto.

Após três horas de voo pousamos em Congonhas (SP). Sendo uma missão de correio, após cumprirmos todas as formalidades e adotarmos as providências cabíveis junto ao posto CAN, caminhávamos pelo saguão do aeroporto quando encontramos, casualmente, um coronel do Exército (nosso conhecido, em razão de eventuais passagens suas por Campo Grande).

Nesse encontro fortuito procurei manter-me discretamente afastado de ambos, uma vez que a *distância* (antiguidade) que me separava do Cap Ernani era de algumas várias páginas do *tico-tico*, enquanto em relação ao coronel é dispensável qualquer comentário ante qualquer almanaque.

Passado algum tempo, nos despedimos do coronel e efetuamos as ações necessárias junto aos órgãos operacionais, após o que decolamos de volta a Campo Grande.

3 de abril de 1964

Ao fim da madrugada, decolamos de Campo Grande no C-45 1362 para realizar o CAN Oeste, que atendia às necessidades de algumas pequenas unidades do Exército, isoladas de tudo e de todos ao longo da fronteira com a Bolívia. Nossa tripulação era comandada pelo 1º Ten Av Puget, sendo eu o outro piloto, e o 3º sargento Almir, o mecânico.

Essa Linha partia de Campo Grande, pousava primeiramente em Corumbá, seguindo, após, para Cáceres, uma pequena cidade à margem esquerda do Rio Paraguai. A partir daí, partíamos para a essência do CAN Oeste propriamente dito, qual seja: apoio aos pelotões de fronteira – quatro pequenas unidades do Exército, subordinadas ao Batalhão de Fronteira sediado em Cáceres. O mais afastado era Casalvasco; o mais próximo, Corixa. Os restantes, Porto Esperidião e Fortuna, completavam o objetivo de nossa missão.

Por oportuno, faço aqui uma ligeira pausa para registrar uma realidade que a mim causava – e sempre causou – muita estranheza e perplexidade: a posição geográfica da pista de Fortuna situava-se no terreno com uma cabeceira na Bolívia e outra no Brasil. Ao que se saiba, nunca houve qualquer ocorrência de atrito ou discórdia a respeito. Entre nós o que ocorria eram gozações, quando, de forma jocosa, afirmava-se que uma *pane* ou eventual pernoite no lado boliviano proporcionaria *diárias* em dólares. Entretanto por paradoxal que possa parecer, a torcida e o empenho era justamente para que isso nunca acontecesse, uma vez que provavelmente haveria sempre alguém para, maldosamente, duvidar da veracidade dos fatos, por mais verdade que fosse. Daí porque nunca houve qualquer episódio relacionado ao assunto.

Retomando o foco da narrativa, havia sempre o mesmo registro nos relatórios de voos anteriores, em que constava a existência de uma *indicação errada da temperatura do óleo* no termômetro do painel, referente ao motor direito, sugerindo *pane* do instrumento, o que nos causou profunda estranheza, uma vez que, nesse dia, não era somente a temperatura do óleo que se nos mostrava alta, posto que a pressão do óleo, por seu turno, se apresentava baixa, como o previsto para o desempenho do motor naquelas condições.

Assim, *com um olho no padre e outro na missa*, decolamos naquela manhã rumo a Corumbá, aonde chegamos após 1h15 de voo. Já no solo, enquanto cuidávamos das ações operacionais na Sala de Tráfego, a fim de nos inteirmos das condições meteorológicas na área e na rota, principalmente quanto às possibilidades de chegada de alguma frente fria procedente da Bolívia – para cuja fronteira nós deveríamos prosseguir – o Sargento Almir acompanhava os pormenores do reabastecimento.

Passados alguns minutos, quando já me dirigia ao avião, um pouco antes de alcançar o pátio de estacionamento, fui

interceptado por ele, conduzindo em uma das mãos uma pequenina chapa triangular metálica e dizendo: – *Tenente, o avião foi sabotado!*. Fiquei surpreso e espantado e fomos ao encontro do Puget, que já havia feito o Plano de Voo e vinha em nossa direção. O sargento prosseguiu sua narrativa: ao acessar o tanque de óleo do motor direito para completar o reabastecimento, a tampa do tanque saltou perto de seu rosto em razão da alta temperatura. Por essa razão fora checar visualmente o alojamento do trem de pouso, em baixo do motor direito, e constatou a existência de uma pequena placa metálica ali colocada intencionalmente para bloquear a válvula *by pass*, obstruindo, com isso, a passagem do óleo para o motor.

De modo imediato reformulamos tudo e, após uma pequena pausa nas ações e uma rápida mesa redonda, o Puget – contendo seu sentimento de revolta e indignação – decidiu prudentemente pelo retorno a Campo Grande. Certamente o *autor da façanha* estaria acompanhando o desenrolar dos fatos, aguardando notícias, tais como a *não chegada do avião a Corumbá* ou a *queda de um avião no Pantanal*, uma vez que certamente sabia que o avião não dispunha de passo bandeira e, dessa forma, não voava monomotor.

Assim, mantivemos o Plano de Voo *mentiroso* para Cáceres. Decolamos e, ao invés de aproarmos para Cáceres, regressamos a Campo Grande (felizmente a meteorologia ajudou e o tempo estava totalmente aberto). No painel de instrumentos, tudo dentro dos conformes. A etapa era minha e ficara combinado que seria feito um pouso bem curto em Campo Grande. Eu pararia o avião bem antes de atingir o meio da pista e o Sargento Almir desceria rapidamente e recolocaria a placa no lugar encontrado, dando a ideia de que nada fora constatado pela tripulação.

Assim foi feito. Chegamos ao pátio e estacionamos o avião no prolongamento do lado direito externo do hangar, e passamos a observar atentamente tudo o que se passava



no entorno, principalmente as pessoas que, por qualquer razão, se aproximavam do avião. *Oficialmente* tínhamos regressado para pesquisar o *desempenho estranho do motor, com indicações absolutamente discrepantes*.

Em seguida fomos ao encontro do Cap Ernani, Comandante da Esquadilha de Adestramento. Nosso objetivo era tentar flagrar quem ia retirar a placa do lugar. Deixamos essa tarefa de vigilância, momentaneamente, a cargo do Sargento Almir, e fomos ao gabinete do Comando relatar um *resumo da ópera*, sem de leve suspeitar que o Comandante pudesse de alguma forma estar envolvido na ocorrência – o que bem mais tarde viria a se confirmar, com sua prisão e destituição do Comando. Puget e eu saímos da Sala do Comando e voltamos ao

hangar. Após vários vai-e-vem e incertezas, uma única certeza: *a placa desapareceu!*

Voltamos à Sala do Comando. Ambiente tenso, carregado! Durante aquele pequeno espaço de tempo pouquíssimas pessoas tiveram acesso ao avião, dentre elas, é evidente, o próprio sabotador, e que viríamos a descobrir logo depois tratar-se de um segundo sargento, pessoa totalmente insuspeita, não só por sua competência profissional como, também, por desfrutar de respeitável conceito pessoal. Após ser descoberto e preso, adentra a Sala do Comando o 1º Ten Av Medeiros (falecido há bastante tempo), empunhando a tal plaquinha, que havia sido jogada ali pela janela, por alguém, em algum momento.

Foi a última vez que vi o sargento, mas jamais pude esquecer-me dele e do

episódio, buscando interpretar em meus pensamentos certas atitudes do ser humano. Nunca poderia imaginar conduta tão vil e ignóbil, partindo de uma pessoa que desfrutara da atenção e do respeito de meus tios e primo, em cuja casa ficou hospedado em Corumbá, para que não ficasse confinado em quartel, justamente por apreciar seu perfil respeitoso e comedido.

