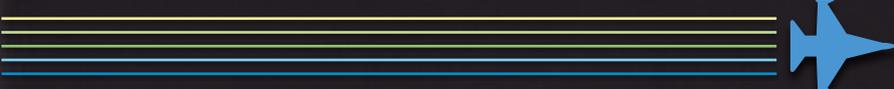


Revista  **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 311
2021



PRESIDENTE

Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

1º Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

2º Vice-Presidente

Brig Ar Carlos José Rodrigues
de Alencastro



Expediente

Abri. a Jun.

2021



www.caer.org.br

revista@caer.org.br

ISSN 0486-6274

SEDE CENTRAL

Praça Marechal Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200
• PABX (21) 2210-3212
Terça-feira a sexta-feira,
das 8h às 12h e 13h às 17h

Superintendente

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Diretor Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor Social, Tecnologia da Informação e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor Financeiro e Patrimonial

Cel Int Genivaldo Bezerra de Oliveira

Diretor Administrativo e Chefe da Secretaria-Geral

Cel Av Théo Salgado Falcão

Diretor Beneficente

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Diretor Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Assessor de Gestão de Contratos

Ten Cel Esp Sup Evandro José Barros Leite

Assessor Secretaria-Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

SEDE BARRA

Av. Raquel de Queiroz, s/nº
Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-100
• (21) 3325-2681
Quarta-feira a domingo, das 9h às 17h30

Superintendente

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Diretor Desportivo

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Diretor Aerodesportivo

Cel Av Luiz Claudio Cunha Ottero

Diretor de Operações e Diretor Técnico do Dep. Aerodesportivo

Cap Av Marcelo Duarte Lins

Assessores

Social - Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro

Financeiro - Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos

Administrativo e Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues

Infraestrutura - Ten Cel Av Alfredo José Crivelli Neto

SEDE LACUSTRE

Superintendente

Cap Esp Met José Renato do Nascimento

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Ten Brig Ar Paulo Roberto
Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente - Maj Brig Int Manoel José
Manhães Ferreira

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores Clube de Aeronáutica

Maj Brig Ar Venancio Grossi

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Cel Av Ajauri Barros de Melo

REVISTA AERONÁUTICA

(21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Conselho Editorial

Ten Brig Ar Marco Aurélio Mendes

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

Cel Av Bruno Pedra

Cel Av Renato Paiva Lamounier

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Ten Cel Av Flávio Kauffmann

Jornalista colaboradora

2º Ten QOCON Jor Erika Lima

Produção Editorial e Design Gráfico

Núbia Santos

Revisão

Ten Cel QFO Dirce Silva Brízida

Administrativo

Amanda de Farias Lima

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.



Da esquerda para a direita: Meira, Pessoa Ramos, Rocha, Coelho e Tormim. Pilotos do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA) na Itália.

Fotografe o código abaixo para ler esta revista, fazer download e ou compartilhar as edições anteriores.



SUMÁRIO

- | | | | |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | Mensagem do presidente
<i>Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez</i> | 27 | Trinta e seis aviões Gloster
<i>Ajax Mendes Correia</i>
Cel Av |
| 4 | Passagem do Comando da Aeronáutica
<i>Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista Júnior</i> | 28 | Patriotismo
<i>Olavo de Carvalho</i>
Filósofo |
| 6 | Pensamento Aeronáutico
<i>Grupo de Estudos do Pensamento Aeronáutico</i> | 32 | Missão SNM
<i>Hélio Carvalho Perez</i>
Cel Av |
| 8 | Análise da Conjuntura Brasileira
<i>Manuel Cambeses Júnior</i>
Cel Av
<i>In memoriam</i> | 36 | Dissuasão
<i>Bruno Pedra</i>
Cel Av |
| 12 | O desafio de valores
<i>Ives Gandra da Silva Martins</i>
Jurista | 38 | O Búfalo e o Tucano
<i>Pedro Luiz Rodrigues Guimarães</i>
Cap Av |
| 16 | Liberdade
<i>Araken Hipólito da Costa</i>
Cel Av | 42 | A guerra de minas e o seu papel ao longo da história
<i>Igor da Silva Alves</i> <i>Leandro de Souza Lami</i>
Cap de Corveta Cap de Corveta |
| 18 | Amazônia - Soberania e Desenvolvimento
<i>Ten Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes</i> | 46 | Gênesis das histórias de aviadores
<i>Maj Brig Ar Renato Cláudio Costa Pereira</i> |
| 24 | A Embraer
<i>Antonio Carlos Siqueira</i>
Engenheiro | | |

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Estimados leitores, civis e militares:

É com alegria que comunicamos aos nossos sócios que, brevemente, estaremos reabrindo a nossa Sede Lacustre, na localidade de Figueiras, próximo à Arraial do Cabo. Essa nossa sede está fechada há cerca de quatro anos. Estamos terminando uma reforma geral, em todas as instalações, para podermos entregar algo digno e bonito a todos!

Nesta edição, estamos publicando quatorze excelentes e interessantes matérias, incluindo a Ordem do Dia do nosso novo Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Baptista Junior. Muito grato a todos os nossos colaboradores, que contribuem para que a nossa Revista mantenha esse alto padrão de qualidade, por tantas décadas!

Com relação ao enfrentamento da atual pandemia, temos firmes convicções de que, já na edição do próximo trimestre, estaremos em uma situação bem melhor, com a grande maioria de nossa população já vacinada. Esse problema não cessará de um momento para o outro, mas continuará por mais tempo. Nós temos é que aprender a conviver com ele, como fizeram nossos antepassados, durante outras epidemias ocorridas. Força e sabedoria a todos!

Apesar de a situação econômica do País estar dando consistentes sinais de recuperação, o panorama político permanece conturbado, patrocinado por uma esquerda obtusa, que não aceita a derrota sofrida, democraticamente, nas urnas (sem o voto impresso) e não enxerga as inúmeras boas ações promovidas no Brasil, pelo Governo Federal. Fazer o que? É a democracia! Temos que conviver com isso, assim como com o covid!

Tenham todos uma ótima leitura.

Maj Brig Ar R1 Marco Antonio Carballo Perez
Presidente do Clube de Aeronáutica





PASSAGEM DO COMANDO DA AERONÁUTICA

Ordem do dia

“Dentro de menos de uma hora vou pousar e, estranhamente, não tenho pressa de vê-la passar. Não sinto a menor vontade de dormir. Não tenho nenhuma dor em meu corpo. A noite está fresca e segura. Quero ficar sentado quieto neste cockpit e deixar que penetre em mim a percepção do voo que completei... É como lutar para galgar uma montanha, em busca de uma flor rara e, então, quando ela está ao alcance da mão, perceber que a satisfação e o prazer residem mais na busca do que na colheita. Colher e murchar são coisas inseparáveis... Quase chego a desejar que Paris estivesse a mais algumas horas de distância. É uma pena pousar quando a noite está tão límpida e há tanto combustível no tanque.”

Com este belo trecho do livro “The Spirit of Saint Louis”, Charles Lindbergh registrou a passagem pela trigésima segunda hora do primeiro voo sem escalas entre Nova Iorque e Paris, onde pousou em 21 de maio de 1927.

Com essas mesmas palavras, imaginei iniciar meu discurso de despedida do serviço ativo, cuja cerimônia havia planejado para o dia 21 de maio próximo, e que encerraria um período de quarenta e seis anos como militar da Força Aérea Brasileira.

Possivelmente, por entender o desperdício de um pouso final “quando há tanto combustível no tanque”, a Divina Providência resolveu prolongar este meu voo, a partir de agora como Comandante da Força Aérea Brasileira, cujos portões cruzei, pela primeira vez, com apenas quatorze anos. Novamente, a “roda da fortuna” girou, direcionando-me para a mais importante e desafiadora missão da minha vida.

Senhor Presidente da República, Jair Bolsonaro,

Ao ratificar a indicação feita pelo Ministro da Defesa, General Braga Netto, para que eu esteja assumindo o Comando da Aeronáutica, o senhor me proporciona encerrar minha vida profissional realizando o sonho de qualquer oficial a quem isso é possível.

Como consequência dessa decisão, o senhor me garante a autoridade necessária para, dentro das previsões legais, exercer as responsabilidades inerentes ao cargo, ao qual entregarei meus conhecimentos, habilidades e esforço, sempre com base nos valores comuns à instituição militar, que represento aqui pelo Código de Honra do Cadete da Aeronáutica: Coragem, Lealdade, Honra, Dever e Pátria.

Ao agradecer a confiança que o senhor ora deposita em meus ombros, rogo ao Grande Arquiteto do Universo manter-me saudável, firme em minhas convicções e forte em minhas vontades.

Muito obrigado ao senhor Comandante Supremo das Forças Armadas e ao Ministro da Defesa, amigo desde nossos tempos de major, quando trabalhamos juntos na estruturação do Sistema de Proteção da Amazônia, e a todos quantos torceram pela minha indicação e me apoiam nesta missão de comandar a nossa Força Aérea. Meu muito obrigado, também, de forma muito especial, àqueles que me forjaram e me apoiam incondicionalmente, como meus pais e familiares, minha mulher Cristiane e meus filhos e genro, Priscilla, Bruno e Eduardo.

A Força Aérea Brasileira, criada há oitenta anos, é a força armada responsável pela defesa da soberania no nosso espaço aéreo, missão-síntese que irá orientar todas as ações, administrativas e operacionais, durante meu comando.

A partir do trabalho edificado por aqueles que nos antecederam, seguiremos em nosso processo de evolução contínua, adaptando a estrutura organizacional à estratégia estabelecida, caminhando do possível ao necessário e melhorando nossa eficiência, a fim de que recursos da atividade-meio sejam disponibilizados, para o que nos é imprescindível, como poder aéreo, os meios pessoais e materiais, representados por nosso efetivo e pelo material necessário ao cumprimento de nossa missão: aeronaves, mísseis, munições, infraestrutura de operação e de controle do espaço aéreo.

Uma força aérea moderna e eficaz exige recursos humanos capazes de lidar com sistemas de alto nível tecnológico, fazendo nossos processos de formação e aperfeiçoamento serem contínuos e caros, tornando o desafio de alocar “o homem certo no lugar certo” prioritário em nossas decisões. Cuidemos, pois, dos homens e mulheres que integram nossa Força Aérea: eles são os nossos tripulantes.

Certa vez, em uma base aérea bem distante, li na parede de um hangar de aeronaves: “Primeiro os Homens; a missão, sempre”. Da mesma forma como sugere esta frase, teremos o apoio ao nosso efetivo como atividade prioritária, como por sinal sói acontecer, mas não o faremos sobrepunando ou colocando em risco nossa capacidade de cumprir a missão. No meu comando, cumprir a missão ou apoiar nosso efetivo será apenas um falso dilema.

Amparados pela contínua parceria com a indústria aeroespacial e pelas atividades de Ciência e Tecnologia, nossos projetos

estratégicos serão prioritários, pois apenas eles nos permitirão elevar o patamar de operacionalidade da Força Aérea Brasileira.

Nesse sentido, os projetos F-39 Gripen e KC-390, que se constituirão na espinha dorsal da FAB, no ambiente aéreo, pelas próximas décadas, conviverão com o incremento do Programa Estratégico de Sistemas Espaciais, que teve na assinatura do Acordo de Salvaguardas Tecnológicas com os Estados Unidos da América um marco histórico. Ainda sobre esse importante projeto, rogo que consigamos eliminar rapidamente os óbices que se apresentam, como as possíveis indefinições nos limites de autoridades e responsabilidades dos atores envolvidos, sem o que não recuperaremos o tempo perdido nas últimas três décadas. Também na área espacial, temos a oportunidade de não sermos apenas “o país do futuro”.

Como parte integrante do poder militar brasileiro, ratificamos nossa confiança na capacidade integradora e visão holística do Ministério da Defesa, onde tive o privilégio de servir como Chefe de Operações Conjuntas do EMCFA. Penso que, independente dos recursos disponíveis, nossa capacidade de melhor utilizar o orçamento de defesa passa pela priorização baseada na capacidade desejada, esta oriunda das hipóteses de emprego, que são sempre conjuntas.

À Marinha do Brasil e ao Exército Brasileiro, onde integrantes da “Família Baptista” tiveram e têm o privilégio de servir, empenho minha total crença na máxima, que ajudei a criar e difundir como integrante do Ministério da Defesa, de que “Juntos Somos Mais Fortes”. Tenham, pois, na minha Força Aérea Brasileira a “nossa” FAB. Sabendo da reciprocidade desta visão, rogo a Deus muitas felicidades e realizações aos meus amigos Almirante Garnier e General Paulo Sérgio, que assumem, respectivamente, os comandos da Marinha do Brasil e do Exército Brasileiro.

Extrapolando nossas fronteiras, reafirmo os laços de amizade que nos unem às demais forças aéreas, representadas neste evento pelos adidos aeronáuticos acreditados em nosso país, que nos acompanham “on-line” e com as quais trabalharemos incansavelmente pelas nossas forças, por nossos países e pela paz.

Sou um militar do meu tempo, atento à importância dos diversos meios de comunicação no objetivo maior de manter nossa sociedade bem informada, para que possa desenvolver sua análise crítica da atualidade, propor melhorias nas políticas existentes e aperfeiçoar a participação de cada cidadão.

Nesse sentido, as portas da Força Aérea estarão abertas para informar, com precisão e oportunidade, sobre nossas atividades cotidianas ou fatos excepcionais, mas dentro de uma relação profissional e respeitosa, mesmo que tenhamos, ao final, perspectivas diferentes sobre o mesmo mundo.

Aos integrantes da Força Aérea usuários das diversas mídias sociais, oriento que suas participações não ultrapassem os limites estabelecidos pelo manual de conduta sobre o assunto, abstando-se de colocar em risco a nossa imagem institucional ou características de comportamento que nos são caras, como a cortesia e a polidez.



Meus Comandados,

O privilégio e a honra que sinto por comandá-los é algo que jamais conseguirei traduzir em palavras. A exemplo do que fiz em todos os meus comandos anteriores, minha primeira ordem a cada um é “sejam felizes”. Ser feliz é uma arte, ao invés de ciência. Vocês serão melhores profissionais se estiverem felizes.

Fazemos parte de uma parcela da população brasileira que tem oportunidades, orientações, saúde e trabalho, na mais respeitada instituição deste País: as Forças Armadas.

Valorizem esta situação, mantenham a crença na sua Força Aérea e nos homens que a conduzem. Não tenham dúvidas de que os princípios e valores que nos amparam, como a hierarquia e disciplina, serão mantidos como pilares básicos. Valorizem, também, sua participação neste “conjunto de todo eficaz” que representamos.

Finalmente, reitero minha crença de ser um privilégio comandar homens livres, que têm na tradição dos Bandeirantes do Ar serem “um punhado de amigos a vibrar de emoção”.

Na certeza de que estamos prontos para esta próxima decolagem, a serviço da população brasileira e dentro de nossos limites de autoridade e responsabilidade, resta-me pedir a proteção de Deus para que possamos cumprir nossa missão de “manter a soberania do espaço aéreo e integrar o território nacional, com vistas à defesa da Pátria”.

Muito obrigado.

Brasília, 12 de abril de 2021.

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista Junior
Comandante da Aeronáutica

Pensamento Aeronáutico

Grupo de Estudos do Pensamento Aeronáutico



Mesmo darwinistas e criacionistas, antagonistas fidedignos, concordam que longa foi a caminhada que permitiu que a humanidade pudesse finalmente romper a terceira dimensão, galgando definitivamente os ares.

E, quando se olha para atrás, fica claro que o sucesso nessa empreitada muito se deveu à tenacidade pessoal de alguns poucos que, pensando e agindo transcendentalmente, adquiriram, antes dos outros, um vislumbre do poder da aviação como fator de desenvolvimento e integração, que serviria sempre como mola propulsora nessa efeméride.

Entretanto, é certo que essa transcendência terá se originado primeiramente na mente de cada um deles, a partir de um conjunto de ideias sistematizáveis, consubstanciado em forma de “pensamento filosófico” que terminaria por nortear suas ações, permitindo que viessem, cada um a seu modo e a seu tempo, modificar o universo moral, ético e de costumes, no qual nos inserimos.

A orientação sistemática e conjuntural desse pensamento filosófico para o campo da aviação, alterando o cenário e criando realidades cada vez mais avançadas, conceitual e tecnologicamente, terminou por estabelecer um modo de pensar específico, que poderíamos bem denominar como “Pensamento Aeronáutico”.

No Brasil, esse modo de pensar, por sua vez, insere-se num conjunto maior, o “Pensamento Brasileiro”, tema explorado filosoficamente há mais de dez anos no Clube de Aeronáutica, por iniciativa do Cel Araken Hipolito da Costa, objetivando responder a questões fundamentais sobre nossa constituição cultural, nacionalidade e finalidade.

Ao longo desses dez anos, sob o estímulo e com a colaboração de importantes pensadores contemporâneos brasileiros, como Francisco Martins de Souza, Miguel Reale, Antonio Paim, Ubiratan Macedo e Ricardo Vélez Rodrigues, o Clube de Aeronáutica vem promovendo estudos, seminários e debates sobre o tema, o que permite hoje classificá-lo, sem pejo, como a “Casa do Pensamento Brasileiro”.

Agora, buscando dar sequência àquela bem-sucedida iniciativa e em seus mesmos moldes, o Clube de Aeronáutica vem criar um grupo de pensadores exclusivamente dedicado ao “Pensamento Aeronáutico”.

Composto inicialmente pelo conselho editorial da “Revista Aeronáutica”, a partir da mesma liderança, esse núcleo pretende analisar o tema conforme a seguinte definição: “O Pensamento Aeronáutico representa a cosmovisão cultural da elite da sociedade, moldada dinamicamente ao longo do tempo pela influência de pensadores, fatos históricos, tendências políticas, princípios éticos, tecnologias, lideranças e por sua própria constituição

organizacional, tendo em vista a utilização da aviação para alcançar e sustentar o bem-comum”.

O grupo passou a se reunir mensalmente no Clube de Aeronáutica ou, mais recentemente, à distância, para responder algumas perguntas fundamentais:

- Quem seria a elite aeronáutica brasileira?
- Quais seriam esses pensadores aeronáuticos?
- Quais os fatos históricos significativos para a evolução do Pensamento Aeronáutico?
- Quais as tendências políticas e qual foi sua influência sobre o Pensamento Aeronáutico?
- Em que medida o avanço tecnológico alterou e vem alterando esse Pensamento Aeronáutico?
- Quais as lideranças da aviação que atuaram no processo?
- Qual a participação da estrutura organizacional da aviação na formação do Pensamento Aeronáutico?

E, finalmente:

- Como qualificar o estado atual do Pensamento Aeronáutico?

Num país como o Brasil, com dimensões continentais e um significativo histórico no “domínio do ar”, seria desnecessário mencionar a importância da aviação – civil e militar – como fator crítico para se alcançar e sustentar o bem-estar da sociedade brasileira, contribuindo decisivamente para nossa condição de nação livre, próspera e soberana.

Desde já convocamos a todos para participar dessa iniciativa enviando seus pontos de vista, através de email, para revista@caer.org.br, solicitando a inclusão do tema “Pensamento Aeronáutico” no campo do “Assunto”.

A tarefa é, sem dúvida, ambiciosa, mas perfeitamente realizável, e fica aqui nossa promessa de trazer a essas páginas os frutos de nosso trabalho.



Da esquerda para a direita: Ten Brig Ar Mendes, Cel Av Pedra, Maj Brig Ar Perez, Cel Av Lamounier, Cel Av Araken e Ten Cel Av Kauffmann.

ANÁLISE DA CONJUNTO REFLEXO

1956-1964

Manuel Cambeses Júnior

Cel Av
In memoriam

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.

GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHEK

O país encerrava um ciclo histórico, o da era getuliana, sem que se definissem os reais herdeiros das lendas de Vargas. Novos líderes, a exemplo do presidente eleito, Juscelino Kubitschek de Oliveira, com sua “filosofia desenvolvimentista” iria sacudir as estruturas brasileiras. A paz de que o país necessitava para pôr em execução os seus planos de governo teria de passar pela escolha política de seus ministros militares. Estes se obrigariam a garantir a ordem nas respectivas áreas, combinando características pessoais de autoridade e equilíbrio. No Exército não haveria problemas, pois obviamente seriam mantidos os chefes do dia 11 de novembro de 1955. A Marinha, voltada para as suas ocupações habituais, ganha nova motivação pela anunciada aquisição de um navio-aeródromo. Assim, Juscelino exteriorizava sua índole pacificadora, ensejada por um agudo senso de oportunidade.