Lembrava-me de algumas viagens ao Rio de Janeiro quando, por alguma razão ou compromisso assumido, era necessária nossa presença bem cedo na segunda-feira, e chegávamos no domingo pela manhã. Eu passava então mais tarde, de carro, com um amigo, para buscá-lo e irmos à praia todos juntos, uma vez que ele não dispunha de conhecidos ou amigos na área e, inclusive, dormia no avião. Acresce, ainda, que muitas vezes fora meu *copiloto* em diversas missões de T-7 ou C-45, prática que adotávamos rotineiramente na nossa Unidade, em razão do reduzido número de pilotos para dar conta do elevado número de missões a ser realizado, o que acarretava uma espantosa média mensal sistemática (sempre na faixa de 80 e 90 horas, por piloto). Todo esse quadro veio a sedimentar uma respeitosa amizade, a qual se sustentava rigidamente nos limites do regulamento militar.

O fato é que essas narrativas convergem sempre para um mesmo ponto... de interrogação: O que leva uma pessoa a sabotar um avião, que conduzia um sargento mecânico, colega seu, chefe de família, pai de uma pequena criança? Passado algum tempo, soube – sem qualquer comprovação – que durante a fase de interrogatório que resultou em sua cassação, em Santos, talvez num arrependimento serôdio, ele teria declarado: – *A única coisa que eu lamento um pouco é que o Ten Vianna estava a bordo!*

E eu termino este relato – para conhecimento e meditação das atuais gerações – parafraseando um conhecido e renomado personagem humorístico televisivo: – *Não precisa explicar... eu só queria entender!* ■

MAESTRO

José Pereira Carneiro

Cel Av

jospicar@hotmail.com

A aeronave C-118, Douglas DC-6 B versão passageiro, foi empregada pela Força Aérea Brasileira entre 1970 e 1975, e designada para o 2º/2º Grupo de Transporte situado na Base Aérea do Galeão. Seus primeiros pilotos e mecânicos fizeram curso na VARIG. Em resumo e como principais características, a aeronave era dotada de quatro motores, potência unitária de 2.400 HP, conduzia 82 passageiros, cruzava a cerca de 450 quilômetros por hora e tinha autonomia de 7.600 quilômetros. O DC-6 B foi usado por várias empresas, entre elas SAS e VARIG. Na SAS, foi a primeira aeronave transportando passageiros a cruzar o Atlântico Norte. Quando chegaram para a FAB estavam bastante usadas e degradadas, com mais de 40.000 horas de célula. Depois da operação na FAB foram doadas ao Paraguai.

Em 1971, após mais de cinco anos como instrutor de voo em Pirassununga, foi transferido para a Base Aérea do Galeão, passando a concorrer ao quadro de pilo-

tos do 3º Esquadrão de Transporte Aéreo (ETA 3), dotado de 18 aeronaves C-47, Douglas DC-3, e de outras de menor porte. Ali tive a felicidade de conhecer o Brasil e a Região Amazônica. Na ocasião pude comprovar a dedicação dos especialistas daquela Unidade, disponibilizando diariamente dezenas de suas aeronaves para o voo.

Nas primeiras missões, tinha como companheiros de cabine pessoas que nunca vira antes. Oficiais antigos, alguns já com a cabeça branca, eles muito me ensinaram. Como eram experientes! Conhecedores profundos da Amazônia. Ao voarmos por vários dias em aeronaves com precários instrumentos de navegação, sem piloto automático e sem radar, eles encontravam pequenas aldeias e povoações remotas. Informavam que os mapas aeronáuticos eram imprecisos e continham falhas. Estavam sempre certos ao afirmar que, após cinco minutos de voo, encontraríamos uma pista de terra ou de grama e à direita de um rio. Muitas vezes, a visibilidade tornava-se mais difícil pelo surgimento do nevoeiro de

superfície (aru), que teimava em colar nas copas das árvores.

A chegada nessas localidades distantes era ansiosamente esperada e o pouso uma festa! Realizávamos um trabalho útil e prazeroso ao levarmos médicos, enfermeiros e remédios às populações desassistidas e carentes. Nas viagens encontrávamos índios que eram realmente índios.

Voando no ETA 3 e em outras Unidades participei de missões do Projeto Rondon, transportando universitários de diversas áreas para o interior do Brasil e da Amazônia. Aqueles jovens, de volta para suas cidades, propagavam a realidade das regiões visitadas. Por essa razão, julgo imprescindível a continuidade do Projeto Rondon na Região Amazônica, para o esclarecimento da população brasileira sobre aquela extensa área e para o treinamento de tripulações. O Projeto Rondon leva o nome e homenageia o venerável marechal de origem indígena, que ligou nossas fronteiras usando telégrafo.

Bem mais tarde, servindo na Amazônia e voando outras aeronaves, conheci localidades remotas e fronteiriças guarnecidas por Pelotões Especiais de Fronteira, como Palmeiras do Javari, Japurá, Estirão do Equador, São Joaquim e outras. Ali trabalhavam militares abnegados em sua missão patriótica e de sacrifício. Esses locais dependiam e dependem da presença atuante e continuada da FAB.

O conhecimento da Amazônia por nós brasileiros poderá enterrar o mito de *Amazônia intocável*, defendido por interesses poderosos e contrários à unidade territorial e à exploração das riquezas nacionais em proveito do nosso povo. Eles, certamente, já conhecem a biodiversidade e a riqueza do subsolo, onde se encontram minerais estratégicos e raros.

Conhecedor dessa vulnerabilidade, visando estimular o povoamento e a ocupação da Amazônia, o governo militar iniciou a construção da rodovia Transamazônica, providência abandonada pelos governos *democratas* que se sucederam. Os milita-

res ainda incentivaram o deslocamento de famílias do sul do país para a região. Essa visão estratégica resultou no surgimento, em plena Floresta Amazônica, de cidades como Lucas do Rio Verde e Sorriso, que é considerada a capital brasileira do agronegócio. Elas ostentam um índice de desenvolvimento humano (IDH) semelhante ao de países do Primeiro Mundo.

O interesse de outros países e de organizações estrangeiras na Amazônia brasileira vem de longa data, mas tem se acentuado nos últimos anos. Usam a proteção do meio ambiente e a preservação da Floresta Amazônica como pretexto para intervir em nossos assuntos internos, afrontando claramente nossa soberania. Para conseguir seus objetivos de reservar as imensas riquezas do solo e do subsolo da vasta região e explorá-las em seu benefício, utilizam argumentos diversos, assim como evitar o aquecimento global, não alterar o clima do planeta, proteger povos indígenas etc. Alguns argumentos chegam ao ridículo ao afirmar, por exemplo,

que os gases liberados pelos bovinos nas pastagens criadas na região aumentam a camada de ozônio, como se os bovinos dos demais países não emitissem gases.

Várias instituições procuram influenciar a opinião pública, passando a ideia de que nossa Amazônia deve permanecer intacta, atuando como *pulmão do mundo*. Se assim fosse, seria justo que os demais países ressarcissem o Brasil para que continuassem a respirar, pagando dezenas de bilhões de dólares ou de euros ao ano, o que não ocorre. Usam *formadores de opinião* constituídos por parte de uma imprensa irresponsável e impatriótica, assim como se valem de instituições religiosas que, supostamente, protegem índios, alardeados por eles como os legítimos proprietários da terra, afirmação que não encontra suporte na história desses povos em nenhuma parte do planeta. Levando esse raciocínio ao extremo, o atual proprietário de um apartamento em Ipanema no Rio de Janeiro, fruto do seu trabalho durante anos, não seria o dono desse imóvel. Ele

pertenceria ao povo Tupi-Guarani. Usam personalidades para emitir opinião sobre assunto que desconhecem, repercutindo em uma população pouco esclarecida.

Com a participação de *índios*, impedem a construção de hidrelétricas ou outras ações de governo necessárias ao desenvolvimento da região. Setores do próprio governo contribuem para alimentar esse projeto alienígena. Todas essas instituições e pessoas atendem a interesses poderosos, recebendo fortunas para exercer esse papel vergonhoso e nefasto aos interesses nacionais. Normas absurdas do próprio governo determinam que brasileiros não podem entrar nas reservas indígenas.

Madeiras nobres como o mogno são exportadas das terras indígenas. A situação lembra a extração do ouro das Minas Gerais nos séculos XVII e XVIII, quando era levado para a Inglaterra.

Organizações Não-Governamentais (ONGs), como *WWF* e *Greenpeace* têm atuação destacada na *proteção da Amazônia* e prestam serviço a outros países. Em 17 de outubro de 2017, uma aeronave da *Greenpeace* se acidentou na região e uma cidadã sueca faleceu. Estava realizando *voos de observação*, fato aceito passivamente por nós. Quem deve realizar voos de observação em território nacional é nosso governo. Essas ONGs não interferem, por exemplo, na exploração de minérios e destruição de florestas do Canadá e do Alasca, como se pode observar em *Discovery Channel*, na série *Febre do Ouro*.

Em 19 de setembro de 2017, houve uma histeria nacional e internacional quando o Presidente Temer extinguiu por Decreto a Reserva Nacional de Cobre e Associados (RENCA). O Decreto visava regulamentar a exploração dos recursos minerais existentes na área. A reserva foi criada no governo militar para explorar futuramente esses minérios, considerados estratégicos para a segurança nacional. O fato evidencia o grau de desinformação geral sobre o assunto e o interesse em impedir a exploração das riquezas nacio-

nais. Na ocasião, houve até manifestação indignada da modelo Gisele Bündchen.

Nenhuma nação abre mão de suas riquezas. Na *conquista do oeste*, os Estados Unidos definiram como uma de suas Políticas de Estado a exploração do seu território do Atlântico ao Pacífico. Na ocasião, passaram por cima de nações indígenas em batalhas memoráveis. Esses povos foram confinados em reservas convenientes ao governo, tal como ocorreu com os Apache, Comanche, Navajo, Cherokee, entre outros. Assim, os Estados Unidos transformaram-se na maior nação da Terra. Essas nações indígenas se integraram à sociedade, passando a respeitar suas leis e lutaram ao lado dos demais cidadãos para a defesa nacional, quando solicitadas.

Os recursos naturais são finitos e a população da Terra é e será cada vez mais carente de alimentos. A área da Amazônia constitui-se na última grande reserva agricultável do planeta.

O Brasil tem uma extensão territorial 8.511.965 quilômetros quadrados. As terras indígenas somam 1.173.873 quilômetros quadrados. Assim, as terras reservadas aos índios representam 13,8% de toda nossa área e 23% do território amazônico, onde se estima que vivam menos de 500 mil índios. A extensa área foi demarcada por forte pressão de outros países. Governantes fracos e medíocres se submeteram a essa pressão.

A Reserva Raposa Serra do Sol – imensa área contínua e maior do que vários países da Europa, situada nas fronteiras com a Venezuela e a Guiana, foi demarcada pelo ex-Presidente Fernando Henrique (1994) e homologada pelo ex-Presidente Lula (2005). Em 2009, o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu em favor dos índios a desocupação da área pelos agricultores, no conflito com os arroteiros pela posse da terra. Os arroteiros estavam assentados na região desde a década de 1970. Nas últimas horas do seu governo (2016), a ex-Presidente Dilma decretou que a Reserva Biológica de Manicoré seria administrada

pelo Instituto Chico Mendes. Todos esses governantes contrariaram frontalmente a Constituição, comprometendo nossa soberania e a unidade territorial. Cometeram crime de lesa-pátria.

A Reserva Raposa Serra do Sol, com apenas 20 mil índios, tornou-se uma região de potencial conflito, agravado pela recente invasão de venezuelanos. Nesse episódio, o Barão do Rio Branco revirou-se e vomitou em seu túmulo, passando a sonhar com a Bandeira Nacional sendo hasteada em um mastro de mogno de trinta metros de altura, fincado no topo do Monte Roraima. Esses governantes deveriam saber que uma nação se concretiza pela existência de um território, de uma população e pelo reconhecimento internacional.

A revisão da demarcação das terras indígenas é urgente e imprescindível para manter a unidade nacional, explorar nossas riquezas e evitar conflitos futuros. Essa é uma das maiores vulnerabilidades para nosso país sobre segurança, e que envolve a área militar. Não se vislumbra nos atuais governantes de todos os níveis condições morais e intelectuais para iniciar essa empreitada. Encolhidos debaixo da cama, afagando privilégios, não enxergam um palmo além do próprio umbigo. Não são estadistas! É improvável que lutem para que o Brasil alcance a estatura estratégica exigida por sua importância entre as nações desenvolvidas. A situação é agravada pela desorganização atual do Estado brasileiro e pela existência de um extrato social inculto e, lamentavelmente, doentio. O caminho para a solução é longo, passando por mudanças nos currículos escolares, buscando esclarecer a população para que apoie vigorosamente a revisão, mostrando-se digna da herança territorial recebida dos nossos antepassados e merecedora do presente de uma natureza generosa.

Em 1972, fui transferido para o 2º/2º Grupo de Transporte, passando a voar o C-118. Esse foi o avião que mais voei enquanto permaneci na ativa, salvo as horas voadas na aeronave North-American

T-6. Em sua operação tive apenas alguns incidentes. O avião era dócil de comando, tornando o voo uma grande satisfação.

Entretanto, devido à falta de suprimento e ao desgaste natural pelo longo tempo de uso, foi apelidado de *maestro: em cada parada um concerto!* Tornou-se indesejado nos aeroportos por deixar resíduos de óleo onde estacionava. A infraestrutura aeroportuária o recebia com maus olhos por despejar nos terminais um grande número de passageiros que usavam os serviços sem nada pagar.

Trabalhando inicialmente na manutenção, conheci suas manhas e exigências. Nas inspeções regulares, mecânicos experientes e dedicados pareciam formigas, verificando os diversos sistemas. Nas inspeções maiores, o cheque final era feito no deslocamento Galeão-Porto Alegre-Galeão, com arremetida na final do Salgado Filho. Se aprovada, a aeronave era colocada na linha de voo. O C-118 exigia cuidados constantes sobre o funcionamento dos seus inúmeros cilindros, assim como era preocupante a operação em alguns locais. Por exemplo, ao aplicar o reverso em La Paz, tendia a parar os motores pela rarefação do ar, o que dificultaria a frenagem e o controle no solo.

A forte demanda de passageiros influenciava a tripulação para transportar um número maior do que a capacidade normal. Desse modo, era comum trazer uma *penca* de crianças nos bancos, aumentando o número de pessoas a bordo. Esse procedimento, embora respeitasse o peso máximo, era condenável.

Achava gratificante transportar estudantes do Projeto Rondon. Em uma das

missões, decolávamos de Manaus à meia noite e, em voo direto, ao nascer do sol, chegávamos a Porto Alegre.

Quando a aeronave foi doada ao Paraguai fomos designados para ministrar instrução aos pilotos. Em vinte e oito dias formamos sete comandantes. A missão foi simplificada, uma vez que os pilotos voaram Eletra.

Na operação dessa aeronave ocorreram alguns fatos pitorescos:

– A missão noturna consistia no transporte de oficiais aviadores e de outros Quadros, que estavam cursando e Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), do Rio de Janeiro para São José dos Campos. Uma pane na corrida de decolagem forçou sua abortagem. Trocamos de aeronave e no início do táxi o mecânico informou: – *Capitão, somente a metade dos passageiros está a bordo*. Concluí que a outra metade havia seguido para a rodoviária!