Na Aeronáutica, o cargo de ministro, durante o período transitório entre 11 de novembro até pouco após a posse do presidente eleito, fora entregue ao Brig Vasco Alves Secco, sintonizado com o movimento militar denominado “Novembrada”.

Em 20 de março de 1956, assumiu a Pasta da Aeronáutica o Brig Henrique Fleiuss. A escolha do ministro da Aeronáutica que iria iniciar o Governo Juscelino Kubitschek foi condicionada por circunstâncias que se coadunavam, perfeitamente, com os anseios apaziguadores do novo presidente. O Brig Fleiuss acabara de exercer o comando da Escola de

Aeronáutica, no tradicional Campo dos Afonsos, berço da aviação brasileira, onde granjeara a admiração de seus comandados e da Força Aérea Brasileira (FAB) em geral, por sua postura de líder democrático e orador convincente. Tais juízos transcenderam os limites do Campo dos Afonsos e sensibilizaram os setores moderados do novo governo, que identificaram em Fleiuss o chefe inteligente e moderado, capaz de conduzir uma Força que já apresentava sintomas de novos envolvimento políticos. Fleiuss não desmereceu a auréola de equilíbrio e capacidade que o consagraram desde que exercera a chefia do Gabinete do segundo ministro da Aeronáutica, Brig Armando Trompowsky de Almeida.

Fleiuss, de início, suportou uma rebelião que envolvia elementos da FAB, em fevereiro de 1956, no episódio de Jacareacanga. Tal situação desconfortável se amainou com a anistia concedida pelo presidente Juscelino Kubitschek aos revoltosos, depois de dominados e presos na Segunda Zona Aérea.

Henrique Fleiuss exerceu o seu cargo com proficiência até julho de 1957, quando recrudesceram na Aeronáutica os sintomas da mesma inquietação política do país. Os reflexos na disciplina dos seus quadros comprometeram parcela da autoridade ministerial, o que levou Fleiuss a exonerar-se, sendo substituído pelo Ten Brig Francisco de Assis Corrêa de Mello, enfrentando ambiente político em crescente radicalização, tanto pelas contundentes críticas à administração pública, decorrentes do alucinante ritmo da construção de Brasília como pelos reflexos brasileiros da controvérsia ideológica da mundial “Guerra Fria”.

A efervescência política e o exercício da oposição democrática, comandados por Carlos Lacerda, novamente motivaram alguns oficiais da Aeronáutica a se rebelarem contra o governo, na Revolta de Aragarças, em 3 de dezembro de 1959.

Sem contar com muito apoio, dentro ou fora da FAB, o movimento foi prontamente dominado. Detalhe curioso foi a reação de Lacerda, denunciando à Câmara dos Deputados e ao país o início da rebelião, para a qual os oficiais rebeldes esperavam contar com sua ajuda.



Presidente Juscelino Kubitschek na inauguração de Brasília.



Brig Henrique Fleiuss

NTURA BRASILEIRA S NA AERONÁUTICA

A construção da nova capital constituía-se na meta prioritária do presidente eleito, constante do seu programa de governo aprovado por seus eleitores. Os compromissos político-eleitorais de Juscelino levaram-no a entregar a coordenação política das áreas trabalhista e sindical ao seu vice-presidente, empenhado em fortalecer suas futuras bases políticas. Sem possuir o carisma nem o senso de autoridade do seu patrono Getúlio Vargas, Jango não soube liderar as articulações políticas para aquele fim. Assediado por agressiva e profissional ala do Partido Comunista, foi-lhe cedendo posições no sistema sindical, sendo preservadas, no entanto, as trombeteadas “metas de JK” contra greves e agitações comuns na vivência sindical. Os comunistas trocaram-nas por um trabalho doutrinário de base, usando as sempre renovadas teses leninistas, tendo como alvo o “imperialismo americano” e, como arma, o sentimento difuso do “nacionalismo” brasileiro. Tratava-se de maciça propaganda em dimensão nacional, conduzida por uma central jornalística engajada com as teses comunistas, infiltradas nos principais órgãos de difusão do país. Não ficariam totalmente imunes os quadros militares, particularmente os subalternos, maquiavelicamente identificados às classes proletárias, em confronto com os patrões, numa esdrúxula “luta de classes”. A vida nacional seguia na euforia do dinamismo da administração de Juscelino Kubitschek, a que se lhe opunham seus adversários políticos, destacando-se, uma vez mais, o combativo jornalista Carlos Lacerda, em permanente e implacável campanha. O mote principal utilizado era a construção da nova capital, ligada a acusações de corrupção, que, no entanto, não repercutiam com a força desejada no Congresso Nacional, aliado de Juscelino na

aprovação de seus projetos desenvolvimentistas. Tais circunstâncias levaram as oposições ao paroxismo. A radicalização política reinante motivou, na Aeronáutica, em certa medida, grupos de oficiais de média hierarquia, ainda ressentidos com os efeitos da chamada “Novembrada”, os quais assumiram comportamentos de inconformismo, com celebrações

e coisas do gênero, pondo em cheque a autoridade do ministro. Desvanecia-se, desse modo, o culto ao profissionalismo apolítico, que não pôde medrar, conforme fora a intenção do ministro Fleiuss.

Na administração do Ten Brig Corrêa de Mello (julho de 1957 a janeiro de 1961), sobreveio claro e rancoroso confronto entre oficiais, uns contra – a maioria, e, outros, “pró-Novembrada”. As lideranças desses últimos filiavam-se às correntes ditas “nacionalistas”, em voga, na ostensiva pregação da propaganda comunista, já referida. Tratava-se de identificações que iam se tornando cada vez mais sensíveis, na medida em que o processo subversivo comunista evoluía na Aeronáutica e no país.

O ministro Mello, ocupando a Pasta da Aeronáutica em fase politicamente conturbada, foi implacável disciplinador, abstraído do recente passado de crises no país e na Aeronáutica, com suas feridas ainda não cicatrizadas. Ainda na gestão do Ten Brig Corrêa de Mello verificou-se o desagradável episódio de sua substituição pelo ministro do Exército, Gen Henrique Lott, que chefiara a “Novembrada” e ameaçara bases aéreas com o emprego de forças blindadas. Se foi uma inábil deliberação, deveu-se, provavelmente, a uma assessoria interessada no acirramento dos ânimos no seio da Aeronáutica.

Sucedeu ao ministro Corrêa de Mello, o Brig Gabriel Grün Moss (janeiro de 1961 a setembro de 1961). Foi ministro de Jânio Quadros, presidente eleito com irretorquível vantagem de votos sobre seu opositor, o Gen Henrique Lott, em campanha cuja tônica fora o antijuscelinismo, identificado à anticorrupção. Jânio governou de 31 de janeiro a 25 de agosto de 1961, quando renunciou, frustrando os brasileiros que

dele tanto esperavam. A breve administração Grün Moss se caracterizou pela euforia dos quadros da FAB, seduzidos pelo civismo liberado pelo carisma de Jânio Quadros, que transmitira ansiosos estímulos de esperança ao país. A alta administração da Aeronáutica e seus grandes comandos sintonizavam com a firme liderança do ministro que personificava a antinovembrada.



Brig Francisco de Assis
Corrêa de Mello.



Gen Henrique Lott



Brig Gabriel Grün Moss.

GOVERNO JOÃO GOULART

O parlamentarismo

Os subjetivos motivos da deserção de Jânio, potencializados pelos virulentos ataques e pela denúncia do “derrubador de presidentes”, Carlos Lacerda, deflagraram crise institucional sem precedentes no país, porque os ministros militares negaram posse ao vice-presidente João Goulart. Os motivos alegados pelo Alte

Sylvio Heck, pelo Gen Odilo Denis e pelo Brig Grön Moss constam de um manifesto difundido à nação. Apesar das razões proclamadas no manifesto, não havia dúvida de que o Texto Constitucional fora violado, fornecendo, por conseguinte, os argumentos para a reação que envolveu o Terceiro Exército, sediado em Porto Alegre (RS), bastião político de Goulart e de seu cunhado Brizola, que liderou a reação. O país chegou ao limiar de um conflito armado, evitado, no entanto, por uma deliberação do Congresso Nacional: articulações feitas por Afonso Arinos de Mello Franco e pelo Gen Oswaldo Cordeiro de Farias, deputado e chefe

do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), respectivamente, mudaram o regime de governo, de presidencialista para parlamentarista. O novo regime, que duraria menos de dois anos, garantiu a Jango assumir a chefia do Estado, com o título de presidente da República, ficando o governo a cargo de um primeiro-ministro, o deputado Tancredo Neves. Repetia-se, desse modo, a histórica característica brasileira que, desde a Independência, acudia os políticos em seus impasses: a conciliação dos interesses num jogo de transigências de parte a parte.

Tancredo Neves, interessado em aplacar as paixões na área militar, buscou cercar-se de ministros de sólida reputação profissional. Assim é que a Pasta da Aeronáutica foi entregue a um conceituado chefe, Ten Brig Clóvis Travassos, cuja vida militar esteve sempre ligada ao Brig Eduardo Gomes, de quem fora contumaz colaborador e leal amigo, compartilhando dos mesmos valores, liberais e democráticos, e do amor a uma Aeronáutica politicamente pacificada.

A administração do Ten Brig Clóvis Travassos (setembro de 1961 a setembro de 1962) caracterizou-se pela busca de objetivos de transcendência suficiente para ensejar a mobilização de todas as correntes de pensamento político vigentes à época, em prol da Força, independentemente das convicções individuais. Buscou a pacificação dos quadros de oficiais e o estímulo ao trabalho construtivo pelos interesses da Aeronáutica. A primeira etapa desse benemérito propósito consistiu em restabelecer os liames de coesão no Quadro de Oficiais, ainda esgarçados pelos fundos rancores com raízes na “Novembrada”, reacendidos nas duas precedentes administrações da Aeronáutica. Os objetivos de Clóvis Travassos foram bem compreendidos e apoiados pela quase totalidade dos chefes e quadros.



Presidente João Goulart



Alte Sylvio Heck



Gen Odilo Denis



Brizola



Afonso Arinos de Mello Franco

Houve, todavia, crescente resistência àqueles objetivos por parte de pequeno, porém ativo grupo de oficiais “nacionalistas”, na medida em que a dinâmica do processo político fazia João Goulart aproximar-se dos plenos poderes do regime presidencialista, via plebiscitária.

Politizados segundo as teses político-sindiciais de Goulart, empenharam-se em substituir Clóvis Travassos por ministro mais dócil aos propósitos deles; equivalia dizer, portanto, o retorno à discórdia entre os quadros militares da Aeronáutica, configurando subversiva estratégia, com o objetivo de neutralizar possíveis reações militares a um movimento comuno-sindical.

Procuraram, então, desprestigiar os oficiais, naturais condutores das organizações militares, em favor dos níveis subalternos de sargentos, cabos, soldados e taifeiros, pondo em prática, dessa forma, metódico trabalho de subversão da hierarquia militar.

A complacência do governo com esta situação anômala chocava-se com a orientação adotada por Clóvis Travassos na Aeronáutica, o que o levou a demitir-se, na oportunidade de um remanejamento ministerial no governo de gabinete parlamentarista. A saída de Clóvis Travassos, em 18 de setembro de 1962, representou etapa vencida pela estratégia subversiva em curso, definindo, por outro lado, a existência de coordenação política contra o ministro da Aeronáutica, com acesso e influência junto aos níveis de decisão do Governo Goulart. O caminho ficara, assim, desobstruído para maior desenvoltura dos elementos engajados no processo subversivo na FAB.

A Pasta da Aeronáutica foi entregue ao Ten Brig Reynaldo Joaquim de Carvalho Filho, que a ocupou até 15 de junho de 1963.



Gen Oswaldo Cordeiro de Farias



Tancredo Neves



Ten Brig Clóvis Travassos



Ten Brig Reynaldo Joaquim de Carvalho Filho

O presidencialismo

Com o plebiscito realizado em 6 de janeiro de 1963, o país voltou ao regime presidencialista, tornando-se João Goulart o chefe do governo.

O mencionado grupo nacionalista da FAB, que já havia indicado o ministro Reynaldo para a Pasta da Aeronáutica, fez com que, nesta fase presidencialista, fosse nomeado ministro o Ten Brig Anísio Botelho (junho de 1963 a abril de 1964). A partir de então, foi dada mais ênfase à tática subversiva, coadunada à estratégia do enfraquecimento operacional das Forças Armadas. O decisivo objetivo da subversão era a substituição dos tradicionais valores da hierarquia militar por outros ligados à dialética da luta de classes aplicada às organizações militares ditas “burguesas”. Incentivavam-se reivindicações, dentro e fora dos quartéis e navios, principalmente

entre sargentos, estimulando-os a um envolvimento político-eleitoral e a candidatarem-se a cargos eletivos, embora se conhecesse a posição contrária da Justiça Eleitoral. Associados tais fatos à agitação sindical, deflagrando greves políticas com prejuízos à indústria, ao comércio e à dinâmica da vida nacional, configurava-se, de fato, a existência de um quadro pré-revolucionário em pleno andamento no país.



Ten Brig Anísio Botelho

A REBELIÃO DOS SARGENTOS EM BRASÍLIA

Segundo a técnica revolucionária leninista, as reivindicações sempre foram consideradas mecanismo de incentivo para a aglutinação dos indivíduos, evoluindo, paulatinamente, do estágio de grupos para o de organizações, com lideranças obedientes a um comando revolucionário, de viés profissional. Os quadros do pessoal subalterno da Aeronáutica, em particular o dos sargentos, foram visados por ação psicológica insidiosa, explorando a ideia força da igualdade, de aceitação universal, para investidas contra certa rigidez de normas e hábitos da disciplina militar necessários à eficiência operacional da Força organizada.

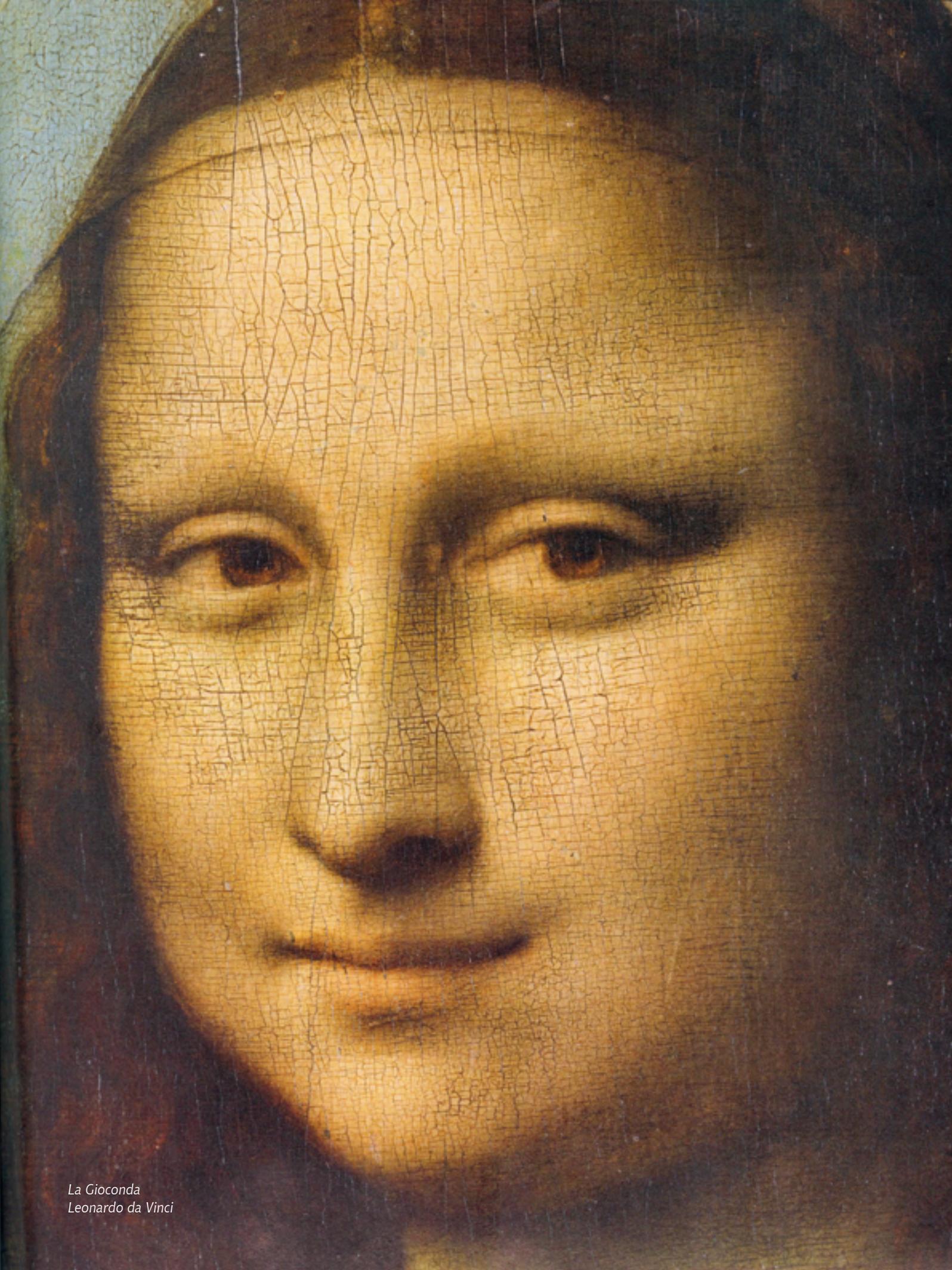
Com a aceleração, no período 1962-1963, da agitação pré-revolucionária no país, o setor militar, considerado nos manuais comunistas como classe de natureza não revolucionária, tornou-se prioritário alvo de ação psicológica, obediente à estratégia que objetivava neutralizar as Forças Armadas, descaracterizando-as como Forças organizadas, operacionalmente eficazes. Teriam, desse modo, as Forças Sindicais, lideradas pelos comunistas, o campo livre para a modalidade brasileira do assalto ao poder, sem oposição militar, contando com seus aliados: os sargentos.

A rebelião dos sargentos em Brasília, em setembro de 1963, refletiu o clímax do quadro pré-revolucionário acima descrito. O movimento armado seria deflagrado tão logo o Superior Tribunal Eleitoral firmasse jurisprudência contrária à elegibilidade dos sargentos. Pretendiam suas lideranças, com a cobertura política das esquerdas e da Frente Parlamentar Nacionalista, constituída por comunistas, dar maior profundidade ao movimento a ser iniciado em Brasília, evoluindo, a seguir, para uma reorganização do país, no estilo de república sindicalista.

Confiavam as mesmas no trabalho desenvolvido ao longo dos dois últimos anos, de catequese e organização, com representantes do movimento em todos os quartéis e navios. Deflagrada a rebelião, em 13 de setembro de 1963, em Brasília, assenhorearam-se os revoltosos da base aérea, dos ministérios da Aeronáutica e da Marinha, da sede da Polícia Federal e de pontos estratégicos da capital. À falta de adequada organização e de meios compatíveis com as dificuldades que enfrentariam, os revoltosos foram dominados por suas internas divergências e por elementos locais do Exército. A rebelião, sem dúvida, caracterizou o nível de envolvimento político dos sargentos da Aeronáutica e da Marinha, expondo as vulnerabilidades daquelas Forças ■

Soldados do Exército ocupam base da Aeronáutica na Rebelião dos Sargentos.





La Gioconda
Leonardo da Vinci

O DESAFIO DE VALORES

Do livro: “A era dos desafios”

Ives Gandra da Silva Martins

Presidente do Conselho Superior de Direito da Fecomercio-SP e professor emérito da Universidade Mackenzie, da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército e da Escola Superior de Guerra

igm@gandramartins.adv.br

Falar em valores quando se discute política e convivência entre os povos, nem sempre é fácil. A luta pelo poder, como dizia o filósofo alemão Carl Schmitt (1888-1985), é uma luta ente amigos e inimigos, e qualquer meio é tido por válido para a obtenção do poder, seja ético ou antiético. Quem luta pelo poder tem tudo, quem perde não tem nada e, no curso da história, não poucas vezes, não podendo sequer conservar a vida.

O célebre dramaturgo francês Jean Racine (1639-1699), na “Tebaida”, coloca na boca de Creonte, que acabara de sacrificar a vida de seus dois filhos para ter o trono de Tebas, a dramática afirmação:

*Le nom de père, Attale, est un titre vulgaire:
C'est un don que le ciel ne nous refuse guère.
Un bonheur si commun n'a pour moi rien de doux,
Ce n'est pas un bonheur, s'il ne fait des jaloux.
Mais le trone est un bien dont le ciel est avare;
Du reste des mortels ce haut rang nous separe¹.*

Outro francês, Jean Rotrou (1609-1650), na tragicomédia “Inocente Infidelidade” (1,1), escreve: “*Les crimes sont beaux, dont un trône est le prix*” (“Belos são os crimes, cujo prêmio é um trono”).