– Transportávamos universitários do Projeto Rondon de Manaus para o Rio de Janeiro, com pouso em Brasília. O Comandante da aeronave, que também era o Comandante do Esquadrão, informara antes da saída de Manaus que não permitiria que os estudantes levassem animais, tal como era comum nessas viagens, mas proibido pelo IBAMA. Após o pouso em Brasília, ao sair da cabine atrás do Comandante, um mico passou rente ao seu rosto, voando de um bagageiro ao outro. Contendo o riso, notei que o Comandante estava furioso. O mico, assustado, fugiu para a cabine e sumiu embaixo do painel de instrumentos. Somente foi encontrado após três horas, obrigando sua busca no meio de toda a

fiação. O infrator ficou em Brasília com o mico e tudo mais!;

– A pane em Brasília, exigia troca de um dos motores. Após verificar o manual de voo, optou-se pela decolagem trimotora para o Galeão. A troca na sede seria mais fácil. O manual permitia o traslado trimotor, mas os parâmetros eram considerados sobre aeronave nova, pouco tempo de voo e em campo menos elevado do que Brasília. Solicitada, a operação foi autorizada pelo Comando do Transporte Aéreo (COMTA). O traslado, mais do que uma temeridade, foi uma irresponsabilidade. Uma simples ocorrência em outro motor, em qualquer fase do voo, resultaria em acidente grave. Irregularidade maior ainda, uma vez que os pilotos eram os oficiais de operações e de segurança de voo do Esquadrão. Entretanto, após uma decolagem angustiante, a aeronave comportou-se muito bem. Oficiais do COMTA, alertados sobre o risco da missão que haviam autorizado, a cada dez minutos queriam saber sobre o andamento do voo, se estava tudo normal. Mais que normal, o avião tinha desempenho magnífico. Vazio, com a potência bem ajustada e em nível mais elevado, ultrapassou um AVRO da mesma Unidade, que decolara pouco antes, e cujo Comandante era também o novo Comandante do Esquadrão. Por um período, voamos essas duas aeronaves. Tendo pousado bem antes do AVRO, o Comandante chamou-me depois em sua sala para dizer que respeito era bom... e ele gostava!

O apelido de *Maestro: em cada parada um concerto*, mais do que um desrespeito e uma confusão ortográfica, foi uma grande injustiça para com o C-118! ■



UM ACIDENTE EM CACHIMBO

Ten Brig Ar Masao Kawanami

maskaw@hotmail.com



Foto: Sgt Johnson Barros

Em 29 de setembro de 2006, tivemos um acidente de grandes proporções e triste memória, como sói acontecer, quando há o envolvimento de aeronaves de transporte de passageiros. Foi aquele ocorrido entre a aeronave da empresa de transporte aéreo GOL, procedente de Manaus para Brasília, e a aeronave LEGACY, que havia decolado de São José dos Campos com destino a Manaus. A meio caminho entre Manaus e Brasília, as aeronaves chocaram-se em voo; a aeronave da GOL cumprindo linha aérea, e o LEGACY sendo trasladado para os Estados Unidos. O LEGACY, com algumas avarias, conseguiu pousar no aeródromo de Cachimbo, mas infelizmente a aeronave da GOL caiu sem deixar sobreviventes.

Este fato fez-me lembrar de outro acidente ocorrido há quase 60 anos, também nas proximidades do Cachimbo, com uma aeronave Curtiss Commander C-46 da empresa de transportes aéreos REAL, de matrícula PP-AKF.

O ACIDENTE

Era início de dezembro de 1960. O voo do AKF havia se iniciado na manhã daquele dia, decolando de São Paulo, do aeródromo de Congonhas, para Manaus, com escala em Campo Grande e Cuiabá. De Cuiabá fez plano direto para Manaus, fora de aerovia, sem sobrevoo de Cachimbo. Isto é que se constituiu no risco. Vigorou a *Lei de Brooke*.

Quando estava voando no través de Cachimbo – ponto mais distante de qualquer

apoio, houve necessidade de embandeirar o motor esquerdo, se não me falha a memória, e então os pilotos aproaram para aquele aeródromo, em condição monomotor.

Entraram em contato com o Centro Manaus por radiotelegrafia e foram reportando toda a progressão do voo: que Cachimbo estava na proa; que estava cruzando o Rio Teles Pires; que estava perdendo altura porque o MD estava perdendo potência; que a temperatura do óleo estava no limite; que estavam avistando a Serra do Cachimbo; que estavam passando o Rio Cristalino; e que estavam a cinco minutos do Cachimbo. Naquele momento, o radiotelegrafista informou que o avião estava muito baixo, na iminência de bater na copa das árvores, e que iria então travar o manipulador do transmissor. O Centro Manaus acompanhou todo esse desenlace até ao momento em que o transmissor silenciou precisamente às 20h10 Z, de acordo com aquele Centro.

A aeronave transportava 11 passageiros, dois pilotos, um radiotelegrafista e a comissária de bordo, totalizando 15 pessoas na aeronave, fora a carga, por se tratar de avião misto, passageiro e carga.

ACIONAMENTO DO 2º/10º GAV

O expediente na BASP já havia sido encerrado, quando o Esquadrão de Busca e Salvamento foi acionado. A tripulação de serviço *Alerta SAR* foi acionada e decolou naquele fim de tarde com destino a Cachimbo, para iniciar as buscas tão cedo quanto pos-

sível. O Comandante da Base Aérea de São Paulo, onde estava sediado o 2º/10º GAV, Cel Av Roberto Faria Lima, em coordenação com o Comando do Esquadrão, determinou que fosse preparado um helicóptero H-13 a ser transportado para Cachimbo, antevendo a necessidade daquele tipo de aeronave com o objetivo de complementação da missão com resgate. Não havia condição do H-19, helicóptero maior e mais adequado, chegar a Cachimbo voando nem transportado em tempo útil. Ao mesmo tempo, foi acionado o 1º GTT, a fim de disponibilizar uma aeronave C-82 para embarcar um H-13 desmontado.

Eu havia saído no fim do expediente na condução da Base para o curso de inglês (YAZIGI), e regressaria mais tarde, em outra condução.

Sem saber de nada, cheguei às 23h30 no ônibus da Base, quando fui acionado pelo Oficial de Serviço SAR, a fim de que me apresentasse imediatamente para seguir para Cachimbo num C-82, guarnecendo um H-13, e que me dirigisse ao Hangar do ESM.

Por volta de meia noite dirigi-me para o hangar pronto para a missão. O C-82 estava na porta do hangar, e o H-13 já desmontado sendo preparado para embarque, levando suprimento, incluindo combustível gasolina de 80 octanas, óleos lubrificantes e todo ferramental necessários de 1º e 2º escalão, tarefas das quais participei como Chefe de Suprimento e Manutenção de helicópteros do Esquadrão.

Embarcaram, constituindo a equipe, o



2º Ten Esp Av Eron Bezerra, o 2º Sargento QAV Shiro Suga, mecânico, e eu, encarregados de operar o H-13 no Destacamento de Aeronáutica do Cachimbo na busca da aeronave acidentada, e possível resgate de sobreviventes.

O C-82 decolou às 02h30 local, 05h30 Z. Chegamos a Campo Grande ao nascer do sol. Acompanhando o Comandante do C-82, fomos nos apresentar ao Comandante do então Destacamento, Ten Cel Av Ary Sayão Caldeira, que nos aguardava, mesmo àquela hora, avisado que estava pelo Cel Faria Lima. Seguimos imediatamente para Cuiabá para pernoite. Chegamos a Cachimbo logo ao amanhecer.

O Destacamento do Cachimbo estava movimentado, com aeronaves DC-3 e C-46 da REAL, C-45 e CA-10 da Base Aérea de Belém, engajadas na busca e no apoio à operação, além do SA-16 que havia decolado, na véspera, de Cumbica. As aeronaves da REAL transportavam gasolina e óleo.

Naquela tarde chegou outro SA-16, procedente da 1ª Seção de Busca e Salvamento sediada na BABE. Nesta aeronave veio também o Cap Av Silvio Monteiro, Comandante daquela seção, como passageiro, por estar indisponível para voo em virtude de estar com o olho esquerdo inflamado; tinha um tampão encobrindo a visão. A sua vinda, naquela condição, foi muito providencial, pois como mais antigo... e claro... conhecedor da atividade, passou a ser o coordenador

daquele Subcentro de Coordenação de Busca e Salvamento. Logo ao tomar conhecimento da situação, fez uma reunião com todos os tripulantes, o pessoal do efetivo do Destacamento, bem como com todo o pessoal da REAL presente: tripulantes, inclusive comissários, mecânicos e pessoal de apoio e todas as demais pessoas envolvidas. Ao iniciar a reunião disse, textualmente: – *Para aqueles que não me conhecem, eu sou o Cap Silvio Monteiro, Comandante da 1ª Seção de Busca e Salvamento de Belém, e como o mais antigo dos oficiais envolvidos, passarei a ser o coordenador desta operação.* E passou imediatamente a atuar como tal.

Naquela mesma noite, o H-13 já estava montado para realizar o voo de experiência logo cedo no dia seguinte, e ser engajado na busca, conforme havia determinado o coordenador.

A BUSCA

As buscas foram reiniciadas na manhã do dia seguinte, tão logo as condições meteorológicas permitiram. Forte nevoeiro pela manhã, com o conhecido *ARU*.

Vários voos foram realizados ao longo da rota pelas aeronaves engajadas, principalmente depois do Rio Teles Pires, na marcação magnética do NDB de Cachimbo. Busca preliminar e padrão Pente naquele trecho, particularmente depois do Rio Cristalino.

O H-13, também foi engajado, fazendo a busca padrão Leque, tendo Cachimbo como centro, a 500 pés de altura e raio de apro-

ximadamente trinta quilômetros, conforme determinado pelo subcentro, considerando as informações reportadas pela aeronave acidentada: cinco minutos do Cachimbo, voando monomotor.

No segundo dia de busca, o Cap Monteiro determinou que o helicóptero suspendesse os voos para poupar as horas de voo e o combustível disponíveis de manutenção; e resguardar a aeronave de eventuais panes e possíveis incidentes, porque ela iria ser provavelmente muito necessária após a localização da aeronave acidentada, como realmente ocorreu.

Todas as aeronaves com destino a Cachimbo eram orientadas a prestarem atenção quanto à possibilidade de avistamento da aeronave acidentada.

LOGÍSTICA

O C-82 do GTT, que transportou o helicóptero, o C-46 e o DC-3 da REAL e, eventualmente, até os CA-10 Catalina, de Belém, transportavam combustível e lubrificantes em tambores, de Cuiabá para Cachimbo. Mantimentos e víveres eram fornecidos pela Base Aérea de São Paulo e transportados por aeronaves da REAL.

A pista do Cachimbo, embora fosse larga e com cerca de 2.000 metros, tinha o piso sobre um terreno pedregoso muito irregular. Apenas uma das cabeceiras era melhor para pousos e decolagens, com pedrisco e areia, oferecendo menor risco a danos aos pneus e trem de pouso.

No pouso da primeira viagem com combustível do C-82, este teve um pneu danificado e somente foi retirado da pista auxiliado por um velho caminhão, que foi colocado em funcionamento. A água era fornecida pelo rio que passa nas proximidades. A energia elétrica vinha de uma pequena *hidroelétrica*, como falaremos mais adiante.

OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Antevendo a necessidade de expedição terrestre, após a localização da aeronave acidentada, foram trazidos do Destacamento Xingu – Posto Cap Vasconcelos, funcionários mais afeitos a andar em áreas de mata, embora não fossem *mateiros* como seria de se desejar.

LOCALIZAÇÃO

No retorno à Base, depois de realizar um padrão de busca em uma das áreas, o SA-16 tripulado pelo Maj Av Migon, Comandante do 2º/10º GAv, e pelo Cap Av Arouca, próximo à entrada do tráfego, iniciando a preparação do cheque para pouso, o piloto deu toque de campainha para o mecânico dar partida no APU (gerador elétrico auxiliar movido por motor a gasolina).

O mecânico sempre abre a escotilha (janela) junto ao compartimento do APU por causa da fumaça. Neste exato momento, viu pela escotilha algo semelhante a copas de árvores chamuscadas por fogo; por feliz coincidência de a aeronave estar inclinada realizando uma curva e a janela estar para dentro da curva. O mecânico, que estava com fone de ouvido e lábio fone em *hotmic* (ligados), informou de pronto ao piloto sobre o que havia visto. O mecânico perdeu o avistamento, mas os pilotos, seguindo informações do mecânico, conseguiram nova visada e, aí, mantiveram a aeronave circulando sobre o ponto, transmitindo imediatamente à coordenação de busca.

O Cap Monteiro acionou o helicóptero e este decolou aproando a marcação fornecida pelo Albatroz em contato bilateral. O piloto do helicóptero localizou o ponto e plotou o local em relação a uma clareira de pedra com vegetação rasteira, através de rumo e tempo (em segundos) de voo. O SA-16 foi para o pouso. O piloto do helicóptero confirmou a plotagem (amarração) do ponto e procurou ver se realmente a aeronave se encontrava



no local. Mesmo voando na altura da copa das árvores em voo quase pairado, foi difícil a identificação. Somente era possível ver algo parecido com um pedaço de asa, apesar do C-46 ser uma aeronave de porte razoável, mesmo para hoje, comparando com as aeronaves atuais de maior porte. O helicóptero retornou à Base para confirmar o avistamento.

EXPEDIÇÃO TERRESTRE

Imediatamente iniciou-se a organização de uma expedição terrestre, composta de enfermeiros paraquedistas das tripulações dos SA-16 e os *mateiros*, funcionários do Posto Cap Vasconcelos do Xingu, que já haviam chegado. Formavam um grupo de cerca de 10 pessoas. O Chefe da expedição ficou sendo o Comandante Varezi da REAL, que fez questão de assumir esta função.

O helicóptero H-13 transportou todo o pessoal, fazendo cerca de três ou quatro viagens até à clareira que ficava a cerca de 25 quilômetros do Destacamento. O pessoal ia acomodado da seguinte maneira: dois dentro da cabine e um de cada lado sobre os esquis, deitados em maca *stock* – armação metálica mais ou menos anatômica, feita de tubos de alumínio e entelada. A temperatura elevada e o tempo chuvoso prejudicavam o desempenho do helicóptero por perda de potência do motor. As decolagens eram corridas sobre os esquis, em terreno pedregoso coberto com areia, para conseguir sair do solo.

O helicóptero transportava o pessoal até à clareira e depois o grupo ia pela mata a pé; o H-13 voava da clareira em direção ao local do acidente, que distava, em linha reta, aproximadamente 450 metros (dezessete segundos à velocidade de 60 milhas terrestres/hora), para indicar a direção e orientar o grupo no deslocamento.

O helicóptero manteve-se em voo até certificar-se de que a expedição atingiu o local do acidente para regressar ao Desta-

camento. Em seguida, o H-13 levou para o local o material de sobrevivência: alimentação, barracas de lona, ferramentas de sapa e material para iluminação. O material era lançado no local por outro tripulante (mecânico). O último pouso de regresso à Base foi no início da noite.

No dia seguinte, logo cedo, o H-13 levou o Comandante Montagnini, Operações da REAL, que havia chegado ao Cachimbo para sobrevoar o local do acidente. Ao nos aproximarmos da clareira vimos que o grupo todo que havia ido para o local do acidente estava de volta na clareira, em pé, enfileirados em linha, demonstrando inquietude e expressão de medo, impressão confirmada após o pouso.

O Cmt Montagnini foi conversar com o Cmt Varezi, junto ao grupo, para saber o que estava acontecendo. Neste interim um elemento destacou-se do grupo, entrou no helicóptero, trêmulo, transtornado, dizendo: – *Me leva embora daqui. Aqui eu não fico mais.* O piloto mandou-o descer e ir para junto do grupo energicamente.