Muitos pensaram assim ao longo da história. Por isso, toda a filosofia clássica voltada à ética política – desde Confúcio, Buda, Zaratustra, Pitágoras e Isaías, passando pela filosofia pertinente à fantástica produção grega e à posterior em Roma, na Idade Média e Renascimento – concebe soluções éticas para o exercício do poder. Não são jamais seguidas, dada a dificuldade de fazê-las cumprir por quem detém o poder. Nesse particular, os mestres da tragédia grega (Ésquilo e Eurípedes) foram sempre muito mais

efetivos que Sócrates, Platão e Aristóteles, em retratar a realidade da política, em que a ética é de pouco uso, sendo mais para peça de oratória do que instrumento de governo.

A ética e a moral, ambos os vocábulos decorrentes de exteriorização de costumes, tidos por bons. A ética, com origem na palavra *ethos* dos gregos, tem um sentido mais filosófico, e a moral, vindo de *mos, moris* do latim, contém um pragmatismo maior, próprio de Roma, menos especulativa que a Grécia.

De uma forma perfunctória procurei mostrar tal realidade em meu livro “Uma Breve Teoria do Poder”.

Ora, até o presente procurei mostrar, nestas breves considerações em minha senilidade, que há uma evolução humana desde o aparecimento do *homo sapiens*, mas, no que concerne à luta pelo poder, a natureza humana se debruça, permanentemente, no conflito entre amigos e inimigos, em que tudo é lícito quando o poder é a meta. Esta é a razão pela qual a evolução para que os valores penetrem no coração dos detentores do poder ainda é tarefa que ultrapassa a realidade atual.

Já me referi ao universo ficcional da série “Jornada nas Estrelas”, em que a humanidade, alguns séculos adiante do mundo presente, já solucionou todos os defeitos coletivos e problemas de convivência. Como o roteiro está voltado à exploração do Universo, sempre que a tripulação da nave “Enterprise” encontra um mundo novo, sem pretender interferir na maneira de ser do povo que lá vive, busca auxiliá-lo, ensinando aos seus habitantes as virtudes que os terráqueos possuíam. Cada povo tinha um defeito particular, um desses dos que hoje temos, mas que a Federação Estelar deixara de ter e queria ajudar outros povos a também eliminar.

É bem verdade que os exegetas hoje encontram trechos bíblicos que podem trazer intranquilidade, como os que lemos

no “Apocalipse de São João”, mas há outros que podem gerar otimismo, quando Cristo diz que haverá um só rebanho e um só pastor, um dia.

Por outro lado, Pedro, sem ser um especialista em astronomia, ao final da “Segunda Epístola”, prevê que a Terra será consumida pelo fogo, teoria só confirmada pela ciência no século XX, prevendo que daqui a aproximadamente cinco bilhões de anos terá o Sol consumido toda a sua carga energética e explodirá engolindo os planetas Vênus e Terra na explosão antes de transformar-se numa estrela anã de densidade incomensurável.

Nas previsões proféticas, há, todavia, notável evolução de valores. Lembremo-nos, por exemplo, da conquista da Terra Prometida pelos hebreus: velhos, homens, mulheres e crianças foram todos passados a fio de espada em cada batalha, sendo natural tal procedimento na conquista da maioria dos povos antes do advento dos grandes filósofos do Oriente e do Ocidente. É de lembrar-se o episódio em que Herodes manda degolar João Batista sem qualquer julgamento para não ficar mal perante convidados, em promessa feita à filha da mulher do seu irmão, que ele trouxera para sua casa como sua mulher.

Tais procedimentos, hoje, seriam inadmissíveis. O Holocausto foi e é condenadíssimo, pois não se pode conceber nem admitir tratamento tão brutal contra seres humanos, mesmo numa guerra com a violência da Segunda Guerra Mundial.

Ora, de Herodes para cá temos apenas dois mil anos que nada são se lembrarmos que o *homo sapiens* tem 200 mil anos, o *homo erectus*, 1.400.000 anos e a vida sobre a Terra tem entre 3.500.000.000 a 4.000.000.000 de anos!

Essa evolução notável teve um de seus momentos de inflexão mundial, como já mencionamos, com a “Declaração Universal dos Direitos Humanos”, de 10 de dezembro de 1948, e redigida por René Cassin, reconhecido jusnaturalista de formação tomista. Neste documento, os povos do mundo reconhecem a necessidade de respeitarem os direitos humanos em nível superior ao lado da declaração dos americanos, em 1776, e da dos franceses, em 1791.

Há, indiscutivelmente, uma rápida evolução de consciência de que os direitos humanos devem ser respeitados, nada obstante a natureza conflitante do homem, que se digladiava toda ávida entre o bem e o mal. Há uma série de instituições não governamentais que buscam tal concreção da virtude no mundo inteiro, visto que sempre este progresso se dá mais pelas organizações privadas do que pelas organizações governamentais, comumente precedidas de uma maior ou menor dose de demagogia eleitoral.

O que pretendo deixar claro neste capítulo é que, não obstante: o homem não ser confiável no poder;

- a corrupção ser inerente ao exercício do poder; o objetivo da maioria dos políticos e burocratas é mais servir-se do poder do que servir ao povo; tal mentalidade ser inerente aos três poderes; a prestação de serviços públicos serem o efeito colateral do exercício do poder; a prestação de serviços só interessar se precedida dos holofotes da mídia e da sociedade em busca de benefícios eleitorais; o vácuo do poder ser preenchido por quem

é mais ágil e não necessariamente mais ético; o tributo ser uma norma de rejeição social, pois parte considerável dele vai para a manutenção dos detentores do poder e não para prestar serviços públicos, razão pela qual sempre, na dúvida, decidem a seu favor e não a favor da sociedade, denominando de interesse público o que é apenas interesse dos ocupantes dos governos; os amigos do rei serem mais importantes do que os amigos da eficiência na detenção do poder; e os séculos da história narrada terem demonstrado que essa mentalidade de detenção do poder não muda praticamente nada; o mundo tem melhorado pela busca maior do povo e seus direitos, pois aos poucos suas reivindicações são atendidas graças à adoção de regras democráticas na maior parte dos países modernos.

Em outras palavras, se a mentalidade dos que detêm o poder não mudou, hoje eles têm muito mais trabalho em conseguir seus desideratos, embora também tenham se aperfeiçoado na arte de iludir, algo desnecessário, por exemplo, no período das monarquias absolutas.

Ora, é em face desses fatos que me parece que o papel dos pensadores de diversas áreas, hoje, é mais do que necessário. Aliás, eles nunca tiveram tanto espaço para expor suas ideias como agora, muito embora a facilidade de comunicação gere também um número maior de mediócras envernizados de intelectuais que distribuem a mancheias suas teorias em que a razão, o bom senso, a cultura histórica e filosófica sofrem amputações monumentais.

Sendo o populismo alavanca da mediocridade, ao lado de verdadeiros pensadores em número crescente, cresce em número maior, pelas redes sociais, ignorantes festivos, os pseudointelectuais sofríveis, e os ativistas acabam instrumentalizados em proporção maior, visto que a humanidade produz mais mediócras que talentos.

O certo, todavia, que há, a olhos vistos, um crescimento de apreensão de valores que, tanto os mais quanto os menos alertados, percebem, com uma evolução crescente da educação em primeiro lugar e da cultura depois em todos os povos da humanidade, pelo avanço da ciência e da tecnologia.

Ora, é neste momento que a luta por levar valores à sociedade encontra, de um lado, maiores dificuldades aparentes, mas também um campo mais fértil para prosperar, lembrando-se que são estes valores que permitem à humanidade progredir com mais consciência de todos que há algo a ser discutido a partir de perguntas elementares tais como: por que vivemos? Qual é a razão da criação da humanidade? Por que a mera razão ainda não conseguiu responder de onde viemos? Por que existimos e para onde vamos? E, principalmente: qual é o sentido da vida?

E é neste ponto que focalizo o capítulo, ou seja, qual é o sentido da nossa vida? Vivemos para quê? Para nos autorrealizarmos e morrermos; para ficarmos ricos e deixar heranças e problemas para herdeiros, já que não podemos levar o que conquistamos? Para fazer o mal aos outros na luta para crescer na vida, pisando os que vivem conosco, afastando nossos concorrentes com intrigas e armadilhas? Para usufruir a sociedade dos prazeres temporais da

carne, mesmo que à custa de família, casamento, filhos e amigos? Para ter cada vez mais fama, dinheiro e poder, mas deixando de ser alguém íntegro, útil e criador de obras boas para a sociedade? Para enfim viver para ser admirado por outros e não para colaborar com o bem comum? Enfim, para ser um cidadão *que tem, mas não é*? Ou devemos lutar para que a nossa vida não seja inútil, já que todos nós nascemos condenados à morte? Afinal, para fazer com que a nossa vida tenha valido a pena para a família, para os outros, para a própria comunidade e para o país? Fazer a vida valer a pena por ser útil representa ter dado sentido à vida.

E a evidência, é para dar respostas a esses questionamentos que nascem as virtudes que a humanidade – rapidamente, mas a duras penas – principia a conquistar, ou seja, a busca de um ideal de justiça, com prudência, temperança, magnanimidade, fortaleza, caridade, e todas as virtudes inerentes à luta por ser útil aos que nos cercam.

Também o ideal da família é essencial para que uma nação cresça. Roma começou a decair, como lembra o Políbio, no dia em que as mães de família pensaram mais no seu bem-estar e prazer do que no da família, que é o mesmo que está acontecendo em muitos lares europeus na atualidade. Como afirma o poeta “o mais forte castelo é bem castelo fraco, se à antiga gente forte, a fraca mal sucede”. Assim foi com Babilônia e Atenas no passado. Diz a Constituição Brasileira no artigo 226 ser a família “a base da sociedade”. E a família é descrita pelo constituinte como união entre homem e mulher; não é aquela criada pela Suprema Corte, sem que esta afirmação implique qualquer preconceito contra os homossexuais, cuja união pode gerar filhos numa relação matrimonial natural. Podem se unir, o que é legítimo, mas não constituem a família idealizada pelos constituintes.

Lembro que, quando o iluminismo francês gerou o maior banho de sangue da França, na Revolução, os ideais de liberdade, fraternidade e igualdade lá nasceram.

Nas correntes digladiantes da atualidade – o “egocentrismo” de ser feliz à custa dos outros e a generosidade de fazer os outros felizes sem quebrar as regras da natureza – está o dilema do homem. Numa visão otimista, pela própria evolução da humanidade, entendo que o mundo vai crescendo com altos e baixos. É necessário que tenhamos consciência de que crescerá mais ou menos rapidamente se conseguir dar sentido de vida numa dimensão não egocêntrica, mas altruísta, fazendo com que cada vida valha a pena. Poderá durar até séculos, o que na escala de tempo universal, é muito pouco. Poderá durar até milênios, no que não acredito, em face da velocidade que conseguimos avançar quanto à dignidade da pessoa humana em tão pouco tempo.

Sendo realista sobre a natureza humana em que o bem e o mal se digladiam, sou um otimista, por amar a história e esta demonstrar que o mundo tem evoluído rapidamente e sempre ■

Nota:

(1) “Ser chamado de pai é um título vulgar: É dom que o céu não recusa a ninguém. / Uma felicidade tão comum não me parece nem um pouco doce / Não é felicidade se não causa inveja. / Mas os céus são avaros com o dom do trono. / É uma alta posição que nos separa do resto dos mortais.”



Lucrezia Crivelli,
Leonardo da Vinci

LIBERDADE

Araken Hipólito da Costa

Cel Av

arakenhc@uol.com.br

A liberdade é um tema precioso e envolve estudos no campo filosófico, sociológico, político e religioso, para se entender o caminho da humanidade.

Em primeira análise sobre a liberdade, é preciso destacar que a sua exclusividade pertence ao homem. No mundo, somente o homem é dotado de espírito, manifestado

por meio da inteligência e da vontade. A capacidade de ser livre é o bem maior do homem, permitindo traçar sua vida.

O ser desprovido de inteligência não produz pensamento, logicamente não é capaz de julgar e por consequência não possui liberdade. No caso dos animais, restringe-se ao instinto de sobrevivência, reproduzindo atos repetitivos e rotineiros.

Outro aspecto a observar, é que não tem sentido procurar a liberdade pela liberdade, tal como ficar livre de toda e possível limitação somente para ficar livre. Isto porque, quando se reclama que se quer ser livre de alguma coisa, é necessário também pensar que estar livre de algo supõe estar livre para alguma coisa. Não há liberdade para o nada, mas para algo, para um fim. A liberdade não é um fim, é um meio.

Esta procura de algo, mais precisamente para um fim, pressupõe outra questão vital: a verdade. A liberdade tem como premissa não estar prisioneiro de algo, de alguém ou de si mesmo. O homem é livre quando direciona o seu agir para um bem. Este bem tem como princípio a verdade, que nos liberta dos erros e da escravidão. Liberdade sem verdade não é liberdade.

Cito Saint-Exupéry (1900-1944), aviador e escritor: “Só se pode aproveitar a liberdade infinita do espaço quando se está atento aos mecanismos do avião. A verdade certamente limita o homem dos pensamentos em um determinado sentido, mas liberta-o da esterilidade do erro”.

O homem não vive só, ele precisa dos outros para sobreviver; e, neste sentido, as sociedades se formam. O projeto do homem sobre a liberdade sobrepõe o filosófico, pois perfaz o progresso político. Após o Iluminismo somente a razão é soberana; afinal, não deve haver autoridade fora da razão, isto é, o que não puder ser compreendido, não pode ser obrigatório.

Essa linha de pensamento, característica do Iluminismo e da Idade Moderna, consiste sobretudo na reivindicação dos direitos do indivíduo em face do Estado. Considera-se que o homem possua direitos anteriores à sociedade, os quais a comunidade deve proteger.

Considerando que a liberdade do homem na sociedade constitui-se na coexistência ordenada de liberdades, então significa que ordenamento – o direito – não é uma noção contrária à liberdade, mas a sua condição é mesmo o elemento constitutivo da própria liberdade. O direito não é um empecilho da liberdade, mas a constitui. A ausência do direito é ausência de liberdade.

O período dos Estados nacionais é considerado o bem-comum da nação, a justa medida da liberdade de todos. Entretanto, cabe sempre o alerta de Santo Agostinho: “Um Estado que tivesse por medida apenas os interesses comuns desse Estado, e não a própria justiça, a verdadeira justiça, não se diferenciaria estruturalmente de uma quadrilha de ladrões bem organizada. Pois é característico de tais bandos de ladrões tornarem norma de vida o que é bom para eles, independentemente do que for bom para os outros”.

O peso da justiça real, que mereça ser designada pelo verdadeiro direito da liberdade, somente pode ser o bem universal, o bem de si mesmo. O que significa que a liberdade, para ser compreendida, precisa ser pensada juntamente com a responsabilidade. Assim, o crescimento da liberdade depende do crescimento da responsabilidade.

Considerando que o conceito de responsabilidade é o conceito central da ética, a filosofia não pode sonhar com a autonomia absoluta da razão e com sua autossuficiência. A razão necessita escutar as grandes tradições religiosas, se não quiser ficar surda, muda e cega para o essencial da existência humana. Evita que o pensamento filosófico vire um simples jogo de abstrações. A ética filosófica não pode ser autônoma. Ela não pode prescindir da ideia de Deus e de uma verdade do ser que tenha caráter ético.

O Brasil construído sobre a imposição da cruz e da espada, com uma miscigenação singular, traz na sua alma marcas indelévels do cristianismo e do valor de viver em liberdade e em paz com diversas etnias.

Para alçar voos mais altos, é imprescindível definir uma filosofia política que possa ordenar a liberdade no âmbito do contexto político e econômico ■



Abismo, Araken.

AMAZÔNIA

Soberania e Desenvolvimento



Dentre os vários temas fundamentais que compõem o amplo arcabouço do Pensamento Brasileiro, está um dos mais caros à nação brasileira e um dos mais questionados na atualidade nacional e mundial, identificado pelo trinômio: Amazônia, Soberania e Desenvolvimento.

Este assunto se reveste de capital importância para nós, brasileiros, pela sua abrangência e sensibilidade em vários campos de interesse não só para o Brasil, mas também para a humanidade, tais como: meio ambiente, mudança climática, economia, geopolítica, defesa, alimentação, tecnologia, medicina e outros. Não há região florestal no mundo que se equipare à extensão territorial, à rede fluvial e à fantástica biodiversidade existente na Amazônia brasileira.

Assim, fica claro o imenso interesse histórico e global, quanto a sua destinação, desde a sua descoberta até os dias atuais, o que a torna a região do Brasil com as maiores demandas nos amplos segmentos nacionais do bem-estar social, do desenvolvimento econômico e tecnológico, da sua defesa, do seu manejo e da sua preservação sustentável.

História

No ano de 1494 foi instituído o Tratado de Tordesilhas, um acordo entre portugueses e espanhóis com a finalidade de limitar o domínio de cada um sobre as terras já exploradas e as recentes descobertas que incluía o “Novo Continente”, localizado a oeste do Oceano Atlântico, mas, à época, ainda desconhecido e não explorado.

Aos portugueses coube a fração situada a leste da linha reta imaginária traçada a 370 léguas de Cabo Verde, unindo as atuais cidades de Belém (PA) e Laguna (SC). Importante registrar que o tratado também assegurava aos portugueses o domínio do Atlântico Sul, uma reivindicação antiga e permanente da Coroa Portuguesa, liberando, estrategicamente, o acesso às Índias e suas especiarias.

De 1534, com a implantação das Capitânicas Hereditárias, até 1903, ano da incorporação da região do futuro estado do Acre, último território a compor o nosso atual mapa, a conformação do Brasil, como a conhecemos hoje, passou por muitos tratados, al-

guns não de todo respeitados, muitos conflitos armados contra ambiciosas invasões estrangeiras, inúmeras disputas políticas e judiciais, internas e externas, muitos e exitosos embates diplomáticos, inicialmente conduzidos pela hábil diplomacia de Lisboa e contando sempre com a tenacidade e as incessantes tentativas do avanço português sobre o território espanhol. É justo também destacar, dando continuidade às ações portuguesas, a competente atuação da jovem diplomacia brasileira, responsável pela conclusão do processo de consolidação dos nossos limites territoriais.

A preocupação dos portugueses com o domínio dos pontos mais estratégicos da região norte se tornou patente quando, obrigados a ceder aos franceses o território atual da Guiana Francesa, segundo o Tratado de Paris (1815), passaram a exigir uma indenização, referente ao esforço militar de ocupação, e definições mais precisas das fronteiras brasileiras na região, até então ocupada por suas tropas.

O principal objetivo da Coroa Portuguesa ao restabelecer os limites fronteiriços, seguindo o curso traçado pelo Rio Oiapoque, era garantir a posse da Foz do Rio Amazonas, conforme estabelecido pelo primeiro Tratado de Utrecht (1713), bem como consolidar a propriedade das terras do “Cabo do Norte”, atual estado do Amapá, e as situadas entre o “Rio das Amazonas” e o “Rio Japoc ou de Vicente Pinsão”, atual Rio Oiapoque, e mais ainda que: “... as duas margens do Rio das Amazonas, assim Meridional como Septentrional, pertencem em toda a Propriedade, Domínio e Soberania a Sua Magestade Portuguesa”, como rezava o mesmo tratado.

A Amazônia brasileira ganhava, assim, ao norte, os seus primeiros contornos legais, que acrescidos dos novos limites a oeste, demarcados pelas edificações militares portuguesas, davam uma ideia preliminar da sua grandiosidade territorial e da sua estratégica importância geopolítica, o que também passava a exigir das autoridades lusitanas uma ação localizada mais vigorosa e permanente, com o objetivo de garantir a soberania portuguesa necessária ao seu desenvolvimento demográfico e econômico.

Amazônia

Para melhor entender a Amazônia de hoje é preciso analisar alguns conceitos distintos de critérios do seu mapeamento, a saber:

Região Norte – formada por sete estados: Amazonas, Pará, Acre, Roraima, Rondônia, Amapá e Tocantins. Abriga a imensa Floresta Amazônica, que reúne a maior biodiversidade do planeta. Nela encontramos a mais extensa bacia hidrográfica das Américas e o maior rio do mundo – o Rio Amazonas. Sua extensão territorial é de 3.853.676 quilômetros quadrados, possuindo uma baixa taxa de densidade demográfica de apenas 4,5 habitantes/km²;

Amazônia Brasileira ou Legal – definição política instituída pelo governo brasileiro (Vargas, 1953), considerando a semelhança das características naturais, e abrange nove estados do Brasil: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e a fração ocidental do Maranhão. É uma área de 5.217.423 quilômetros quadrados, correspondendo a 61% de todo o território brasileiro;

Bioma Amazônico – cobre uma área que não é exclusiva do território brasileiro, abrangendo áreas de outros países vizinhos. Possui cerca de 3.650.000 quilômetros quadrados de florestas contínuas, onde são encontradas mais de 40.000 espécies de plantas, sendo que 76% da sua extensão total encontram-se no Brasil. Estudos indicam que é possível encontrar na região cerca de uma em cada dez espécies conhecidas no mundo, o que constitui a maior coleção de plantas vivas e espécies animais do mundo. Dentro desse bioma ainda encontramos 15 tipos diferentes de florestas, confirmando a sua exuberante e inigualável biodiversidade, o que o transforma no maior e mais diversificado banco genético do planeta;

Amazônia Internacional – corresponde a uma área ao norte da América do Sul de 7.000.000 quilômetros quadrados, sendo mais de 60% dessa área no Brasil. Além do Brasil, fazem parte mais sete países: Suriname, Guiana, Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia; e um Departamento Ultramarino da França, a Guiana Francesa.

Seja qual for o critério escolhido para delimitar a Hileia Amazônia, fica evidente que um percentual majoritário da sua extensão territorial, bem como sua correspondente e extraordinária biodiversidade, são, ambos, legitimamente brasileiros, expondo de forma incontestável a verdadeira dimensão da sua importância estratégica para o Brasil do presente e, sobretudo, do futuro.

Soberania

Toda essa importância ganha uma dimensão fundamental quando somamos ao que já foi exposto sobre as suas possibilidades vegetais e animais, o inexplorável e gigantesco potencial mineral existente em suas terras. Já é do conhecimento global, especialmente dos países mais necessitados e igualmente poderosos, que a quantidade e a diversidade de jazidas de minérios lá encontradas, muitas de raros e estratégicos metais e, portanto, igualmente essenciais à viabilidade de muitos projetos estrangeiros, principalmente nos campos aeroespacial, das comunicações e da medicina. É sempre oportuno citar que vários desses projetos contribuem decisivamente para o desenvolvimento tecnológico, social e econômico dessas nações, respaldando, eventualmente, alguns dos seus projetos de soberania global.

Alcançar e manter a soberania brasileira sobre todo o seu continental território, compreendendo os 8,5 milhões de quilômetros quadrados de área seca e mais os 5,7 milhões de quilômetros quadrados de área oceânica, a chamada Amazônia Azul, é uma responsabilidade constitucional permanente das Forças Armadas brasileiras, dos governantes, e dever de todos os brasileiros.

Para melhor compreensão da importância do que é ser um Estado soberano, torna-se necessário analisarmos os elementos essenciais que dão forma a ele, quais sejam: povo, território e soberania.

O território é considerado como a base física ou geográfica do Estado, o limite da ação soberana de sua autoridade, o que contribui para garantir a eficácia do poder nacional e a estabilidade da ordem interna.

Ao território são atribuídas duas funções essenciais do Estado: limitar a competência da autoridade política e fornecer os recursos materiais de suporte às suas ações governamentais, com vistas ao desenvolvimento da segurança e do bem-estar da sua sociedade.

Uma retrospectiva das ameaças mais recentes à soberania brasileira sobre a Amazônia mostra, com assustadora clareza e insidiosa prepotência, que muitos poderosos fazem acreditar que, por ser um dos últimos redutos naturais do planeta, com sua única e notável biodiversidade ainda não completamente explorada, seu rico depositário de estratégicos minerais e sua inigualável capacidade de gerar água doce, podem justificar posições que reduzem ou negam ao Brasil sua autonomia na ocupação e no uso soberano das suas terras, matas e dos seus recursos hídricos.

Para fazer frente a essas investidas contra a soberania do Estado brasileiro, no caso específico da Amazônia, há que implementar robustas ações de vários matizes e intensidades, todas revestidas de inequívoca determinação soberana de reforçar a autonomia brasileira sobre o território contido dentro dos seus limites fronteiriços.

Assim, devem ser priorizadas ações estratégicas de aproximação, por meio de ações diplomáticas, comerciais, científicas e de defesa, junto ao nosso primeiro entorno estratégico, representado pelos países da América do Sul, sobretudo aqueles que conosco

possuem fronteiras físicas. Para além do continente sul-americano é recomendável estabelecer uma inteligente e contínua política de informação sobre o Brasil, principalmente sobre as medidas adotadas para o uso sustentável e soberano dos seus recursos naturais. Nada diferente do que realizam as demais nações do planeta, quando defendem a integridade e autonomia sobre seu território.

Concluindo, ainda que de forma resumida, esta análise a respeito da soberania brasileira sobre a Amazônia, não há como deixar de ressaltar a responsabilidade constitucional das Forças Armadas. A história da Amazônia funde-se com a do Brasil, desde a sua descoberta, e nos mostra que as Forças Armadas foram decisivas ao longo dos últimos quatrocentos anos, inicialmente, lutando pela sua conquista, seguindo na sua demarcação e, posteriormente, ocupando-a, como parte de uma estratégia nacional, visando à sua integração territorial, política, econômica, cultural e social, de forma total e definitiva, à nação brasileira.

É oportuno comentar que o resultado do exercício da soberania brasileira sobre a Amazônia será decisivo para que as demais nações e organismos internacionais percebam, de forma clara, o compromisso do Brasil em exercer a sua autonomia sobre todos os demais segmentos do Estado brasileiro. A dificuldade ou a facilidade na imposição da vontade nacional, em qualquer setor de atuação do Estado brasileiro, estará diretamente associada ao êxito ou ao fracasso dos resultados alcançados na condução das ações de soberania aplicadas especificamente à Amazônia.

Desenvolvimento

A estratégia usada pelos portugueses para a expansão do território brasileiro, além das fronteiras espanholas, desenhadas

inicialmente pelo Tratado de Tordesilhas (1494), por meio da ocupação das novas terras com a construção de fortes e instalações militares, como no caso da Amazônia, não só permitiu exercer a soberania portuguesa sobre as terras recém-incorporadas, garantida por sua presença física, mas também incentivou a criação das primeiras vilas na região, que aos poucos foram atraindo e fixando, de forma crescente, aqueles que desejavam explorar as riquezas amazônicas.

Essa ocupação foi o primeiro movimento na direção do desenvolvimento da Amazônia. Assim também agiram, com sucesso, outras nações em formação, que decidiram priorizar e consolidar suas iniciativas de ocupação e integração internas, antes de buscarem qualquer protagonismo externo.

No caso do Brasil, podemos afirmar que as corretas ações iniciais portuguesas, infelizmente, não foram intensificadas ao longo da nossa história, ficando a Região Norte fora da sintonia social e econômica com as demais regiões do Brasil. Assim, vivenciamos durante muitas décadas o descaso e o seu isolamento federativo, imposto pela má gestão de todas as instâncias governamentais responsáveis, tanto a estadual como a federal. O resultado desse desleixo foi o crescente distanciamento social, econômico e tecnológico da região em relação ao restante do país, o que tornava cada vez mais difícil, dispendiosa e duvidosa a prática de qualquer medida de integração.

Atenção! Estamos nos referindo a mais da metade do território nacional! Cito, como oportunas, as palavras do Gen Ex Eduardo Villas Bôas, uma das personalidades brasileiras que mais conhecem os problemas da Amazônia, e que afirmou: “Geograficamente, ela corresponde a mais da metade do território brasileiro, e basta contemplarmos um mapa para entendermos

Navio de assistência hospitalar ribeirinho.



CS-EF-Bruno



Resgate da FAB

que, sem ela, perderíamos a característica de país continental, o que poderia até mesmo modificar traços importantes da identidade nacional e da autoestima dos brasileiros”.

Com o objetivo fixo no desenvolvimento da Amazônia, podemos enumerar várias realizações, com destaque nas áreas: empresarial, com a criação da Zona Franca de Manaus; ambiental, com a atuação da EMBRAPA e do IBAMA; socioculturais, com o trabalho da FUNAI; e as de fiscalização, segurança e defesa, a cargo do IBAMA, das polícias Federal e Ambiental e as militares, sob a responsabilidade do Ministério da Defesa. Aparentemente, muitas outras não prosperaram por falta de apoio do poder público, algumas sucumbiram ao subestimarem as dificuldades naturais interpostas pela exuberante Hileia Amazônica. Muitas, sustentadas com recursos não governamentais, se mostram atuantes, mas buscando objetivos nem sempre alinhados com os legítimos interesses nacionais.

Como a dar continuidade às pioneiras iniciativas portuguesas de ocupação da Amazônia, cabe ressaltar a visão de nação e o correspondente trabalho realizado pelas Forças Armadas brasi-

leiras ao apoiar e sustentar as condições básicas para garantir a presença brasileira em toda a sua extensão, principalmente ao longo das suas fronteiras internacionais.

De forma sumária, podemos citar, dentro desse escopo, a implantação do Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (SISFRON), do Exército Brasileiro, e a criação de uma vasta cadeia de pelotões de fronteira, unidades focadas na proteção dos nossos limites fronteiriços, além do apoio às populações indígenas. Igualmente importantes são as ações de patrulha fluvial e de assistência médico-hospitalar da Marinha do Brasil, em apoio aos ribeirinhos e nativos que povoam e se utilizam dos rios para sua sobrevivência e mobilidade. A Força Aérea Brasileira também se faz presente e atuante por meio do Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA VI), e de três esquadrões de defesa aérea, sediados em Manaus, Porto Velho, Boa Vista, além do diuturno serviço de evacuação aeromédica, disponível para todo o território nacional, principalmente para a Região Amazônica.

Poderíamos apresentar outras atividades conduzidas pelo Ministério da Defesa, como o Projeto Rondon, o Programa Calha Norte, a construção de aeroportos no interior da Amazônia efetuada pela FAB, por meio da Comissão de Aeroportos da Região Amazônia (COMARA) e o suporte do CINDACTA IV ao Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), vinculado à Casa Civil. O apoio às campanhas de vacinação, às eleições, ao censo demográfico, e a logística disponibilizada nos casos de calamidade pública são exemplos clássicos do compromisso das Forças Armadas em prol do bem-estar, do desenvolvimento e da integração nacional da Amazônia.

A ideia central da presença militar na Amazônia é, não só a de garantir o exercício da soberania brasileira, abrangendo todas as suas dimensões, mas também a de apoiar, com sua logística e seu efetivo, o adensamento populacional e a fixação do brasileiro à região, criando, assim, as condições básicas de estímulo ao seu desenvolvimento regional.

Resumindo, só pela via do desenvolvimento é que será possível, de forma concreta e realista, o exercício da proteção, da integração nacional e a da participação definitiva e produtiva da Região Amazônica nos cenários econômico, social e político da dinâmica do desenvolvimento integrado da nação brasileira.

Reflexões e desafios

A Amazônia ocupa no ideário cívico nacional um lugar de destaque como símbolo da soberania brasileira. Entretanto, esta “vantagem psicossocial” não é adequadamente percebida e explorada pela nossa sociedade de forma a gerar os investimentos necessários à sua proteção e ao seu desenvolvimento.

A Amazônia Internacional, que envolve territórios da Guiana Francesa do Suriname, da Guiana, da Venezuela, da Colômbia, do Equador, do Peru, da Bolívia e do Brasil, que detém cerca de 60% dos seus 7.000.000 de quilômetros quadrados, exige uma política de uso e ocupação unificada, com o objetivo de identificar as melhores práticas ambientais aliadas a um aproveitamento

sustentável de suas possibilidades naturais. Certamente ações diplomáticas, sociais, econômicas, de defesa e políticas, integradas e compartilhadas por todos os países amazônicos, serão muito mais consistentes e representativas quando forem tratadas questões relacionadas com a legitimidade da soberania de cada país sul-americano sobre os destinos dos seus respectivos recursos naturais.

A necessidade de uma política estratégica integrada na Amazônia Internacional é de especial interesse para o Brasil, uma vez que a bacia do Rio Amazonas é formada por mais de 1.000 afluentes, cujas nascentes estão localizadas em sua maioria nos países vizinhos, os quais possuem rios menores e outros mananciais de água que drenam seu volume para a Bacia Amazônica, ou seja, o volume de água doce brasileira depende essencialmente desses países, assim como a sobrevivência dos recursos hídricos da Amazônia Legal dependerá das ações regionais brasileiras. Só haverá desenvolvimento e soberania continental (no todo) e nacional (em cada país) se pensarmos e agirmos juntos, de forma integrada e harmônica.

O Brasil, por conta da Amazônia Brasileira, detém inquestionável e natural papel de liderança no continente sul-americano. Outro destaque estratégico, sustentado pela nossa Amazônia e explicitado pelo Gen Villas Bôas, é a possibilidade que tem o Brasil de contribuir para soluções globais envolvendo problemas

como: mudanças climáticas, meio ambiente, energia renovável, escassez de alimentos e disponibilidade de água doce. As reais necessidades estratégicas da humanidade, em um futuro não muito distante, estarão relacionadas à disponibilidade de alimento (proteína e grão) e de água potável. Neles reside a nossa estratégica capacidade de negociar um futuro melhor para o Brasil e para o continente sul-americano.

Acredito que podemos concluir esta abreviada análise sobre a Amazônia, sua soberania e seu desenvolvimento, fortalecendo a ideia de que devemos educar as novas gerações dentro de uma visão focada na geração de oportunidades iguais para todos e no acesso irrestrito aos benefícios advindos do desenvolvimento e da segurança nacionais, proporcionados pelo uso correto, inteligente e sustentável de todos os nossos recursos naturais, amazônicos e nacionais.

Sem apresentar nenhuma novidade, afirmo que o caminho para um Brasil melhor, unido, desenvolvido, sustentável e, sobretudo, soberano depende, compulsoriamente, de uma educação universal de qualidade, que valorize a nossa heroica e sofrida história, as nossas seculares tradições, a nossa rica e diversificada cultura, e a nossa brava gente, não importando sua região de origem. Esse é o desafio mais importante a exigir a nossa mais profunda reflexão e imediata ação ■

Exército na Amazônia



A Embrapa



Antonio Carlos Siqueira

Engenheiro, cineasta e membro do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro

asiqueira700@hotmail.com

Pode-se contar a história da humanidade de várias formas. Na maioria das vezes temos acesso a essas informações pelo estudo e análise da ascensão e queda de grandes impérios, das guerras, da biografia de grandes pensadores e vultos históricos, mas raramente de subsistemas que possibilitaram que esses feitos fossem alcançados.

Um dos subsistemas mais misteriosos é o que possibilitou a raça humana aprender a domesticar e explorar plantas, vegetais, animais e microorganismos em todo o planeta, para obter alimentos. Hoje 30% de todos os alimentos consumidos passam por processos de fermentação.

O *homo sapiens* não é o mais rápido nem o mais forte no planeta Terra, mas é o único que aprendeu a usar o fogo e a processar alimentos. Aperfeiçoando processos ganhou a possibilidade de transformar produtos básicos em alimento palatável. Os grãos de arroz, milho, feijão, trigo; os tubérculos como batata, mandioca; e as carnes, peixes, frangos, porcos, ganharam outra conotação após serem processados.

Foi esse domínio que possibilitou o surgimento de grandes cidades e de tudo que disso decorre. Os filósofos concordam que a filosofia é filha das grandes cidades. O mundo em que vivemos hoje só é possível pela existência de alimentação farta e abundante longe das áreas de produção. O ciclo de conhecimento exigido para plantar, colher, armazenar, distribuir, remunerar e pesquisar melhores práticas está diretamente ligado ao surgimento do mundo moderno.

É de todo interessante entender e pesquisar melhor como os exércitos de Roma conseguiam alimentar três vezes ao dia mais de 25.000 combatentes num regime de esforço físico intenso com marchas prolongadas, combates corpo a corpo e extenuantes campanhas. A culinária italiana está por trás de todo êxito dessas

empreitadas, assim como estiveram a culinária persa, a otomana, a chinesa e a japonesa, bem como a francesa.

Sabemos que tropas têm hierarquia na sua estrutura e isso também se aplica à comida, ou seja, já havia mais de um tipo de restaurante há 2.000 anos durante as guerras, para atender oficiais e praças. Achados em Pompeia demonstram também que a ideia de *fast food* era praticada.

O Império Inca e Asteca mostra também uma ampla estrutura de armazenagem e distribuição de grãos em geral. Credita-se a essa atividade muito do que se sabe de matemática e contabilidade. A necessidade de medir, contar e cobrar impostos e tributos sobre a produção de alimentos já se mostra rastreável tanto no Egito quanto na América Central ou, mesmo, no quarto crescente da Babilônia há 10.000 anos.

Sabemos que os ciclos de plantio e colheita são muito regidos pelos astros, e o ciclo lunar é o mais aplicável para essa medição. A astronomia encontra na agricultura uma aliada prática. A previsão do tempo e as mudanças climáticas também têm nela um amplo mercado consumidor, bem como o controle de pragas e a melhoria genética.

O surgimento das grandes cadeias de fast food nos Estados Unidos da América do Norte e seus bilhões faturados diariamente estão intimamente ligados ao sucesso americano na Segunda Guerra Mundial e na distribuição diária de ração para as Forças Armadas, com milhões de combatentes. Isso possibilitou que Heinz, Burgers, McDonald's, Pizzas, Kellogg's, Hershey, MM e Coca Cola se transformassem em cadeias mundiais em poucos anos.

Neste cenário científico-tecnológico e de consumo de massa surge a ideia de transformar o Brasil de país produtor de grãos e proteína animal em líder na pesquisa e implantação de biotecnologia no campo.



Em 1972, o então ministro da Agricultura, Luiz Fernando Cirne Lima, constituiu um grupo de trabalho para definir objetivos e funções da pesquisa agropecuária; identificar limitações; sugerir providências; indicar fontes e formas de financiamento; e propor legislação adequada para assegurar a dinamização desses trabalhos.

Em 7 de dezembro de 1972, o então presidente da República, Emílio Garrastazu Médici, sancionou a Lei nº 5.851, que autorizava o Poder Executivo a instituir empresa pública, sob a denominação de Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), vinculada ao Ministério da Agricultura. O artigo 7º estabelecia um prazo de 60 dias para a expedição dos estatutos e determinava que o decreto fixasse a data de instalação da empresa. O Decreto nº 72.020, datado de 28 de março de 1973, aprovou os estatutos da Empresa e determinou sua instalação em 20 dias.

No final de 1973, uma portaria do Executivo encerra a existência do Departamento Nacional de Pesquisa e Experimentação (DNPEA), que coordenava todos os órgãos de pesquisa existentes até a criação da Embrapa. Com isso, a empresa herdou do DNPEA uma estrutura composta de 92 bases físicas: nove sedes dos institutos regionais, 70 estações experimentais, 11 imóveis e dois centros nacionais. A partir daí a Embrapa começava a sua fase operativa, passando a administrar todo o sistema de pesquisa agropecuária no âmbito federal.

As áreas de atuação em 1974, eram: trigo, em Passo Fundo (RS); arroz e feijão, em Goiânia (GO); gado de corte, em Campo Grande (MS); e seringueira, em Manaus (AM). Atualmente são

mais de 150 centros distribuídos por todo o Brasil, com uma ampla gama de atividades, desde o monitoramento por satélite a grande banco de dados.

Citamos, dentre muitos dos que participaram dessa empreitada os nomes de José Irineu Cabral e Eliseu Alves. O primeiro chefiou os estudos de criação e fundou a Embrapa. Também foi seu primeiro presidente, no período de criação e de construção das bases da empresa, de 1973 até 1980. Já Eliseu Alves, juntamente com um grupo de cientistas sociais, ajudou a conceber e formular o modelo no qual a Embrapa se baseou. Como diretor, idealizou e executou o programa de pós-graduação aos empregados da Embrapa. Como presidente da Embrapa, fez deste programa a primeira prioridade, atingindo a marca de 1.600 pós-graduados, em 12 anos. Ainda ajudou a consolidar a Embrapa e torná-la uma referência nacional e internacional. É também PhD em economia agrícola pela Purdue University Indiana (1972), mestre em Agricultural Economics pela Purdue University Indiana (1968), graduado em engenharia agrônoma pela Universidade Federal de Viçosa (1954). Foi servidor público, sem interrupção, na Emater (MG) e na Embrapa.