O Cmt Montagnini andava de um lado para o outro na frente do grupo, olhando para o chão, pensativo, e voltou ao helicóptero dizendo ao piloto do H-13, de forma assustada: – *Traga homens e armas. Tem muito índio por aqui; é melhor levar o Varezi; eu fico aqui com o pessoal e vou até ao avião.*

O Cmt Varezi ficou muito abalado com o cenário do local, com a aeronave totalmente destroçada, com os corpos mutilados. Já haviam decorrido vários dias desde o acidente, com muito calor e chuva. Havia muitos vestígios de saque, com malas abertas, corpos desnudados, cintos retirados das calças dos tripulantes etc. Não conseguiu conter o pranto.

De volta ao Destacamento, o Cmt Varezi relatou a situação ao Cap Monteiro, que foi

até à clareira para conversar com o Cmt Montagnini e orientar a continuidade da operação. Falavam que havia índios bastante agressivos, conhecidos como *Cinta Larga*. Habitavam a região e ainda não tinham sido contatados pelos indianistas nem pelo então SPI que atuavam à época. Estes fatos justificaram o medo dos componentes da equipe.

Embora o Destacamento ficasse localizado no estado do Pará, o local do acidente, ao sul do aeródromo, foi considerado estar no estado do Mato Grosso. Com isto foi possível envolver a Polícia Civil e Militar (Força Pública) do Mato Grosso, tornando mais rápida a vinda de soldados do Corpo de Bombeiros para auxiliar no traslado dos corpos, dos legistas, e na elaboração dos atestados de óbito.

O H-13 levou dois a quatro soldados até à clareira para seguirem ao local do acidente. Levaram sacos de despojos para transporte dos corpos. Foi transportado, também, um garrafão de cerca de 30 litros de formol. Neste transporte, o H-13 ao ganhar altura, fez a rolha de borracha do garrafão se soltar, e o formol, muito volátil, encheu a cabine tipo bolha da aeronave com o vapor, que ficava preso na parte superior da bolha (cabine de plástico em forma de cúpula). Com as portas instaladas, o piloto segurou com a cabeça a porta entreaberta para poder respirar. As portas não poderiam ser alijadas em voo devido ao risco de bater no rotor de cauda.

Os bombeiros, auxiliados pelos membros da equipe, acondicionaram os corpos nos sacos de despojos tratados com formol e os transportaram até à clareira. Foram feitas várias viagens transportando os corpos dentro da cabine, e, externamente, amarrados nas macas *stock* para o Destacamento, seguidos dos bombeiros, materiais, equipa-



mentos e a equipe terrestre. A decolagem da clareira com o último homem da equipe foi quase noturna. Havia necessidade de ganhar altura rapidamente para se ter como única referência visual as luzes do Destacamento.

No fim da tarde daquele dia, enquanto transportavam o pessoal e os equipamentos, a Polícia Civil emitiu os atestados de óbito e uma aeronave da REAL transportou os corpos já acondicionados nas respectivas urnas para seus respectivos destinos. Os servidores do governo do Mato Grosso seguiram para Cuiabá. Os membros da equipe do Cel Monteiro não tenho certeza se seguiram no mesmo dia ou no dia seguinte. Na manhã seguinte, o H-13 foi desmontado e preparado para o transporte no C-82.

CONSIDERAÇÕES

Esta operação esta sendo relatada essencialmente para ser registrada na memória do 2º/10º GAv como mais uma missão realizada, revestida de algumas peculiaridades. O acidente ocorreu numa região próxima de aldeias indígenas na maioria desconhecidas, à época, afastadas de qualquer aglomerado humano, antes da expansão agrícola para o Centro-Oeste. As estradas Cuiabá-Porto Velho, Cuiabá-Santarém não haviam sido iniciadas. O Destacamento do Cachimbo era um ponto de apoio à Rota Rio/Manaus (Roriman) com NDB e uma pista de 2.000 metros aberta sobre um platô pedregoso. Próximo à sua cabeceira ainda passa um riacho que fornece água potável levada até à caixa d'água através de um carneiro hidráulico, aproveitando a energia de uma pequena queda d'água que também acionava uma usina hidroelétrica, e que fornecia eletricidade para o Destacamento. Tudo construído pelo então Cap Velozo, na montagem do apoio à Rota Rio/Manaus (Roriman).

É importante registrar quão importante e providencial foi a iniciativa do Cel Faria Lima de mandar preparar o H-13 para ser transportado de C-82 para Cachimbo, acionando ao mesmo tempo o Comando Aerotático Terrestre, a fim de autorizar a vinda de uma aeronave C-82, e conseguindo que a mesma estivesse em Cumbica, vinda da Base Aérea dos Afonsos em menos de seis horas após ser solicitado, por volta das 18h.

É também impressionante o acompanhamento do voo em situação de emergência por quase duas horas, entre a aeronave e o Centro Manaus por meio do operador do controle de tráfego aéreo e do radiotelegrafista da aeronave, bem como as circunstâncias que permitiram o avistamento do local do acidente: aeronave em curva para a direita, no momento em que o mecânico estava abrindo a janela, e a aeronave passando em cima do local da queda a baixa altura.

A outra possibilidade de avistamento teria sido do helicóptero se continuasse o padrão de busca em Leque, uma vez que o comprimento de pernas do leque era de 30 quilômetros a partir do ponto de localização da Torre do NDB Cachimbo.

Foi oportuna e muito importante para o desenvolvimento da missão a atuação do Cap Silvio Monteiro à frente de um grupo muito heterogêneo sobre todos os aspectos. Orientou, distribuiu responsabilidades e tarefas, e principalmente, cobrou a execução com energia, mas mantendo o ambiente de camaradagem e respeito.

No final do relato, não podemos deixar de mencionar o esforço, a abnegação e o espírito de corpo que o pessoal envolvido demonstrou: os componentes da REAL, os tripulantes, o pessoal de apoio, incluindo comissários e comissárias, e, em particular, a atuação do engenheiro Galindo; e o pessoal do Destacamento, desde a cozinha sempre educada e gentil até ao Chefe do Serviço de Proteção ao Voo. Não podemos esquecer a cooperação dada pelos funcionários do Posto Cap Vasconcelos do Xingu; e foi inestimável a colaboração prestada pela Polícia Militar do estado do Mato Grosso, incluindo os legistas. Sem o trabalho de todos não teria sido possível o cumprimento da missão. A todos, nossos sinceros agradecimentos ■

A arte é capaz de expressar e de tornar visível a necessidade que o homem tem de ir além daquilo que se vê, pois manifesta a sede e a busca do infinito.

Bento XVI

POR UMA TEOLOGIA DA ARTE

Papa Emérito Bento XVI

Joseph Ratzinger

Lucio Coco

Do livro "O Primado do Amor e da Verdade"

O patrimônio espiritual de Joseph Ratzinger

Bento XVI

(Organizadores Hohemberger e Rudy Albino de Assunção)