Apesar de ser uma semente de boa cepa, era preciso que esta empresa ficasse blindada de interferências políticas. As pesquisas agropecuárias demandam um tempo imenso, incompatível com plataformas imediatistas. “Quem planta tâmaras, não colhe tâmaras!” – é o ditado recorrente. Assim, por vários motivos, a Embrapa pôde se manter livre de governos, sendo uma empresa de Estado, enquanto os políticos voltavam seus olhos para as jóias da Coroa, como Petrobrás e suas subsidiárias, a Telebrás, a Eletrobrás, a Vale e tantas outras estatais, seus dirigentes, ao longo do tempo, foram técnicos, vários deles com mestrado e doutorado e um pensamento nacionalista exemplar.

Note-se que ainda agora os programas espaciais só se tornaram possíveis pelo domínio da técnica de desidratação de alimentos e a possibilidade de manter alimentados e saudáveis os astronautas.

Hoje a Embrapa é líder nas pesquisas em diversas áreas do conhecimento humano. Seus projetos e saberes acumulados em 50 anos permitiram que o país anteveja a capacidade de ser o maior supridor de proteína animal do mundo, bem como o de grãos. Super safras, grãos geneticamente modificados e resistentes a pragas fazem parte do seu legado. Manejo de florestas, pastos, rebanhos são exemplos divulgados e seguidos.

Os trabalhos que permitiram cultivar trigo no cerrado, bem como café na Amazônia, levaram o país a uma posição sem limites de crescimento no momento. Também se deve muito a ela a existência de um Brasil, onde a fome e a miséria não têm espaço e está próspero em virtude do agronegócio.

As parcerias com outros centros de tecnologia permitem prever que este ciclo virtuoso está longe de se concluir, e os próximos 50 anos levarão finalmente o Brasil a ser o celeiro do mundo ■

O Memorável Voo de Formatura de 36 aviões Gloster Meteor F-8 em Santa Cruz

Ajax Mendes Correia

Cel Av

amcajax@gmail.com

Trinta e seis F-8 em voo local sobre Santa Cruz.

Eram três esquadrões, cada um com doze F-8: dois de Santa Cruz com 24 aviões, e um terceiro, de Canoas, sediado no Rio Grande do Sul, com doze aeronaves comandados pelo Maj Alberto Bins Netto, comandante do 1º/14º GAv, totalizando trinta e seis aviões!

Havia também um TF-7, biplace, pilotado pelo Ten Edmar Flaeschen, que transportava um sargento, fotografando nas proximidades da esquadrilha todos os nossos movimentos; entretanto, nunca tive a oportunidade de ver essas fotos.

Há uma delas, feita após o voo, com todos os integrantes daquela missão, mas não sei, hoje depois de tanto tempo, as

posições de cada um. O Líder do segundo grupamento, do qual eu fazia parte, era o Maj Afrânio da Silva Aguiar, comandante do 1º Esquadrão.

Eu voava como número 4 do Cabral, Luís Fernando Cabral, e o número 2 do Keller era o Ten Sérgio Ribeiro. O Reinish, Egon Reinish, do 1º/14º GAv, era o 36! Pousou com o tanque de combustível seco, pois o pessoal do 14º voou com os *wings* instalados, acarretando um maior consumo pelo arrasto parasita, um fenômeno técnico que ocorre nesses tipos de voo.

Apenas destes poucos aviadores eu recorde a posição, em face de alguns acontecimentos de destaque ■



**1º VÔO 36 F8 GLOSTER METEOR · 1º Gp Av CAÇA e 1/14º G.Av
LIDER TCEL AV KELLER · SANTA CRUZ, 1958**

PATRIOTISMO, SIM SENHOR!

Olavo de Carvalho

Filósofo

olavo@seminariodefilosofia.org

Como todos os meninos da escola na minha época, eu não podia cantar o Hino Nacional ou prestar um juramento à bandeira sem sentir que estava participando de uma pantomima. A gente ria às escondidas, fazia piadas, compunha paródias escabrosas.

Os símbolos do patriotismo, para nós, eram o suprassumo da ba-baquice, só igualado, de longe, pelos ritos da Igreja Católica, também abundantemente ridicularizados e parodiados entre a molecada, não raro com a cumplicidade dos pais. Os professores nos repreendiam em público, mas, em segredo, participavam da gozação geral.

Cresci, entrei no jornalismo e no Partido Comunista, frequentei rodas de intelectuais.

Fui parar longe da atmosfera da minha infância, mas, nesse ponto, o ambiente não mudou em nada: o desprezo; a chacota dos símbolos nacionais era idêntica entre a gente letrada e a turminha do bairro.

Na verdade, eram até piores, porque vinham reforçadas pelo prestígio de atitudes cultas e esclarecidas. Graciliano Ramos, o grande Graciliano Ramos, glória do Partidão, não escrevera que o Hino era “uma estupidez”?

Mais tarde, quando conheci os EUA, levei um choque. Tudo aquilo que para nós era uma palhaçada hipócrita os americanos levavam infinitamente a sério.

Eles eram sinceramente patriotas, tinham um autêntico sentimento de pertinência, de uma raiz histórica que se prolongava nos frutos do presente, e viam os símbolos nacionais não como um convencionalismo oficial, mas como uma expressão materializada desse sentimento.

E não imaginem que isso tivesse algo a ver com riqueza e bem-estar social. Mesmo pobres e discriminados se sentiam profundamente americanos, orgulhosamente americanos, e, em vez de ter raiva da pátria porque ela os tratava mal, consideravam que os seus problemas eram causados apenas por maus políticos que traíam os ideais americanos.

Correspondi-me durante anos com uma moça negra de Birmingham, Alabama. Ali não era bem o lugar para uma moça negra se sentir muito à vontade, não é mesmo?

Mas se vocês vissem com que afeição, com que entusiasmo ela falava do seu país! E não só do seu país: também da sua igreja, da sua

Bíblia, do seu Jesus. Em nenhum momento a lembrança do racismo parecia macular em nada a imagem que ela tinha da sua pátria.

A América não tinha culpa de nada. A América era grande, bela, generosa. A maldade de uns quantos não podia afetar isso em nada. Ouvi-la falar me matava de vergonha.

Se alguém no Brasil dissesse essas coisas, seria exposto imediatamente ao ridículo, expelido do ambiente como um idiota-mor ou condenado como reacionário, um integralista, um fascista.

Só dois grupos, neste país, falavam do Brasil no tom afetuoso e confiante com que os americanos falavam da América.

O primeiro eram os imigrantes: russos, húngaros, poloneses, judeus, alemães, romenos. Tinham escapado ao terror e à miséria de uma das grandes tiranias do século (alguns, das duas), e proclamavam, sem sombra de fingimento: “Este é um país abençoado!” Ouvindo-nos falar mal da nossa terra, protestavam: “Vocês são doidos. Não sabem o que têm nas mãos”. Eles tinham visto coisas que nós não imaginávamos, mediam a vida humana numa outra escala, para nós aparentemente inacessível. Falávamos de miséria, eles respondiam: “Vocês não sabem o que é miséria”. Falávamos de ditadura, eles riam: “Vocês não sabem o que é ditadura”.

No começo isso me ofendia. “Eles acham que sabem tudo”, dizia com meus botões. Foi preciso que eu estudasse muito, vivesse muito, viajasse muito, para entender que tinham razão, mais razão do que então eu poderia imaginar.

A partir do momento em que entendi isso, tornei-me tão esquisito, para meus conterrâneos, como um estoniano ou húngaro, com sua fala embrulhada e seu inexplicável entusiasmo pelo Brasil, eram então esquisitos para mim.

Digo, por exemplo, que um país onde um mendigo pode comer diariamente um frango assado por dois dólares é um país abençoado, e as pessoas querem me bater.

Não imaginam o que possa ter sido sonhar com um frango na Rússia, na Alemanha, na Polônia, e alimentar-se de frangos oníricos.

Elas acreditam que em Cuba os frangos dão em árvores e são propriedade pública. Aqueles velhos imigrantes tinham razão: o brasileiro está fora do mundo, tem uma medida errada da realidade.



O outro grupo onde encontrei um patriotismo autêntico foi aquele que, sem conhecê-lo, sem saber nada sobre ele, exceto o que ouvia de seus inimigos, mais temi e abominei durante duas décadas: os militares.

Caí no meio deles por mero acaso, por ocasião de um serviço editorial que prestava para a Odebrecht, que me pôs temporariamente de editor de texto de um volumoso tratado: “O Exército na História do Brasil”.

A primeira coisa que me impressionou entre os militares foi sua preocupação sincera, quase obsessiva, com os destinos do Brasil.

Eles discutiam os problemas brasileiros como quem tivesse em mãos a responsabilidade pessoal de resolvê-los. Quem os ouvisse sem saber que eram militares teria a impressão de estar diante de candidatos em plena campanha eleitoral, lutando por seus programas de governo e esperando subir nas pesquisas junto com a aprovação pública de suas propostas.

Quando me ocorreu que nenhum daqueles homens tinha outra expectativa ou possibilidade de ascensão social senão as promoções que automaticamente lhes viriam no quadro de carreira, no cume das quais nada mais os esperava senão a metade de um salário de jornalista médio, percebi que seu interesse pelas questões nacionais era totalmente independente da busca de qualquer vantagem pessoal.

Eles simplesmente eram patriotas, tinham o amor ao território, ao passado histórico, à identidade cultural, ao patrimônio do país, e consideravam que era do seu dever lutar por essas coisas, mesmo seguros de que nada ganhariam com isso senão antipatias e gozações.

Do mesmo modo, viam os símbolos nacionais – o hino, a bandeira, as armas da República – como condensações materiais dos valores que defendiam e do sentido de vida que tinham escolhido. Eles eram, enfim, “americanos” na sua maneira de amar a pátria sem inibições.

Procurando explicar as razões desse fenômeno, o próprio texto no qual vinha trabalhando me forneceu uma pista.

O Brasil nascera como entendida histórica na Batalha dos Guararapes, expandira-se e consolidara sua unidade territorial ao sabor de campanhas militares e alcançara, pela primeira vez, um sentimento de unidade autoconsciente por ocasião da Guerra do Paraguai, uma onda de entusiasmo patriótico hoje dificilmente imaginável.

Ora, que é o amor à pátria, quando autêntico e não convencional, senão a recordação de uma epopeia vivida em comum?

Na sociedade civil, a memória dos feitos históricos perdera-se, dissolvida sob o impacto de revoluções e golpes de Estado, das modernizações “desculturantes”, das modas avassaladoras, da imigração, das revoluções psicológicas introduzidas pela mídia.

Só os militares, por força da continuidade imutável das suas instituições e do seu modo de existência, haviam conservado a memória viva da construção nacional.

O que para os outros eram datas e nomes em livros didáticos de uma chatice sem par, para eles era a sua própria história, a

herança de lutas, sofrimentos e vitórias compartilhadas, o terreno de onde brotava o sentido de suas vidas.

O sentimento de “Brasil”, que para os outros era uma excitação epidérmica somente renovada por ocasião do carnaval ou de jogos de futebol (e já houve até quem pretendesse construir sobre essa base lúdica um grotesco simulacro de identidade nacional), era para eles o alimento diário, a consciência permanentemente renovada dos elos entre passado, presente e futuro.

Só os militares eram patriotas, porque só os militares tinham consciência da história da pátria como sua história pessoal.

Daí também outra diferença. A sociedade civil, desconjuntada e atomizada, é anormalmente vulnerável a mutações psicológicas que induzidas do exterior ou forçadas por grupos de ambiciosos intelectuais ativistas apagam do dia para a noite a memória dos acontecimentos históricos e falseiam por completo a sua imagem do passado.

De uma geração para outra, os registros desaparecem, o rosto dos personagens é alterado, o sentido todo do conjunto se perde para ser substituído, do dia para a noite, pela fantasia inventada que se adapte melhor aos novos padrões de verossimilhança impostos pela repetição de *slogans* e frases feitas.

Toda a diferença entre o que se lê hoje na mídia sobre o regime militar e os fatos revelados no site de “Ternuma” vem disso. Até o começo da década de 80, nenhum brasileiro, por mais esquerdista que fosse, ignorava que havia uma revolução comunista em curso, que essa revolução sempre tivera respaldo estratégico e financeiro de Cuba e da URSS, que ele havia atravessado maus bocados em 1964 e tentara se rearticular mediante as guerrilhas, sendo novamente derrotado.

Mesmo o mais hipócrita dos comunistas, discursando em favor da “democracia”, sabia perfeitamente a nuance discretamente subentendida nessa palavra, isto é, sabia que não lutava por democracia nenhuma, mas pelo comunismo cubano e soviético, segundo as diretrizes da Conferência Tricontinental de Havana.

Passada uma geração tudo isso se apagou. A juventude, hoje, acredita piamente que não havia revolução comunista nenhuma, que o governo João Goulart era apenas um governo normal eleito constitucionalmente, e que os terroristas da década de 70 eram patriotas brasileiros lutando pela liberdade e pela democracia.

No Brasil, a multidão não tem memória própria. Sua vida é muito descontínua, cortada por súbitas mutações modernizadoras, não compensadas por nenhum daqueles fatores de continuidade que preservava a identidade histórica do meio militar.

Não há cultura doméstica, tradições nacionais, símbolos de continuidade familiar. A memória coletiva está inteiramente à mercê de duas forças estranhas: a mídia e o sistema nacional de ensino.

Quem dominar esses dois canais mudará o passado, falseará o presente e colocará o povo no rumo de um futuro fictício. Por isso o site de “Ternuma” é algo mais que a reconstituição dos detalhes omitidos pela mídia. É uma contribuição preciosa à reconquista da verdadeira perspectiva histórica de conjunto, roubada da memória brasileira por manipuladores maquiavélicos, oportunistas levianos e tagarelas sem consciência ■

Imagens históricas da FAB



“Logo quando foi organizado, o Estágio de Seleção de Pilotos de Caça foi dividido em quatro esquadrilhas, cada uma contando com dois oficiais instrutores, que eram veteranos da Itália, e haviam concluído o curso de caça nos Estados Unidos junto ao USBATU P-40. Ao começar o ciclo de instrução, a 4ª Esquadrilha era comandada pelo nosso companheiro da Itália, o Keller, e tendo como nº 3 o Lima Mendes - outro veterano da Itália.”

Acima: “Da esquerda para a direita, em pé: Asp Av Alberto Bins, 1º Ten Av Keller e Asp Av Octávio Julio Moreira Lima. **Agachados:** Asp Av Berthier Figueiredo Prates, Asp Av Maurício Martins Seidl e Asp Fernando Ramos Pereira.

Miissão

SNM

Hélio Carvalho Perez
Cel Av
perezhelio7@gmail.com

A “Guerra da Lagosta” (1961-1963), entre Brasil e França, aconteceu porque os barcos pesqueiros franceses vinham pescar lagosta, nas nossas águas territoriais. O Brasil já pleiteava o mar de 200 milhas, o que só veio a se concretizar em 1970, no Governo Médici. Em 1967, os saudosistas daquela guerra ainda estavam a postos. Servia eu em Cumbica, Base Aérea de São Paulo, quando no dia 18 de abril de 1967, quase no fim do expediente, fui chamado pelo comandante do esquadrão, Maj Av Gerseh Nerval Barbosa, um dos revoltosos da rebelião de Jacareacanga (1955-1956). Ele estava com um rádio SNM que acabara de chegar. A sigla SNM era de altíssima importância e prioridade, significando “Segurança Nacional Militar”. Ele pediu-me que lesse esse rádio. O rádio determinava que um RB-25 (R de reconhecimento) devia pousar em São Luiz (MA), no próximo nascer do sol, quando receberia as devidas ordens. Só isso, curto e grosso. Deveria ser alguma encrenca muito importante. O comandante disse-me ainda:

– Escolha a tripulação que a missão é sua.

Ao que respondi:

– Ok. Quero o Ten Bambini como copiloto, pois confio muito nele; o 2S Carvalho, de mecânico [pois era um dos melhores mecânicos do esquadrão]; e o 3S Lozano como radiotelegrafista.

O Lozano, era muitíssimo competente na operação por telegrafia (chamada por nós, de did-da-da). O sargento rádio ficava no compartimento traseiro, que era separado do cockpit pelo bomb bay (compartimento de bombas, que tinha uma capacidade de 2.600 quilogramas). Ele não perdia um QAM (boletim meteorológico), que saía de hora em hora. Entretanto, como a maioria dos radiotelegrafistas, era um pouco surdo, pois costumavam usar o volume no máximo para receber as mensagens.

O major terminou me desejando um bom voo. Como um bom tenente, “botei a nos dentes” e pensei: enfim chegou a hora da onça beber água; nós agora vamos para o pau. Confesso que fiquei feliz com essa escolha do Gerseh. Chamei os outros três tripulantes e dei conhecimento da nossa importante missão. Pouco depois, estávamos jantando mais cedo no rancho da Base de Cumbica, quando o comandante da base, Cel Av Rodolfo Becker Reifchneider, entrou no recinto e sentou à nossa mesa:

– Você vai por onde? – perguntou.

– Vou por dentro. – respondi. – Vamos fazer Cumbica-Brasília, duas horas e cinquenta de voo; abasteco full (combustível máximo) e faço direto fora de aerovia, numa reta, Brasília-São Luiz, mais quatro horas e quinze de voo, num total de sete horas e cinco de voo.

Como se tratava de uma missão militar, os órgãos de controle de voo aceitavam e aprovavam o que se colocava nos planos de voo, desde que se informasse ser uma missão militar.

– Não vai não! – respondeu o comandante da base, falando de cima, com a voz de piloto excepcional e experiente que ele era.

– Você vai por fora (pelo litoral) pela Verde Uno (aerovia que percorria todo o litoral, do Oiapoque ao Chuí, sobrevoando todas as capitais).

– Mas coronel, é uma missão SNM, e temos que chegar no nascer do sol; por fora, vai levar mais tempo de voo e por isso não vamos chegar no nascer do sol – ponderei com firmeza.

– Não senhor – disse ele, pela segunda vez com aquela sua voz grave e, agora, mais firme. – Você vai por fora, ouviu? – disse com firmeza, sem explicar por quê. E mais não disse.

Aqui, um parêntese. Na semana anterior, havíamos feito uma ida ao Calabouço (Aeroporto Santos-Dumont), de B-25; eu como 1P (primeiro piloto) e ele, Cel Av Becker, como copiloto. Gozado, na aviação militar é assim: revezamos a posição de pilotagem, piloto e copiloto, em cada etapa, independente do posto de cada um.



– Sim, senhor – respondi.

Ele levantou-se e foi embora. Olhei contrariado para o Bambini, mas “ordens são ordens”, como se dizia nos papos de hangar. Vamos que vamos, pois “estava com a faca nos dentes”. Modificamos o planejamento de voo para fazer Cumbica-Salvador em cinco horas e Salvador-São Luiz em seis horas e quinze, perfazendo um total de onze horas e quinze de voo, ou seja, pelo litoral voariamos mais quatro horas do que se fossemos por dentro.

Primeira parte da SNM

Como planejado, decolamos de Cumbica às 18h 30, pousamos em SV, abastecemos full e decolamos em seguida. Ao passar Natal, cerca de três horas da madrugada, devíamos modificar a proa para Fortaleza, mas estava uma noite muito calma, céu sem nuvens, sem turbulência, avião bem compensado (o B-25 não tinha piloto automático), mas eu, o Bambini e o Sgt Carvalho – já um pouco cansados, acabamos dormindo. O avião passou por Natal e continuou com a proa da África. Nesse momento, alguém acordou, acho que foi o Carvalho, e cutucou o piloto da esquerda que estava na rodinha. Natal já tinha ficado para trás. Retornamos, entramos na aerovia e prosseguimos para Fortaleza e, depois, para São Luiz. O dia amanheceu e ainda voamos três horas no período diurno até chegar a São Luiz, onde, conforme o importante rádio SNM, nós receberíamos as tais ordens secretas – que eu estava ansioso por conhecer – dessa guerra que estava prestes a começar. Assim eu pensava. Após o pouso em São Luiz, cerca de 9h 30, hora local, veio nos receber o sargento de serviço do SRPV-SL (Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Luiz).

– Você tem alguma ordem de Belém para nós? – perguntei-lhe.

– Não. – disse ele.

– Belém não falou nada contigo?

– Não. – ele retrucou.

Estava tudo muito calmo, muito normal. Nesse momento entendi o porquê de o comandante Becker ter ido ao rancho falar conosco, e determinar que devíamos ir por fora, pelo litoral. Raciocinei. Ele, com a larga experiência de voo e de vida militar, além de excelente militar, deve ter pensado: aquele garoto está “tinindo nos cascos”. [Como os gaúchos iguais a ele diziam], vai acabar dando chance para a bruxa. É lógico que ele vai querer ir por dentro, pois é uma missão SNM; esse é o caminho mais curto, mas ele tem de chegar no nascer do sol; é um tenente antigo, quase capitão, experiente em B-25, tem o avião na mão, pertence ao 1º/10º GAv, esquadrão considerado “marrudo”.

E continua avaliando: ele vai voar BR/SL, 1.530 quilômetros – seis horas e cinco de voo, trecho muito longo, um pouco menos do que a distância Brasília-Belém e um pouco mais do que Londres-Roma; de noite, sem apoio de auxílio rádio no solo, fora de aerovia, voando longo trecho somente pela bússola (chamada de “bússola chinesa”), sem nenhum controle do tráfego aéreo.

A bússola era o nosso único auxílio à navegação do B-25 para esse trecho, pois o radiocompasso (tínhamos dois) somente entrava, isto é, dava a indicação da estação, 40 minutos fora (antes de chegar à estação), ou seja, cerca de 220 quilômetros. Isso é dar muita chance para a bruxa, deve ter pensado o coronel. Também é possível que o Cel Becker soubesse algo mais a respeito dessa missão, e que por isso, ele achava que não justificava correr esse risco. Se pegássemos um vento de través (de lado), iríamos com certeza desviar da rota planejada e podíamos nos perder, sem conseguir achar São Luiz. Chegaríamos ao litoral “perdidinhos da silva”. Então iria aparecer aquela velha dúvida de aviação: São Luiz está para a esquerda ou para a direita? – Sei lá! – alguém vai responder. Realmente eu tinha pensado nessa hipótese ao planejar o voo, mas era um risco calculado, principalmente por ser uma missão SNM (primeira e única da minha vida de aviador).

Topei arriscar. Eu tinha uma grande convicção, de que tudo ia dar certo; mas...ah se fosse hoje! Com a grande experiência que adquiri ao longo da vida, seria bem diferente.

Eu me perguntava – Cuidado, pra que tanta pressa, tenente. Será que é mesmo SNM, Segurança Nacional Militar? Vale a pena arriscar tanto? Nós estamos em guerra ou em paz? – Nada como a voz da experiência nesses momentos. Os seis pauzinhos no ombro do Becker valiam muito. Eu só tinha dois pauzinhos, 28 anos e três filhas. Ao ter esses pensamentos, depois de uma noite inteira voando, numa jornada direta de mais de quinze horas, cheguei à conclusão de que ele tinha total razão. A prova disso é que não tinha ninguém em São Luiz para nos dar as instruções, como informava o rádio SNM. Alguma coisa devia estar muito errada. Foi uma decepção. Perguntei ao sargento da proteção ao voo se ele tinha quatro camas onde nós pudéssemos dormir, pois tínhamos varado a noite e estávamos muito cansados. Ele respondeu afirmativamente. Eram camas do pessoal de serviço da estação ZW (estação rádio). Entretanto, a roupa de cama estava usada, pois eles traziam de casa a sua própria roupa. Era assim que funcionava naqueles idos. Um pouco daquela antiga aviação do arco e flecha (primórdios da aviação no Brasil) e que mesmo assim funcionava muito bem.

O aeródromo de São Luís não tinha torre de controle e o “check in” dos passageiros, no saguão, só abria quando tinha algum movimento de avião comercial ou nos voos do CAN. Não tinha lanchonete. Não tinha pernoite no aeródromo. Se quiséssemos dormir, tínhamos de ir para um hotel na cidade. Como a nossa missão era SNM, tínhamos de ficar perto do avião. Disse ao pessoal, então:

– Ok tripulação. Vamos abastecer (o B-25 sempre abastecia full combustível, 1.189 galões americanos, o que dava um peso de cerca de 4.500 kg), nove horas de autonomia e vamos dormir. Sargento, se vier algo de Belém me acorde, por favor.

Beliscamos o que sobrou do lanche de bordo, e desabamos de macacão nas camas que ficavam embaixo da estação rádio. Ao meio-dia um sargento me acordou mostrando um rádio que determinava: decolagem imediata com destino a Belém.

Segunda parte da SNM

Essa etapa foi bem diferente da anterior. Fizemos SL-BE em uma hora e quarenta de voo, “num pau danado”, muita chuva, CB, muita turbulência no nível de voo 080 – 8.000 FT (pés) – 2.400 metros. Levamos muita “porrada” do mau tempo. O B-25 não tinha radar, mas ele tinha muita estabilidade na turbulência, porque as suas asas eram após os motores, em diedro negativo. Na guerra, somente o caça Corsair da Navy também tinha esse tipo de asa. Chegamos a Belém. O oficial do serviço de operações da Base Aérea de Belém, ao receber o nosso avião, tinha uma ordem para nós: o comandante do B-25 devia comparecer imediatamente ao QG da Primeira Zona Aérea. A Kombi já estava pronta na sala de tráfego. Lá fui eu, com uma fome danada, ainda de macacão

de voo, receber o brifim dessa “missão de guerra”. “A faca ainda estava firme nos dentes”. Em lá chegando, na sala de guerra, o “pai” dessa importante missão SNM, determinou sem mais delongas:

– Amanhã, decolagem ao nascer do sol. Vais voar a 1.000 pés [300 metros], até o limite do mar territorial de 200 milhas marítimas [distância de 371 quilômetros da costa, uma hora e quinze de voo de B-25; praticamente a distância Cumbica/Santos-Dumont, fazendo um voo de reconhecimento visual]. Missão: plotar barcos pesqueiros estrangeiros que estão pescando nas nossas águas territoriais. Vais mandar via rádio cifrado [por telegrafia, did-da-da]. Aqui está a cifra. Informe os seguintes dados dessas embarcações: nacionalidade (bandeira), número de mastros, cores do barco, comprimento etc. e tal.

Nesse momento descobri o real significado da “guerra” que eu estava entrando. Era uma segunda “guerra” da lagosta. E como tal, não tinha tanta pressa assim, nem “peso” para tanto sacrifício. Não era motivo para um rádio SNM. Nunca, nunca, nunca. Senti uma segunda grande decepção. “Tirei a faca da boca”. Quando o dono da guerra terminou, perguntei:

– Voo de reconhecimento sobre o mar na altura de 1.000 pés, distância do litoral de 200 milhas? – e ele respondeu que era exatamente isso, ao que eu retruquei, do alto da minha posição de tenente comandante de um RB-25, **que não tinha condições operacionais para fazer aquele voo**. Ele levou um choque; nunca imaginou uma resposta como aquela. E com a cara amarrada, aliás esse era o seu normal, e com raiva, disse:

– Por que não?

Respondi firme:

– Porque não tenho equipamento de sobrevivência para o voo sobre o mar, tal como, papo-amarelo [colete salva vidas], bote individual para a tripulação, rádio de emergência de localização (gibson girl – 500 kc), kit de emergência de sobrevivência no mar, ração de sobrevivência etc.

Mesmo assim ele ignorou esses meus argumentos, forçando para que eu fizesse essa missão. Expliquei que eu era o responsável pela segurança da minha tripulação, dizendo:

– O senhor imagine se eu tenho um monomotor [um motor pifasse] no limite das 200 milhas; isso dá quase duas horas de voo monomotor se arrastando sobre o mar para voltar à costa! Não tenho condições de ejetar [jogar fora], para aliviar o peso, a grande quantidade de combustível que sempre transportamos. Não sei se o motor bom vai aguentar voar tanto tempo assim, estando mais atochado [com rotações mais altas]. O B-25 tem mais de 22 anos. É um avião excelente, mas também é um avião velho da Segunda Guerra. Se o motor não aguentar e tiver que fazer um pouso de emergência no mar, sem equipamento de sobrevivência, nós quatro “babau” [igual a “vamos pro vinagre”, como costumávamos falar entre nós].

E acrescentei ainda:

– Se ontem, no rádio SNM, tivessem informado que era uma missão de reconhecimento visual ou foto, nós viríamos com a tripulação para reconhecimento, foto e visual, com o avião

equipado para fazer uma verdadeira missão de reconhecimento, tais como, máquina foto vertical [Zeiss] e máquina foto portátil, para fazer foto oblíqua, pessoal especialistas em foto para fotografar esses alvos e, prioritariamente, o equipamento de sobrevivência no mar.

Quando acabei de falar, pensei que ele fosse “ter um treco”. Silêncio total na sala. Acabou cedendo. Ainda bem. Diversificando, ele disse displicentemente que no dia seguinte faríamos, então, um reconhecimento visual, na costa ao norte depois da Ilha de Marajó. (se eu não estiver enganado, era num local chamado de Ponta do Céu – taí um nome bonito!). E devíamos informar via rádio cifrado os barcos etc.; a mesma lenga-lenga feita anteriormente para o mar de 200 milhas. Respondi que estava ciente e me retirei. Nesse momento, “tirei a faca dos dentes”, e coloquei na bainha do meu cinto. Nós sempre voávamos com um cinto, tendo uma faca de um lado e, do outro, uma pistola. Fui tomar um banho, comer e dormir, pois há quase 24 horas estávamos de macacão de voo. No nascer do sol decolamos e fomos para a área a ser coberta. Qual não foi a nossa surpresa, quando encontramos muitos barcos de pesca, de todos os tipos, no mesmo local! O Bambini ainda tentou fazer um rádio cifrado sobre o que estávamos vendo, mas era impossível informar aquilo tudo usando aquele tipo de documento. O correto seriam fotos aéreas. Suspendemos o tal rádio cifrado. Não informamos nada. Ainda fizemos outros voos que agora não me recordo quais foram. Dessa maneira ridícula e grotesca, terminou a nossa participação, nessa segunda “guerra” da lagosta. Nessa mesma operação, um P-15 de Salvador, deslocado também para Belém, fazendo uma dessas missões, disparou um foguete à frente de um barco que não quis obedecer a ordem de parar. Entretanto, essa é outra história, ainda a ser contada por alguém.

Terceira parte: o 2068 SNM

Infelizmente não posso deixar de contar que dois meses depois desse meu voo, em 15 de junho de 1967, tivemos a queda do Douglas da FAB C-47 2068. Ele decolou de Belém para Cachimbo às 14h local, com vinte e cinco almas a bordo. Dessas, vinte e uma eram homens armados, que iam socorrer a estação rádio Cachimbo da FAB, que estava sendo ameaçada de ataque pelos índios. Essa era a missão do 2068. Caso queiram conhecer mais, confirmam na internet (colocando no Google “2068” ou “Epopéia do 2068”), que vão conhecer essa história e o esclarecedor e emocionante depoimento do Ten Villy, que foi um dos cinco sobreviventes desse acidente. O 2068 já saiu de Belém com um dos dois radiocompassos em pane (quem tem um não tem nenhum, também falávamos assim nos papos de hangar). Pousou em Jacareacanga, abasteceu, e estava se preparando para dormir, quando foi determinado que prosseguisse para Cachimbo já de noite. Nessa época, o voo normal noturno convencional para aviões bimotores, na Amazônia, não era feito por motivo de segurança. O comandante, Ten Av Newton Nogueira de Almeida Cunha, ainda ponderou para Belém, via rádio,

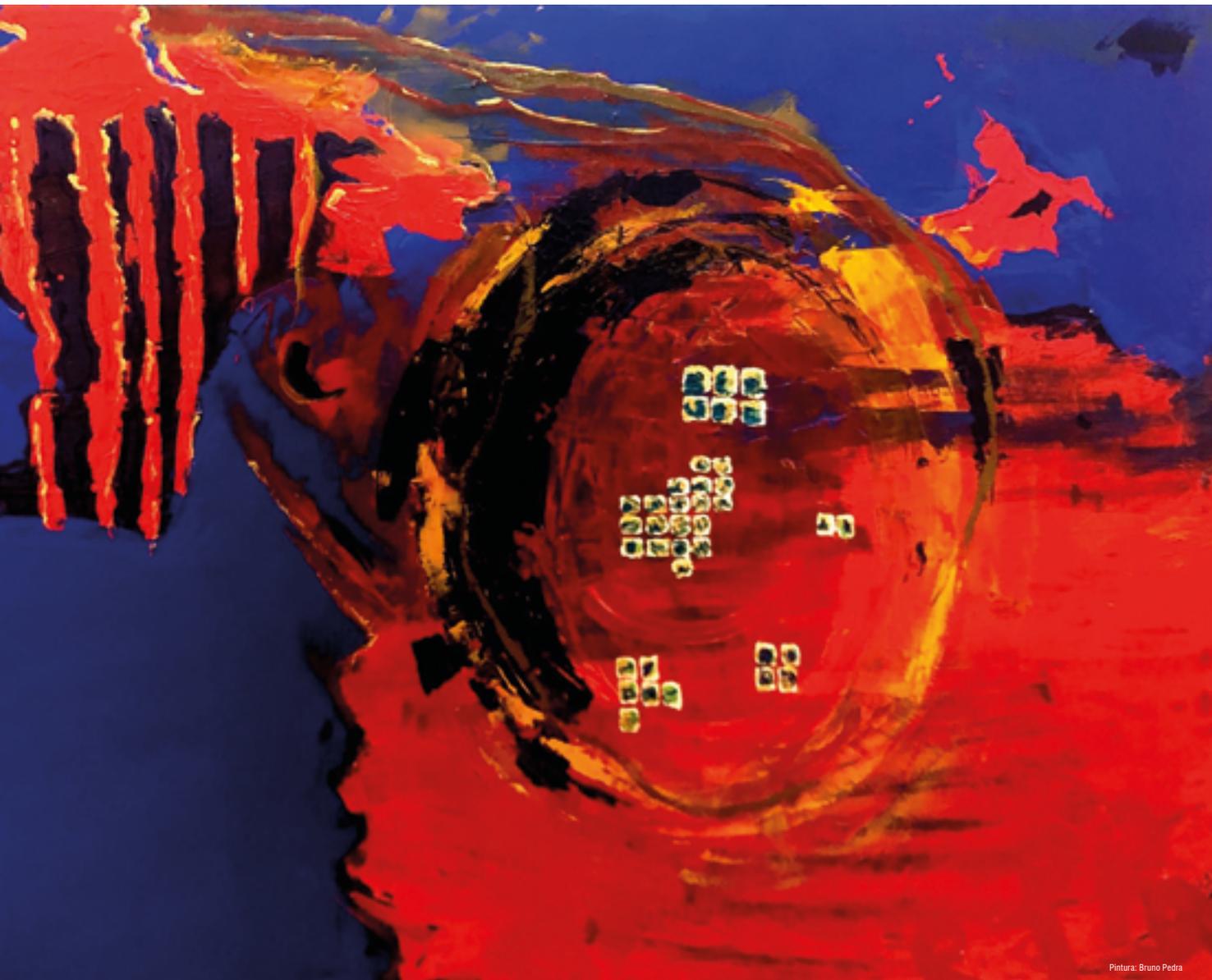
sugerindo a decolagem de dia, na manhã seguinte. A resposta veio via rádio SNM: “Situação de Cachimbo está deteriorando, perigo iminente, risco calculado, decolagem imediata”. Meu amigo Cunha decolou à noite de “Jacaré”, não encontrou Cachimbo, tentou voltar para “Jacaré”, e também não achou “Jacaré”. Como ainda tinha combustível, resolveu prosseguir para Manaus na proa 330°. Daria para chegar em Manaus. O 2068 tinha oito horas de autonomia de voo. O Ten Cunha era um excelente amazônida e catalineiro, com vasta experiência de voo naquela região. Talvez por isso tenha resolvido fazer esse voo, cumprindo essa ordem temerária e estapafúrdia. Caiu perto de Tefé, sem combustível, a oeste de Manaus, distante cerca de quinhentos quilômetros. Desviou muito para a esquerda da rota. Faleceram vinte bravos companheiros da FAB, sendo um deles índio. Pergunto: seria esse o risco calculado? Talvez o Cunha tenha desviado tanto da rota por causa do vento ou por uma pane de bússola? Quem vai saber o que houve?

A maior busca já feita pela FAB durou dez longos dias, até serem localizados. Essa história passou a ser conhecida como a “Epopéia do 2068”, que virou lenda e é sempre tão reverenciada. Relembro esse fato, em respeito, com orgulho e memória, pelos vinte companheiros que se foram, e pelos cinco sobreviventes. Também para o 2068 foram utilizados os mesmos argumentos exagerados e anti-operacionais, que tentaram me impingir, dois meses antes. Acredito que o protagonista desses dois casos seja a mesma pessoa, infelizmente. Por isso estou falando isso tudo. Para finalizar, só me resta agradecer ao Cel Becker, que inteligentemente e com firmeza, nos livrou do primeiro perigo: voar por dentro. Também fico feliz pela minha tripulação ter conseguido se livrar do segundo perigo, ou seja, o voo baixo até as 200 milhas, sem as mínimas condições de operação de voo sobre o mar.

Em aviação, os acidentes sempre se repetem. **Por quê?**

Gostaria de deixar a citação oficial do Presidente Costa e Silva em respeito ao 2068:

“O resgate dos sobreviventes do avião 2068 transcende a história e a atmosfera da Força Aérea Brasileira, impregnados do espírito heróico da nossa juventude, para sugerir-nos um símbolo de bravura, da energia, e da perseverança de todo o povo brasileiro, no desbravamento da Selva Amazônica e na afirmação cada vez mais vigorosa, da nossa soberania, em uma das mais vastas e fabulosas regiões da Terra. É um episódio que nos enche de emoção, como seres humanos, e de orgulho, como habitantes deste país.”



Pintura: Bruno Pedra

DISSUAÇÃO

Bruno Pedra
Cel Av
pedra73@gmail.com

Simples de fazer, mas difícil de pensar

A geopolítica contemporânea delega poderes para a conectividade e incorpora ameaças híbridas ao tecido social, na escala do indivíduo. Por isso, o desafio de hoje é interpretar a dissuasão como um fenômeno natural da percepção humana e não como estratégia ancorada na demonstração de força ou consequência direta da capacidade de pronta-resposta. Percepções devem ser moldadas para que a dissuasão ocorra, mas essa abordagem força um deslocamento da abordagem conceitual clássica, inspirada na guerra fria, para outro que incorpora o ponto de vista daquele que deve ser dissuadido.

O curioso é que a dissuasão atravessa a história milenar dos conflitos, mas a sua essência, não raramente, passa despercebida. Basta observar que, nas guerras da Coreia (1950), Ilhas Falklands (1982) e Golfo (1991), por exemplo, Estados notoriamente mais fortes não foram capazes de dissuadir os mais fracos do prosseguimento da guerra.

Para atuar em cenários de guerra híbrida, é preciso, primeiro, abandonar o hábito de pensar unidirecionalmente para abraçar a cultura de que a guerra é um ato de violência sem limites, destinado a colocar o adversário em uma situação mais desfavorável do que o sacrifício que lhe é exigido, para que ele se submeta a uma vontade, como traduz Clausewitz (2017). Neste ponto, vale salientar que mais de dois mil e quinhentos anos se passaram desde que Sócrates criou o diálogo entre Teeteto e Protágoras, quando aflorou a máxima: “o homem é a medida de todas as coisas: das que são, que elas são, e das que não são, que elas não são” (LOPES, 2020, p. 655), o que reconduz, inequivocamente, o ser humano para a dantesca posição da comédia *Asinaria* de Plautus (254-184 a.C.): “o homem é senão um lobo para um estranho”.

Na FAB, embora o conceito apareça em seu altar estratégico, na visão de futuro da Instituição, acredita-se haver uma lacuna acerca da compreensão do seu efeito que impulsiona a questão: é possível aprimorar o Processo de Planejamento de Comando da Aeronáutica (PPC Aer)?

A projeção do poder aeroespacial, hoje

No entendimento militar, a dissuasão está situada como uma aptidão para atingir um efeito desejado (BRASIL, 2019) ao lado das armas e da inteligência. Nessa lógica, as operações baseadas em efeitos são descritas por Smith (2006) como aquelas que envolvem centralmente os seres humanos e as suas organizações. Ao mesmo tempo que isso eleva a complexidade dos planejamentos, torna a capacidade de lidar e explorar essa complexidade o principal determinante do sucesso.