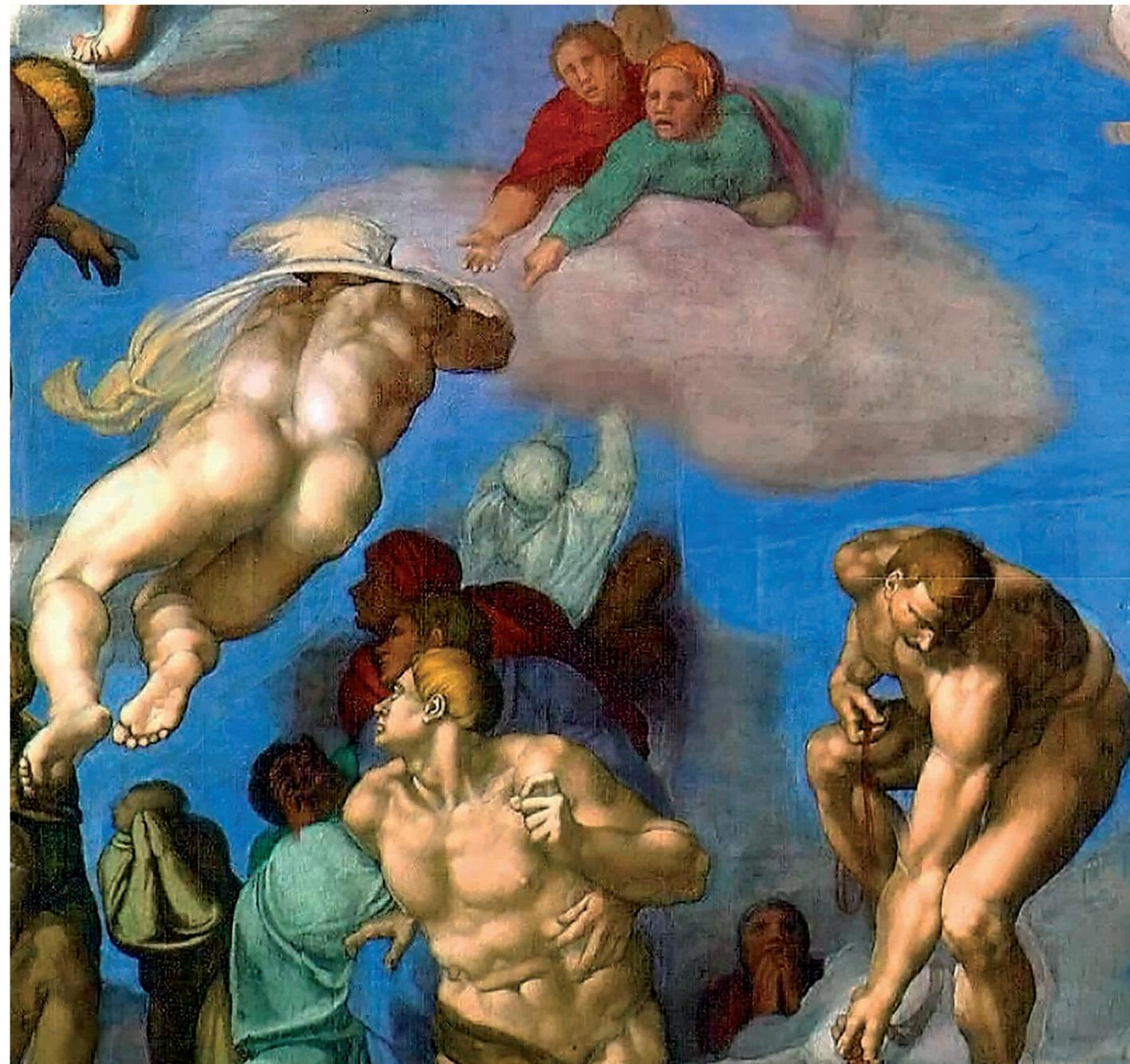
Muitas vezes, durante o seu pontificado, Bento XVI tocou no tema da arte. Às vezes trata-se apenas de referências em discursos realizados em diversas circunstâncias (viagens, perguntas e respostas com o clero das dioceses, audiências), outras vezes, ao invés, ele situa este tema no centro das suas reflexões, particularmente nas ocasiões dos encontros com os artistas, em novembro de 2009 e nas mensagens dirigidas às instituições culturais da Santa Sé (Pontifício Conselho da Cultura, Academias Pontifícias). É o mesmo Papa Ratzinger, além disto, que situa as coordenadas dos seus ensinamentos sobre a arte, colocando-o em continuidade com o magistério de seus predecessores. Neste sentido, a *Carta aos Artistas*, de João Paulo II, em 4 de abril de 1999, e o texto da *Mensagem* que Paulo VI enviou aos artistas no encerramento do Concílio Ecumênico Vaticano II, em 8 de dezembro de 1965, são documentos pontualmente citados por Bento XVI nas suas intervenções. Também o fato de a Capela Sistina ter sido o cenário para acolher os artistas, no encontro de 21 de novembro de 2009, encontra outra importante correspondência e ponto de contato na missa, a saber, que naquela mesma sede (ou lugar)

o Papa Montini havia celebrado para os artistas, em 7 de maio de 1964.

Ao tecer o discurso sobre a arte, o papa Bento nunca renuncia àquela que é sua posição de fundo ao confrontar os temas teológicos, ou seja, a relação entre fé e razão. A complexidade da questão dialética é sempre mantida bem presente pelo Papa teólogo: *A fé deve enfrentar continuamente os desafios do pensamento desta época, a fim de que ela não se pareça com um tipo de lenda irracional que nós conservamos viva, mas que seja verdadeiramente uma resposta às grandes interrogações; a fim de que não seja apenas hábito, mas verdade – como certa vez pôde dizer Tertuliano*¹. Fé e razão não estão em conflito, mas a primeira, se for vivida como serviço à verdade, é capaz de alargar os horizontes da segunda. Neste sentido, a razão, o *logos* não é só um *logos* técnico, o *logos* de uma racionalidade ascética e genuinamente científica, mas um *logos* criador. E enquanto tem este caráter mais amplo *ele é um logos que é amor e deste modo se exprime na beleza e no bem*². Se o conflito entre fé e razão é, portanto, aquilo que torna acessível a via da verdade, arriscar-se-ia a perder a estrada e acabaria no erro, no sentido etimológico de um errar que não conhece fim e destinação. Importante, segundo Bento XVI, é assumir a relação entre arte e fé *porque a verdade, finalidade, meta da razão, exprime-se na beleza e se torna ela mesma na beleza*³.

A abertura ao belo corresponde, assim, a um alargamento da faculdade racional. Esta insere naquilo que é somente lógico,

qualquer coisa de imprevisível, que nem enfraquece a rigidez e nem exalta, como acontece com as potencialidades na obra de arte. De tal modo o belo se torna um complemento necessário, se não imprescindível, do verdadeiro. É a outra via que se abre na procura da verdade. Não só aquelas da especulação filosófica e da pesquisa teológica – a assim chamada *via veritatis* – mas aquela *a via da beleza, a via pulchritudinis*, que é *um dos possíveis itinerários, talvez o mais atraente e fascinante para compreender e alcançar a Deus*⁴. Onde tem beleza, tem verdade. Esta é quase uma prova *a posteriori* da existência de uma força criadora na origem de tudo: *Onde nascem realidades deste tipo – pergunta-se o Papa sobre uma arte que para ele está no coração, a música – existe a Verdade. Sem uma intuição que descubra o verdadeiro centro criativo do mundo, tal beleza não pode nascer*⁵. Mas igualmente, onde tem a verdade, tem a beleza. Nessa, de fato, transparece o esplendor da luz divina, o reflexo, como definia Santo Agostinho, da *Beleza imutável*. A via da beleza está na base de uma experiência espiritual que concede *colher o Todo no fragmento, o Infinito no finito, Deus na História da Humanidade*⁷. Na medida em que se faz expressão dessa referência à Transcendência, a arte é sempre o veículo e o instrumento de um percurso religioso de elevação a Deus, e esta se apresenta como uma verdadeira e própria forma mística que permite *aproximar-se do mistério de Deus*⁸. O sublime da arte, afirmou com clareza, está *no exprimir irresistivelmente esta presença da verdade de Deus*⁹.



Das implicações entre fé e razão e entre arte e verdade derivam outras importantes observações de Bento XVI. O belo, de fato, é a percepção do verdadeiro, mas o verdadeiro é também o bem, pelo qual a procura estética é sempre uma busca ética e valorativa. A referência etimológica à língua grega ajuda o pontífice a esclarecer melhor tal relação. Neste idioma, o adjetivo *kalón* significa de fato, indistintamente aquilo que é belo e aquilo que é bom. Tem-se assim, uma relação intrínseca entre beleza e bondade, entre estética e ética. É a verdade mesma, que se revela na obra de

arte, ao formar as consciências e educar para a virtude. O valor moral da arte é implícito no seu laço com o verdadeiro e com o belo. E isto é um dado imprescindível, ao menos em não querer reduzir tal relação a um fato puramente exterior, confinando-a a uma forma de *estetismo*, isto é, uma busca de si mesmo, do belo, que, separado da verdade e da bondade, transforma-se em um percurso *que termina no efêmero, na aparência banal e superficial, ou até numa fuga para paraísos artificiais, mas ocultam e escondem o vazio e a inconsistência interior*¹⁰. Por isso, a arte tem uma explícita

função ética e moral, na medida em que esta serve à verdade, tornando-a manifesta e perceptível através das diversas formas por meio das quais ela se realiza e se encarna (disciplinas pictóricas, plásticas, música, literatura) e, ao mesmo tempo, tem uma validade teológica, enquanto o grau de beleza e de verdade que através de tais expressões são alcançadas, remete a um *além, a outra beleza, verdade e bondade que somente em Deus tem a sua perfeição e a sua fonte última*²¹.

Para Bento XVI, a arte se configura como um percurso de elevação moral e es-

piritual para Deus, ou seja, parafraseando aquele São Boaventura que ele estudou na sua juventude, como um *itinerarium mentis in Deum*. E todas as artes constituem uma prova deste salto para o Eterno e o Infinito. O que são, segundo o Papa Ratzinger, as catedrais góticas, senão um testemunho de pedra do desejo das almas para Deus¹²? E as igrejas românicas elas mesmas não contêm um convite mais íntimo a voltar-se para Deus nas formas do recolhimento e da oração¹³? Quantas vezes, pergunta-se ainda o Papa Bento XVI, de maneira apaixonada, os quadros, os afrescos, as pinturas nos estimulam a voltar o pensamento a Deus e fazem crescer em nós o desejo de atingir a fonte de toda a beleza?¹⁴ Como se disse, pela sua formação e pela sua pessoal inclinação, Bento XVI atribui à música um espaço particular neste itinerário *in Deum*. Esta talvez mais do que as outras tem o poder de abrir as mentes e os corações à dimensão do espírito e conduz as pessoas a levantar o olhar para o Alto, a abrir-se ao Bem e ao Belo absolutos, que têm a nascente última em Deus¹⁵. A música é sempre subtendida como uma experiência e uma elevação espiritual que possam levar a pessoa a um contato mais direto com Deus. Em tal sentido, a música mais do que outras formas artísticas se aproxima da oração: *Não é por acaso – diz o pontífice como prova dessa constatação – que muitas vezes a música acompanha nossa oração. Ela faz ecoar os nossos sentidos e o nosso espírito quando, na oração, encontramos Deus*¹⁶.

A estética do Papa Ratzinger pode ser estendida a todos os sujeitos que fazem arte. Ele, por isso, não deixa de reivindicar para a Igreja o papel central que teve na História das Artes. A expressão artística é um fato constitutivo da Igreja¹⁷. E se isto foi verdadeiro para o passado, tanto mais este vínculo é necessário na contemporaneidade e na pós-modernidade. O diálogo entre arte e fé deve, por isto, continuar também no presente: de fato, uma arte que desvanecesse o contato com a fé, que renunciassesse às aquelas raízes que a fizeram grande e digna

de admiração diante de todas as culturas e todas as civilizações do mundo, seria uma arte incompleta e impropriamente arte: *a arte que perde a raiz da transcendência – é esta a síntese fulgurante de Bento XVI – não se orienta mais para Deus, seria uma arte dividida em dois, perderia a raiz viva; e uma fé que tivesse a arte só no passado, já não seria fiel no presente*. Deste modo, arte e teologia, arte e procura de Deus, são estas as instâncias que tornam possível a expressão artística digna de tal nome, que lhe dão significado, na medida em que se colocam e nos colocam sobre os rastros de um Sentido capaz de restituir plenitude e valor às nossas existências. E mesmo disto, pôde dizer Bento XVI dirigindo-se diretamente aos artistas na Capela Sistina, devemos ser gratos às artes e a quem, ocupado ativamente por elas, se faz autenticamente intérprete daquela exigência eterna da alma humana para o Outro, para o Além de si... o Mistério do qual somos parte e do qual podemos haurir a plenitude, a felicidade, a paixão do compromisso cotidiano¹⁹ ■



Carta do Papa Emérito Bento XVI em resposta ao recebimento da Revista Aeronáutica que publicou artigos de sua autoria

Tradução de Willian Fernandes de Jesus e Rudy Albino de Assunção.

1 Encontro com o clero de Bolzano-Bressanone, em 6 de agosto de 2008.

2 Ibid.

3 Entrevista concedida aos jornalistas durante o voo para a Espanha, Viagem Apostólica a Santiago de Compostela e Barcelona, em 6 de novembro de 2010.

4 Mensagem ao Presidente do Pontifício Conselho para a Cultura, por ocasião da 13ª Sessão Pública dedicada ao tema Universalidade da Beleza: confronto entre estética e ética, em 24 de novembro de 2008.

5 Encontro com o clero de Bolzano-Bressanone, em 6 de agosto de 2008.

6 Sermo CCXLVI, 2: PL 38, 1134.

7 Discurso por ocasião do encontro com os artistas na Capela Sistina, em 21 de novembro de 2009.

8 Audiência Geral, em 18 de novembro de 2009.

9 Audiência Geral, em 31 de agosto de 2011.

10 Mensagem ao Presidente do Pontifício Conselho para a Cultura, por ocasião da 13ª Sessão Pública dedicada ao tema Universalidade da Beleza: confronto entre estética e ética, em 24 de novembro de 2008.

11 Ibid.

12 Audiência Geral, em 18 de novembro de 2009.

13 Audiência Geral, em 31 de agosto de 2011.

14 Ibid.

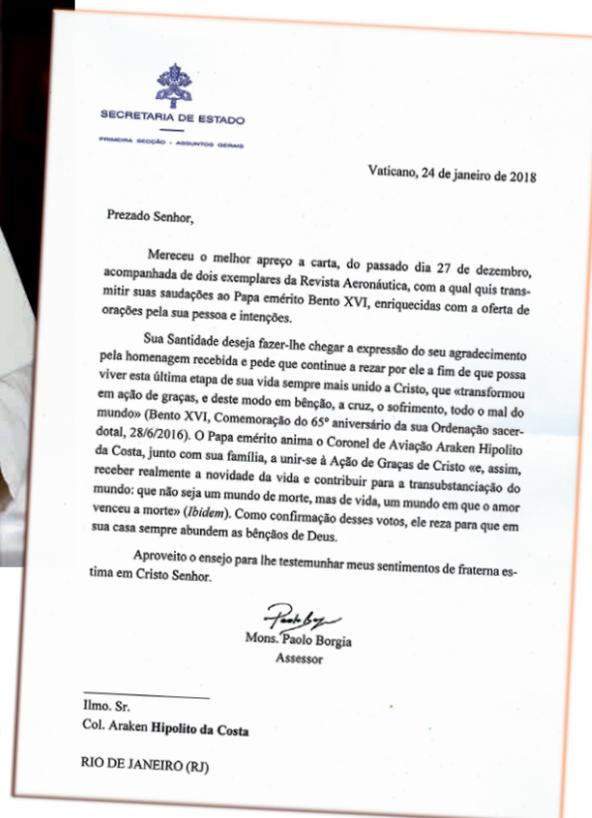
15 Discurso no final do Concerto oferecido pelo Presidente da República Italiana no quinto aniversário do Pontificado, em 29 de abril de 2010.

16 Discurso no final do Concerto oferecido pela Caritas de Regensburg, em 11 de agosto de 2008.

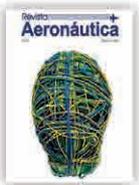
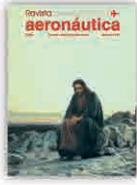
17 Conforme Entrevista concedida aos jornalistas durante o voo para a Espanha, na Viagem Apostólica a Santiago de Compostela e Barcelona, em 6 de novembro de 2010.

18 Ibid.

19 Discurso por ocasião do encontro com os artistas na Capela Sistina, em 21 de novembro de 2009.



SEDE BARRA
LAZER E ESPORTE



**Acesse a programação
e informações do nosso
Clube de Aeronáutica
www.caer.org.br**