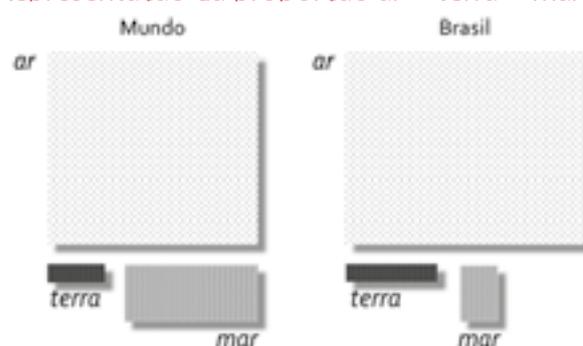
Nessa rota, atrai a atenção a curiosa triarquia no governo da dissuasão. Se o poder é a capacidade de afetar socialmente; se o poder aeroespacial mais facilmente impacta pessoas por meio da sua característica de alcance; e se o poder dissuasório implica a percepção de uma pessoa, então o paradigma do conflito atual é o da linguagem da ação, como cita Schelling (2008). Não há dúvida, portanto, que a era moderna privilegiou o indivíduo, ainda que isso gere mais conflito e expectativa de conflito, do que solução.

Enfim, o olhar crítico sobre a dissuasão esbarra no alcance das aeronaves, o qual aproxima a guerra e as pessoas duplamente, tanto posicionando-as no alcance das bombas, quanto dos jornais, como previu Seversky (1988). Snyder (1961) completa o raciocínio de que o poder aéreo de longo alcance separou função de punir o oponente daquela associada à disputa pelo controle territorial. Se, antes do avião, o poder militar se empenhava em ocupar e controlar o território, o que acontece geralmente

longe, física e temporalmente das decisões políticas, agora o poder bélico está ao alcance da política e da forma mais direta e imediata do exercício dos seus poderes.

Os nexos de causa e efeito da dissuasão são muitos, tanto quanto a percepção humana permite. Não obstante, uma proposta para o estrategista é que a linguagem seja o instrumento de controle e empresa da dissuasão. Mais do que o manejo das regras gramaticais ou do léxico, a linguagem é a manifestação do pensar e agir do homem. Então, a inclusão do contexto social e psicológico proporciona a inversão que Foucault (2019) faz com Clausewitz ao escrever que a política é a guerra prolongada por outros meios.

Esquema 1 Representação da proporção ar – terra – mar.



Fonte: Adaptado de Seversky (1988).

A figura acima ilustra os ambientes marítimo, terrestre e aéreo, não incluindo o espaço exterior, para assinalar a importância do alcance aeroespacial para a dimensão tangível da soberania brasileira.

Conclusivamente, ao privilegiar as nuances do ambiente multidomínio no PPC Aer, é possível inferir que será mais fácil e menos oneroso o emprego do poder aeroespacial, visto que o poder bélico estará imediatamente ao alcance da política dos homens, tal como as novas guerras ensejam. Daí a importância de perguntar, como Aron (1986) o fez, sobre qual vitória um comandante necessita a fim de alcançar seus fins políticos.

Raízes etimológicas da dissuasão

A origem do verbete no Ocidente, de acordo com Cunha (2012), data de meados do século quatorze e traz o prefixo de negação *des-*, do latim *dis-*, para alcançar a “[...] cessação de algum estado primitivo ou de uma situação anterior [...]” ou “[...] separação de alguma coisa de outra”. Cerca de três séculos mais tarde, a palavra ganhou o sufixo *-ão*, do latim *-ōnis*, para formar o substantivo *dissuasão*, que traz a noção de um resultado para a ação de *dissuasão*, ou seja, o efeito do desaconselhamento. Outra característica etimológica verificada sobre o verbete em tela está no sufixo *or*, do latim *-ōris*, que adere a substantivos oriundos de adjetivos para obterem-se as noções de qualidade, propriedade ou maneira de ser.

O BÚFALO « » E O TUCANO

Pedro Luiz Rodrigues Guimarães

Cap Av

plurg@hotmail.com

Se houvesse GPS naquele tempo, eu não teria os cabelos brancos que tenho hoje.

Cheques completados e meu compadre, lentamente, alinha o C-115 com o eixo da pista, na cabeceira zero nove. Pés nos freios, ele empurra as manetes para a posição de descolagem, espera os dois General Electric “encherem” e libera as dezenove e tal toneladas do FAB 2362 para a corrida pela pista de alcatrão. Em menos de dois minutos está voando, aproado para noroeste. São cinco e tal da manhã em São Gabriel da Cachoeira, Alto Rio Negro. O sol já raiou, mas nenhuma réstia filtra através das nuvens baixas, espessas, absolutas. Ao meu compadre ocorre que nessa manhã o céu está obeso. Obeso, estranha imagem, mais adequada a mim, que sou português de Sintra e, ocasionalmente, ainda chamo decolagem de descolagem e asfalto de alcatrão.

A missão do dia é voar até Querari, na fronteira com a Colômbia, e retornar antes do pôr do sol. Não há auxílios à navegação aérea na região. Voa-se em um rumo predeterminado, a uma velocidade conhecida, de olho na agulha, no relógio e nos acidentes geográficos: uma serra no horizonte, um rio, às vezes uma maloca conhecida. Não há *vol de nuit* na Amazônia. Entre São Gabriel e Querari não existe nada digno de figurar em uma carta náutica, salvante as vilas de São Joaquim e Iauaretê, as duas escalas do C-115, e uma distante Taraguá. O Buffalo opera nessas pistas de tabatinga, rasgadas na floresta, com a naturalidade com que uma mosca pousa num lanho no dorso de um animal grande e peludo.



A Cabeça do Cachorro é terra de índio. Há vinte e tal etnias vivendo no Alto Rio Negro: Arapaso, Baniwa, Karapanã, Koripako, Katiria, Mirity-Tapuia, Pira-Tapuia, Tukano, Warekena e outras que não memorizei. A bordo do Buffalo há uma dezena de indígenas, dois funcionários da FUNAI, também índios, três irmãos de caridade, vários soldados de um pelotão da Brigada de Infantaria da Selva, índios todos eles, e pallets com suprimentos e vitualhas para as vilas do trajeto, que, por outra razão, não podem subir pelo Rio Uapés. Tirante índios, clérigos e militares, ninguém habita o Alto Rio Negro a oeste de São Gabriel. Quiçá guerrilheiros das FARC. Meu compadre sustenta que já os viu, do ar, nas vizinhanças de Ipuí e até foi saudado com uma saraivada de tiros.

Nenhum aviador confessa, mas em voo de cruzeiro, com tudo a bordo em boa ordem e disciplina, relaxam-se um pouco os esfínteres. Na altura, meu compadre tem vinte e seis anos de idade. É primeiro tenente e em breve irá a capitão. Seu copiloto, o Paiva, é segundo tenente e tem vinte e cinco. O Paiva vai se tornar o aviador mais voado da Amazônia, mas na altura não têm mais de cem horas de voo na selva. Nunca fizeram essa rota, mas são pilotos competentes e sabem navegar VFR. Com mais vinte minutos de voo, avistariam São Joaquim nessa mesma proa e seus esfínteres continuariam perfeitamente relaxados se não começasse a chover; aquela chuva amazônica, súbita, copiosa, intransigente, como se os céus obesos do compadre se pusessem de repente a perder peso.

– Paivinha, vamos baixar para os mínimos porque se entrarmos na camada vamos ter que retornar para SG.

E isto dito, meu compadre começa a descer para 100 pés. Em minutos o Buffalo está voando rente à copa das árvores, com os limpadores de para-brisas a pleno. Dá até para ver as araras em revoada a escapar da inusitada intrusão, mas cinquenta pés à frente, nada, só chuva e selva.

– São Joaquim em dez minutos! – meu compadre faz voz de capitão, após consultar o cronômetro preso ao manche.

O Paiva assente:

– Vamos preparar para o pouso. Flaps quinze, trem embaixo, cheque de pouso.

– Sargento, cheque se o pessoal está afivelado. – e então, oito, sete, seis, zero e “necas” de São Joaquim. Mais cinco minutos no rumo e “necas” novamente. Segundo meu compadre não há como descrever fielmente essa sensação, mas parece que a cabeça encolhe dentro do capacete. O sangue despenca para as panturrilhas, as orelhas vão ficando dormentes a partir dos lóbulos, e o formigamento passa para os lábios e para as bochechas. E então, por segurança, os esfínteres trancam.

A baixa altura, os motores do Buffalo passam a sorver o querosene com imensa avidez. Meu compadre arma-se de novo de capitão e informa ao Paiva que se ficarem procurando a pista

no meio da chuva não terão combustível para concluir a missão. Após coçar o queixo, que é seu cacoete em horas tensas, comanda:

- Prosseguiremos para Querari, três dois zero. – e seleciona o rumo no autopilot.

Trem em cima, flaps cinco e o Buffalo inicia uma curva suave à esquerda. No cockpit, passam agora à nova questão:

- Onde estamos?

Meu compadre não sabe a resposta exata e não tem pejo de admitir a falibilidade da navegação VFR, sobretudo quando lhe falta o fator V. A carta náutica que o Paiva tem no colo é de pouca ajuda, e a visualização do terreno por entre as vergastadas da chuva no para-brisa é ainda de menor valia: nada mais que as copas das árvores que, para agravar a situação, exsudam neblina.

Meu compadre, nessas horas, é um homem prático e convoca novamente o sargento:

- Ô Nivaldo, traga aqui o índio mais velho que estiver a bordo. Tem que ser homem, mulher não serve.

E em dois tempos, chega o sargento com o índio José, com presumíveis setenta anos, camisa da seleção brasileira de futebol, e uma pequena pena amarela e negra espetada no lóbulo da orelha direita. Etnia Tukano, sem dúvida, a cor da pena revela:

- Bom dia seu José! O senhor é daqui?

- Sou.

- O senhor sabe onde nós estamos?

- Sei.

- Onde?

- O tenente não viu São Joaquim, né?

- E o senhor viu? De que lado o senhor viu?

O índio aponta para a direita e para trás, e o Paiva como que se encolhe no assento: era o lado dele. Meu compadre faz rapidamente uns cálculos e conclui que se afastaram umas cinco milhas a oeste de São Joaquim, mas agora já estão no rumo certo de Querari. Não está mais perdido, mas resolve testar a sabença do índio:

- Seu José, eu quero ir para Querari. Pra que lado eu vou?

O índio aponta o dedo caloso uns cinco graus para a esquerda da proa do avião e, para a admiração dos tenentes, a direção que indica coincide com o rumo que selecionaram no autopilot. Dos dentes dianteiros, seu José só tem os caninos e parece mastigar quando fala. Agora, após assenhorear-se do cockpit, está menos lacônico:

- Daqui a pouco o tenente vai ver o rio. Aí o tenente segue o rio. Aí tem a cachoeira dos macaco e depois vem a da onça e depois vem Querari.

- Obrigado, seu José. O senhor é de Querari?

- São Joaquim.

- Então hoje o senhor vai passear de Buffalo. Nós vamos até lauretê e na volta eu lhe deixo em São Joaquim; tá bom assim seu José?



Foto: FAB

Concluído esse briefing peculiar, o sargento acompanha o índio até o seu assento na lateral do avião e o presenteia com uma caixa do lanche de bordo da Força Aérea Brasileira.

Já no rumo certo, o voo prossegue, ainda a baixa altura e debaixo de chuva. Em uns dez minutos avistam o rio. O Uapés é sinuoso. Meu compadre, cauteloso, resolve que o mais garantido é acompanhar o seu percurso, curva por curva, ainda que pague o preço em querosene e desconforto para os passageiros. Querari estará provavelmente na margem direita a mais uns dez minutos de voo. A chuva cessa e já se veem umas nexas de luz que incidem na copa dos araribás, das guarajubas e das copaibas, aqui e ali, e lembram estampas fluorescentes no tecido verde escuro da floresta. Os esfínteres no cockpit já voltaram ao normal.

– Ô Nivaldo, traz o seu Zé aqui de novo, não estou vendo cachoeira nenhuma!

O sargento vai e volta, mas sem o índio. Toca a testa com quatro dedos, à guisa de prestar continência, e informa que entendeu que o que o seu Zé chama de cachoeiras são corredeiras, e que o tenente não viu porque o rio está cheio, com a chuva. E de fato, voam mais uns poucos minutos e avistam Querari e uma cicatriz na mata, à direita da vilazinha. É a pista. Com manetes reduzidas, flaps quinze, trem embaixo, nariz espetado, flaps vinte, quarenta, uma arfada e pronto, estão no solo.

Em escalas de curta duração, meu compadre não corta o motor número um. É o que manda a prudência quando se está

na selva, sem infraestrutura de solo. Com isso os curumins não podem se aproximar do avião, o guarda-campo não deixa. Ficam à distância, desapontados, dezenas deles. Meu compadre acena da janela lateral e eles retribuem abrindo largos sorrisos de dentes amarelados, manchados de chupar camu-camu. No cockpit é hora de tirar o capacete e as luvas, esfregar as orelhas, alongar pernas e braços, e tomar um café quente da garrafa térmica que as freiras preparam em dia de missão (provisoriamente, os oficiais estão alojados no convento das Servas de Jesus, em São Gabriel). A porta de carga está aberta e o sargento cuida dos embarques e desembarques, orientando, aos gritos, que ninguém se aproxime da hélice em movimento. Como de costume, o guarda-campo vem saber das novidades. Toda parte cheira a querosene queimado. Se não tivesse chovido, haveria um redemoinho de poeira na cauda do avião. É um grande dia em Querari.

Hoje há doentes na pista. Os doentes de Querari (e sempre há doentes para embarcar nas escalas) só embarcarão na volta, oito horas depois, porque só há atendimento médico em São Gabriel. O embarque de um índio doente é sempre problemático. Além dos familiares vem o pajé para fazer rezas, invocações, defumações. Há que persuadir os indígenas a esperar o retorno do avião, o que nunca é fácil. Meu compadre deixa o cockpit para esticar as pernas e tranquilizar as freiras, que não gostam desses rituais pagãos. É quando dá por falta do índio navegador.

– Cadê o seu Zé?

O funcionário da Funai vem explicar, ele próprio também índio, só que Baniwa. O Zé Tukano desceu e falou:

– ii tikê ka uê bufarô.

Não quer mais andar de Búfalo; vai voltar a pé. Meu compadre se espanta.

– Como voltar a pé? São quase cem quilômetros!

– Não se preocupe, tenente, o Zé Tukano foi um grande caçador, conhece bem essa mata. Vai descer de canoa até a maloca de uns parentes, pernoita, e mais um dia ou dois chega em casa.

Acho que estava com pressa, mas quando desembarcou, acendeu o cachimbo, soprou muita fumaça no avião, fez uma reza em Tukano que eu mesmo nunca tinha visto antes, e sumiu na mata.

Agora que esta história já vai pelo final, é bom esclarecer que meu compadre é um mineiro interiorano de formação humanística católica e como bom mineiro, versado na arte de calar, escutar, compreender e, sobretudo, desconfiar. No seu tempo de serviço na selva, aprendeu a respeitar a cultura indígena e maravilhou-se com a intensa simbiose do índio amazônico com a floresta, mas nunca teve grande apreço por pajelanças ou xamanismos. Achou pitoresco que o velho Tukano defumasse o seu avião, mas dá a acreditar em reza de índio... O Paiva, contudo, é menos infenso a esses mistérios da mata, e mais irônico também. Sempre que tem uma oportunidade lembra ao meu compadre de que depois da reza do índio, em vinte e tal anos de serviço ativo na Amazônia, o FAB 2362 nunca mais se perdeu na selva ■



Foto: FAB.

A GUERRA DE MINAS

E O SEU PAPEL AO LONGO DA HISTÓRIA

Igor da Silva Alves
Capitão de Corveta
Chefe do Estado-Maior
ComForMinVar Aperfeiçoado em Armamento

Leandro de Souza Lami
Capitão de Corveta
Enc. da Divisão de Contramedidas de Minagem
Com 2ºDN Aperfeiçoado em Máquinas

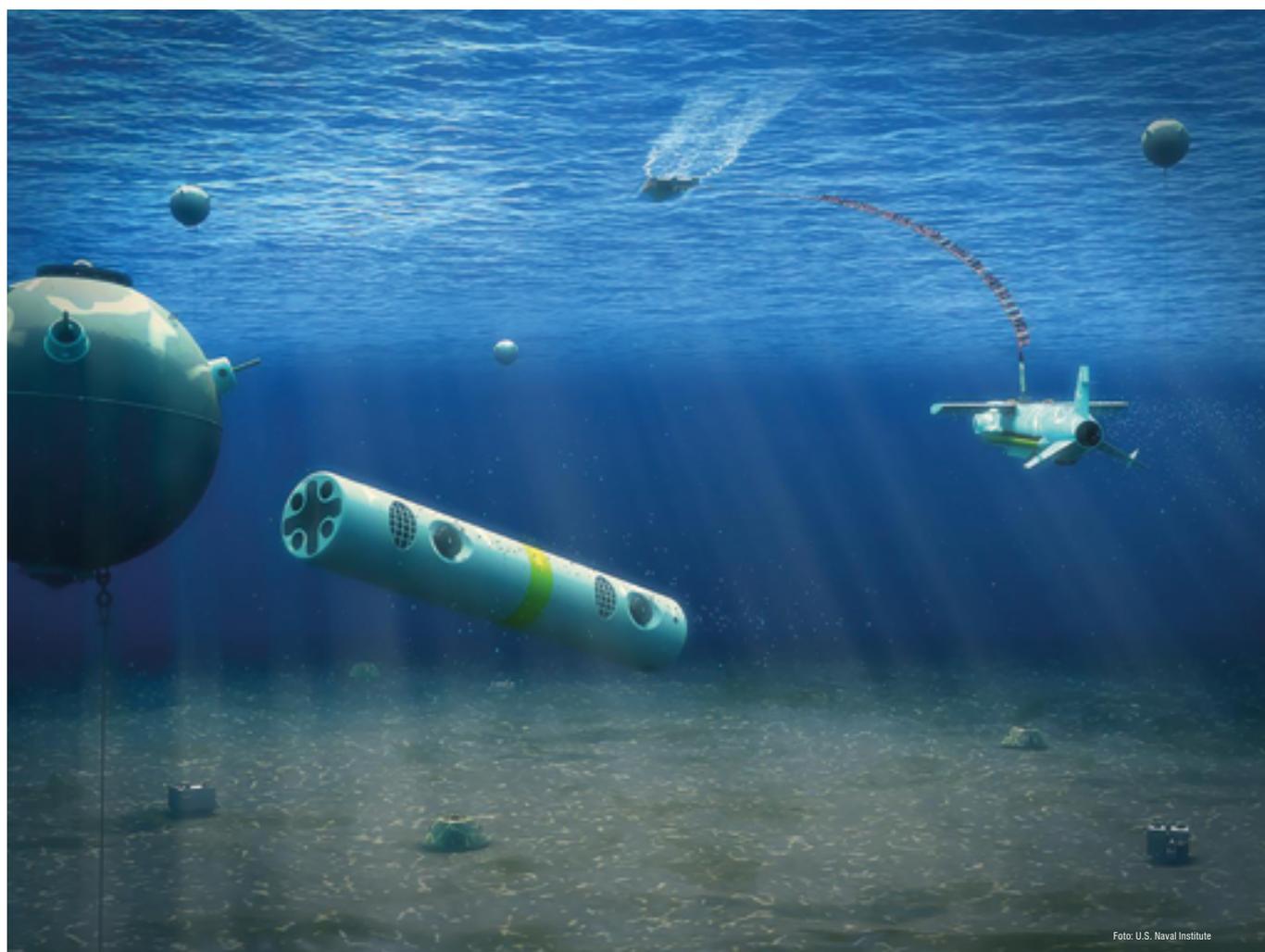


Foto: U.S. Naval Institute

“ A mina naval é uma arma que repousa à espera de suas vítimas.” A definição atribuída por Robert C. Duncan, em seu livro “America’s Use of Sea Mines”, apesar de simples, traduz grande parte de seus atributos. Sua versatilidade de emprego como arma tática ou estratégica de baixo custo e letalidade são algumas das características que explicam as inúmeras vezes em que foi empregada com sucesso no passado, bem como esclarecem a sua continuada importância ainda nos dias atuais.

A GUERRA DOS 80 ANOS (1568-1648) E A PRIMEIRA UTILIZAÇÃO

No final do século XVI, o território hoje conhecido como Países Baixos e Bélgica fazia parte das dezessete províncias da Coroa Espanhola. Entretanto, diversos motivos, tais como, altos impostos, desemprego e crescente insatisfação foram responsáveis pelo incremento das tensões na região da Antuérpia. O descontentamento atingiu seu maior ápice em 4 de novembro de 1576, com o “Saque de Antuérpia”, episódio que ficou conhecido como o maior massacre na história da Bélgica.

Alessandro Farnese, Duque de Parma, fora enviado por Filipe II – Rei da Espanha, para liderar o exército que ficaria responsável por retomar o controle da região. Para tal, Farnese deu início a um extenso cerco à região da Antuérpia com o intuito de sufocar os insurgentes.

Para se contrapor ao bloqueio, os holandeses despacharam diversas embarcações apinhadas de explosivos e inflamáveis, dotadas de um inovador sistema de detonação construído por mecanismos de relojoaria, objetivando infligir danos à ponte construída pelos espanhóis no Rio Scheldt, atuando, desta forma, como minas derivantes.

Durante a noite do dia 4 de abril de 1585, duas embarcações (*hellburners*) foram utilizadas com sucesso e responsáveis por dizimar cerca de 800 espanhóis. A notoriedade do feito fez com que o sucesso do emprego dos *hellburners* se espalhasse por toda a Europa e a mina naval, ainda que de construção bem rústica, iniciava de maneira triunfante sua participação na história dos grandes conflitos.

O EMPREGO DA MINAGEM NOS CONFLITOS DO PASSADO

Após a primeira utilização, no cerco de Antuérpia, as minas foram aperfeiçoadas e empregadas em diversas guerras, tais como: Independência dos EUA (1775-1783); Crimeia (1854-1856); Tríplice Aliança (1864-1870); Russo-Japonesa (1904-1905); Primeira e Segunda Guerra Mundial (1914-1918)/ (1939-1945); Coreia (1950-1953); Vietnã (1965-1973); Malvinas (1982); Golfo (1990-1991); e Iraque (2003-2010). Dentre esses conflitos, dois representam o ápice da utilização da mina: as duas guerras mundiais.

O USO DA MINA COMO ARMA DE DEFESA E ADMIRÁVEL ESFORÇO DE LIMPEZA

A segunda metade da Primeira Guerra Mundial (1916-1918) ficou marcada pelo largo emprego da minagem para defesa da navegação de cabotagem, portos e bases navais, tendo o Mar do Norte como palco principal de sua utilização. Os alemães, ainda que em águas distantes, empregaram minas com o intuito de afundar navios de guerra e mercantes britânicos. Por sua vez, os aliados empregaram minas para afundar os temidos U-boats alemães, na defesa do Estreito de Dover.

Nesse contexto, a Patrulha Dover (Dover Patrol Force) desempenhou um papel fundamental na defesa daquele estreito. Concebida pela Marinha Real Britânica e composta por cruzadores, navios monitores, destróieres, navios varredores, além de diversos outros tipos de embarcações e aeronaves, foi responsável por uma extensa campanha de contramedida de minagem, tendo o Almirante Sir R. *Bacon*, oficial encarregado da Força Tarefa, afirmado que entre 1915 e 1917 os navios varredores sob seu comando varreram uma extensão equivalente a doze vezes o diâmetro da Terra.

Estima-se que 190 mil minas foram plantadas no Mar do Norte, em sua grande maioria na costa leste britânica, e um total de 235 mil minas durante toda a guerra.

O APERFEIÇOAMENTO NOS SISTEMAS DE DETONAÇÃO E LANÇAMENTO

Até aquele momento, as minas utilizadas possuíam basicamente as mesmas características: minas de contato lançadas a partir de embarcações. Este tipo de mina, como seu próprio nome afirma, requer que o navio ou submarino inimigo encoste em uma de suas hastes para que haja a detonação da carga explosiva.

Logo após o início da Segunda Guerra Mundial, diversos navios britânicos foram afundados por explosões de minas que, aparentemente, tinham sido detonadas à distância. O incremento exponencial na destruição desses navios levou Churchill a estabelecer alta prioridade no recolhimento de um exemplar deste novo tipo de arma, a qual aparentava ser uma mina de influência.

Após analisar uma mina que caiu acidentalmente de uma aeronave alemã em uma planície de lama, em novembro de 1919, os britânicos comprovaram que as forças alemãs utilizariam minas com sistema de detonação por influência magnética, lançadas por aeronaves. Essa análise reflete um considerável avanço, uma vez que maximizou a eficiência da mina marítima e aumentou o nível de dificuldade da remoção desses novos campos minados, já que os navios varredores da época realizavam apenas a varredura de minas de contato.

A utilização de sistemas de influência magnética impôs, conseqüentemente, o desenvolvimento de uma nova técnica de varredura, uma vez que a varredura mecânica mostrou-se ineficiente para este novo tipo de mina. Nesse diapasão, surgiram os primeiros dispositivos rebocados por navios ou até mesmo

adaptados a aeronaves, responsáveis por gerar um campo magnético suficiente para acionar os sistemas de detonação.

AS CONTRAMEDIDAS DE MINAGEM NA MARINHA DO BRASIL

Diante da crescente ameaça do emprego de minas e visando à proteção de nossas águas, a Marinha do Brasil criou, em 12 de maio de 1961, a Força de Minagem e Varredura (ForMinVar), inicialmente subordinada ao Comando do Primeiro Distrito Naval, a qual dispunha de dois Navios Varredores da Classe “JAVARI”, de origem norte-americana.

Já em 1963, a ForMinVar teve sua subordinação transferida para o Comando em Chefe da Esquadra, permanecendo até 1975, quando finalmente foi transferida para o Comando do Segundo Distrito Naval, onde se encontra até hoje.

Contudo, foi somente na década de 70, com a incorporação dos Navios Varredores (NV) Classe Aratu, que a Força de Minagem ganhou dimensão e capacidade operativa. Os navios foram construídos no estaleiro Abeking & Rasmussen, em Lemwerder, Alemanha, seguindo o projeto original da classe Schültze (Klasse 340/341), que estava entrando em serviço na Marinha Alemã naquela época. Depois de incorporados à Marinha, os navios foram trazidos ao Brasil a bordo do navio transporte M/S Uhenfels, em berços especialmente confeccionados.

A proximidade do término da vida útil dos navios, aliada à necessidade de manter o *status quo* da capacidade de contramedidas de minagem da Marinha do Brasil, motivou a implementação

de um programa de revitalização dos NV, iniciado em 2001, e que englobou aperfeiçoamentos estruturais no madeirame, bem como a instalação de novos Armários de Regulação Magnética, desenvolvidos no IPqM.

Já no ano de 2006, foi criado o Grupo de Avaliação e Adestramento de Guerra de Minas (GAAGueM) que, integrado ao Estado-Maior do Comando do Segundo Distrito Naval, possui a missão de produzir informações operacionais de guerra de minas, a fim de contribuir para o desenvolvimento, a consolidação, a disseminação e a atualização de doutrina, procedimentos táticos e emprego dos equipamentos de guerra de minas.

O NAVIO VARREDOR CLASSE ARATU E SUAS CAPACIDADES DE CONTRAMEDIDAS DE MINAGEM

Inicialmente concebida para possuir seis navios, a Classe Aratu (atualmente composta pelos NV Aratu, Atalaia, Araçatuba e Albardão) é responsável pela realização das operações de contramedidas de minagem na Marinha do Brasil. O risco é grande e, por esse motivo, os navios são construídos de modo a serem, na medida do possível, imunes à ação das minas.

Desta forma, apresentam o casco construído em madeira, o que contribui para a redução do campo magnético por ele formado (redução do risco de detonação de minas de influência magnética); seus motores assentam sobre suportes de borracha e as hélices funcionam em baixa rotação, no intuito de reduzir ao mínimo a transmissão de ruídos e pressão (redução do risco de detonação de minas de influência acústica ou pressão).

O Comando da Força de Minagem e Varredura completou 60 anos em 12 de maio de 2021, seu atual comandante é o Capitão de Fragata Fábio Borges Gonçalves.



O CENÁRIO ATUAL

A descentralização do poder naval mundial, observada no cenário pós-Guerra Fria, aliado ao advento de novas tecnologias, promoveu sensíveis alterações nas operações navais, como a mudança do teatro de operações (anteriormente centrado em águas profundas) para as proximidades do litoral e o surgimento de ameaças assimétricas. O ambiente da guerra moderna reflete o aumento da incerteza sobre as origens das ameaças, possíveis locais de ataques e meios pelos quais eles podem ser realizados. Nota-se uma maior dificuldade de identificar inimigos, e cada vez mais, tornam-se comuns os campos de batalha não convencionais.

Nesse sentido, a guerra de minas desponta como uma indubitável escolha em um conflito assimétrico ou até mesmo ameaça terrorista, uma vez que detém a melhor relação custo-benefício dentre as armas atuais. Desde a metade da década de 80, o número de minas navais e de países capazes de utilizá-las aumentou consideravelmente, tendo sido observado um incremento de 75% no número de países produtores. Atualmente, mais de cinquenta países possuem capacidade de minagem e mais de 300 tipos de minas estão disponíveis para uso.

VISÃO DE FUTURO

O fomento de novas tecnologias visando reduzir os custos com equipamentos, manutenção e operação, aliado ao crescente potencial operacional que meios não tripulados tendem a oferecer,

com o fornecimento da multiplicação de forças necessárias para enfrentar uma ameaça específica e continuar cumprindo missões tradicionais e, em paralelo, diminuir os riscos oriundos da retirada do homem de dentro do campo minado, vêm gerando cada vez mais investimentos em pesquisa e desenvolvimento de Sistemas Não Tripulados (SNT) voltados para as operações de contramedidas de minagem.

Os Navios de Contramedidas de Minagem (NCMM) mais modernos já operam em conjunto com unidades não tripuladas, ou seja, no atual emprego da GM não se vislumbra a utilização apenas do NCMM, mas sim o emprego do meio em conjunto com seus acessórios, como: Remotely Operated Vehicle (ROV), Unmanned Undersea Vehicle (UUV) e do Unmanned Surface Vehicle (USV), sendo as operações de caça de minas executadas por UUV, ROV e pelos Explosive Ordnance Disposal (EOD), enquanto os USV equipados com varredura de influência são utilizados para operações de varredura.

Já a visão de médio a longo prazo tende a versar sobre a não utilização de navios de contramedidas de minagem especializados, de baixa assinatura e alto valor agregado na área minada. Existe uma grande expectativa de que a capacidade futura seja gerada por sistemas não tripulados, cada vez mais autônomos, que operem a partir de navios-mães, menos complexos e modulares, fora do campo minado ou em locais de terra ■



O Navio-Varredor Aratu completou 50 anos em 05 de maio de 2021, seu atual comandante é o Capitão-tenente Roberto Hippolyto da Costa.

Foto: Marinha do Brasil

GÊNESIS

das histórias de aviadores

Maj Brig Ar Renato Cláudio Costa Pereira
(Prefácio do livro "História de Aviador", de Jonas Alves Corrêa)



O Campo dos Afonsos, sem a menor dúvida, é o verdadeiro “berço da aviação” no Brasil. Foi lá que, em 1912, os primeiros entusiastas desse novo meio de transporte e aventuras instalaram o campo operacional do Aero clube do Brasil, fundado em 1911.

Eram campos de muito baixa ocupação, bastante planos e com vegetação apropriada para fazer rolar as novas máquinas que surgiam desde a Europa para desafiar os espíritos modernos, que avidamente liam tudo que aparecia nos jornais e revistas pelo mundo afora.

Foi lá também que o Ten Ricardo Kirk aprendeu a voar e pensou seriamente em um projeto de aviação militar. Em 1914, em parceria com a aviação militar italiana, ali foi instalada uma Escola de Aviação Militar, mas nem alguns meses, devido ao início da Primeira Guerra Mundial na Europa, esses trabalhos foram interrompidos.

Só em 1919, com a criação de um programa, dessa vez com a chegada de aviadores militares franceses e aviões franceses que participaram das ações de combate nos céus da Europa, nasceu finalmente a Escola de Aviação Militar no Campo dos Afonsos, que mais tarde tornou-se a Escola de Aeronáutica, berço e origem da Força Aérea Brasileira (FAB), onde surgiu a mística dos nossos aviadores, e claro, todas as histórias que ainda vivem na memória de incontáveis aviadores que lá sonharam com a conquista do ar.

Era uma época romântica, em que os feitos dos primeiros jovens que criaram os combates entre aviões ficaram lendários, não somente nas proezas decantadas, como no cavalheirismo demonstrado pelo respeito e pela admiração entre eles. Não importa o lado de onde partiam para a linha de frente e as missões que cumpriam, eram homens de uma nova tecnologia e pensamento muito mais aberto.

Foi uma época muito curta, mas de operações continuadas em combate. Primeiro contra os inimigos no solo, evoluindo rapidamente para os inimigos que também voavam. Como a guerra estava muito presa a uma região com milhares de homens parados em trincheiras, a linha de frente pouco mudava, e os voos aconteciam em uma área que ficava cada vez mais conhecida.

Neste contexto, os pilotos iam abrindo o envelope do combate, inventando manobras e acrobacias para buscar melhores posições de engajamento. Assim, os aviões e armas também

eram imaginados, desenvolvidos pelas fábricas, testados imediatamente e imediatamente copiados. Esses aviadores, com sua paixão pelo voo, em poucos anos criaram do nada toda a base técnica da pilotagem civil e militar que usamos até os dias de hoje.

Foram esses aviadores franceses, testados e admirados, que vieram ensinar o Brasil a voar, a usar o avião e, principalmente, a usar as armas que, em um avião de combate, são a sua verdadeira razão de voar.

Ali, no Campo dos Afonsos, os jovens pilotos brasileiros iam aprendendo com seus instrutores franceses, e em que pese a desigualdade da experiência, eram todos muito jovens e embalados pela vocação de buscar os ares, tornarem-se tão heróis quanto seus guerreiros franceses, fruto dos combates emocionantes nos céus da França, junto com a eficiente Royal Air Force (RAF), enfrentando a legendária *Luftwaffe*.

Desafiavam-se diariamente ases como Manfred Richtoffen, René Fonk, Edward Mannock, Max Imelmann, Ernest Udet, sempre mais aviadores do que soldados, criando histórias que sempre nos emocionam.

Foram nestes contatos, lá no Campo dos Afonsos, que iam muito além do avião, que as histórias eram contadas, nos alojamentos, no rancho, na linha de voo, quando aviadores se encontravam, dividindo seus sonhos, seus sustos, seus erros e seus desejos de voar.

Ali, as histórias da guerra, de heroísmo e cavalheirismo, de coisas românticas acontecidas com aqueles jovens guerreiros que decolavam com a vida na linha de tiro dos inimigos, sim, mas que se compreendiam, que sentiam as mesmas coisas.

Histórias de aviadores, sempre contadas com auxílio das duas mãos...

Foi ali que também aprendemos a contar as nossas histórias e as repartíamos, exatamente como os aviadores o fazem até hoje, levando toda a alegria de voar e também toda a tristeza de perder amigos, ecoando as tristes experiências de duas linhas de voo que tinham se fundido em nossos corações.

Assim, passaram a integrar nossa mística, imediatamente criadora da memória, coisas como a “Patrulha da Madrugada”, a “Confiança do Ala”, os “Pilotos de Alojamento” e, certamente, também a lenda do “Avião Fantasma”.

Contamos histórias até hoje; aquelas e muitas mais geradas pelos tempos afora, nas aventuras e desventuras, nas instalações modernas da Academia da Força Aérea, nas bases aéreas, nos esquadrões, relembrando o passado, rindo com coisas alegres e amenizando as tristes.

O “Avião Fantasma”, no entanto, nos “Afonso” é claro, existia de “verdade” e, muitas vezes, quando éramos chocados por um acidente fatal, esperávamos de verdade que, em uma próxima madrugada fria, pudéssemos ouvir o ronco do seu motor, sabendo que logo estaria decolando da pista de grama, levando mais um herói para servir naquele “esquadrão” no além.

Só não encontrei, até hoje, nenhum aviador que tivesse ido ao “laguinho do laché” para ouvir a música eterna cantada pelas eternas almas daqueles que realmente amam a aviação! ■



O AVIÃO FANTASMA DOS AFONSOS Nélson de Araújo Lima

Sossego... Solidão... A madrugada
Deserta, fria, interminável e estrelada.
O silêncio letárgico, profundo.
Ao longe, estaca o vulto azul da serra...
Numa carícia envolve toda a terra,
o luar mais bonito deste mundo!
O Campo dos Afonsos dorme. Errante,
a lua, no infinito, vai rodando
Um céu maravilhoso, deslumbrante!
E a sonharem, talvez, lindos sonhadores,
Os aviões pareceram dormitando
Na penumbra dormiente dos “hangares”.
De repente, ressoa vago e incerto
O ruído de um motor... Agora perto,
Rasgando o tênue manto de neblina,
Fantástico avião branco desaparece,
Plana e depois serenamente desce,
Aterrando, de manso, na campina!
É o avião fantasma! Nunca o viste
Por uma noite assim, gélida e triste,
Pairando, solitário na amplidão?
Pois, nessas noites enluaradas, calmas,
Ele anda errante transportando as almas
Dos que morreram pela Aviação!
Ei-lo que “rola” e finalmente pára....
E, de seu bordo, um cântico dolente
Vem surpreender a madrugada clara!
É o coro dos mártires: ouvindo-o,
tudo emudece, religiosamente,
E o luar é mais alvo e o céu mais lindo!
Ao som da melodia que flutua,
Se extasia, encantada, a própria lua,
Escutando essa antífona do além...
O vento geme; a madrugada é fria
E na luz do luar vaga a harmonia
De um plangente noturno de Chopin!
Aviação! Aviação que tanto amamos!
Sonho resplandescente que sonhamos,
Ouve esta nossa imorredoura voz!
A morte nos ceifou – Que morte bela!
Mas eis que em nossas almas se revela
Este amor imortal de todos nós!
Quantas vezes, contigo nós seguimos
Pelo infinito azul, dia após dia,
Desde o instante glorioso em que partimos!
E nas manhãs de sol e de esplendores,
Cantamos hinos, pleno de alegria,
Na cadencia vibrante dos motores!
Por tua glória – nossa mesma Glória
Deixando na outra vida, transitória,
Da juventude o sol prima
Partimos, um por um, à imensidade,
Sorrindo cheios de felicidade
Ao morrer pelas asas do Brasil!
Finda-se a melodia... A madrugada,
Deserta e fria, interminável e estrelada...
O vento geme salmos e resposos...
E no seu sono, agora mais profundo,
Sob o luar mais bonito deste mundo,
Dorme tranquilo o Campo dos Afonsos!

NOVA VERSÃO DO APLICATIVO ECONSIG DESTACA O BEM-ESTAR DAS FAMÍLIAS

Com design moderno e intuitivo, solução também tem novo botão que incentiva o combate à violência doméstica



A Zetra, empresa fintech que desenvolveu o Portal eConsig, acaba de lançar uma nova versão do aplicativo eConsig, com design ainda mais intuitivo. Desta forma, militares da Força Aérea Brasileira já podem atualizar nas lojas App Store e Google Play, de forma gratuita.

Focando no bem-estar das famílias, outra novidade é a campanha de combate à violência doméstica. A exemplo das ações de responsabilidade social concretizadas por grandes empresas privadas, a Zetra passa a disponibilizar um botão de emergência para que as mulheres trabalhadoras possam denunciar agressões de forma discreta, segura e efetiva, no aplicativo eConsig.

A novidade estará acessível para mais de 4 milhões de usuários da plataforma em todo o Brasil. “A maioria (53%) dos usuários da nossa tecnologia é composta por mulheres. Infelizmente, historicamente ainda é um grupo de pessoas extremamente vulnerável. Por isso, a partir de agora, elas poderão usar nosso aplicativo como um canal discreto para buscar ajuda das autoridades e denunciarem abusos. Estamos muito orgulhosos por disponibilizar nossa capacidade técnica e institucional a favor da sociedade”, afirma Rosy Araujo, fundadora e conselheira da Zetra.

A violência doméstica na pandemia

O isolamento social mudou drasticamente a vida das pessoas. As mulheres em condições de vulnerabilidade e os idosos, por integrarem o principal grupo de risco, precisaram conviver por mais tempo com seus parentes. A ideia de mantê-los por perto tinha o objetivo de protegê-los. No entanto, a convivência que era menor, devido à jornada de trabalho, compromissos externos e todas as atividades do dia a dia, acabou gerando uma série de problemas e muitos casos de agressões físicas.

“Nós identificamos situações que já eram muito sérias e se tornaram perigosas com a pandemia da COVID-19. E isso resultou em números assustadores. Segundo o Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, em 2020, foram registradas 105.671 denúncias de violência contra a mulher, tanto do Ligue 180 (central de atendimento à mulher) quanto do Disque 100 (direitos humanos)”, indica Isabella França, Titular da Divisão Especializada em Atendimento à Mulher, ao Idoso, à Pessoa com Deficiência e Vítimas de Intolerância e apoiadora da iniciativa da fintech Zetra.

