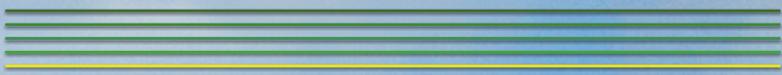


Revista    
**Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 313  
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

Out. a Dez.

2021



[www.caer.org.br](http://www.caer.org.br)

[revista@caer.org.br](mailto: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

### 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

Cel Int Jailton Porto de Faria

### 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

Cel Av Jorge Aparecido da Conceição

### 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

Estrada da Figueira, nº 1  
CEP: 28930-000 - Arraial do Cabo - RJ  
• (22) 2662-1510

### Superintendente

Cap Esp Met José Renato do Nascimento

Revista Aeronáutica

## 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

### Relações Públicas

2º Ten QOCON Rep Cecília Ferreira

### Produção Editorial e Design Gráfico

Núbia Santos

### Revisão

Lara Alves

### Administrativo

Amanda Lima Tenório da Silva

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.



11 de dezembro,  
Aniversário da  
Infantaria.

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



# SUMÁRIO

- |    |   |    |  |
|----|---|----|--|
| 2  | Mensagem do presidente<br><i>Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez</i>   | 24 | Os anos dourados de um<br>comandante inesquecível<br><i>Ten Brig Ar Astor Nina de Carvalho Netto</i> |
| 4  | Livro Histórico de 75 anos<br>é lançado   | 28 | Um clarão liberal<br><i>Ricardo Vélez Rodrigues</i><br>Filósofo                                      |
| 7  | Não fazer injustiça<br><i>Ives Gandra da Silva Martins</i><br>Jurista   | 30 | Operação Roraima<br><i>Carlos Aureliano Motta de Souza</i><br>Cel Av                                 |
| 8  | A contribuição da história para o<br>Pensamento Aeronáutico Brasileiro<br><i>Ten Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes</i> | 37 | Epopeia Bequeana<br><i>Alfredo Muradas Dapena</i><br>Cel Av  |
| 12 | Culturalismo<br><i>Araken Hipólito da Costa</i><br>Cel Av   | 38 | O resgate dos Caiabis<br><i>Aristeu Teixeira de Mendonça</i><br>Cel Av                               |
| 14 | Camões e a épica de um Povo<br><i>Carlos Nejar</i><br>Escritor  | 40 | Missão de evacuação<br>aeromédica<br><i>Maj Brig Adenir Viana</i>                                    |
| 17 | Dia da Família Militar<br><i>Gen Ex Marco Antônio de Farias</i>   | 43 | Tripulação fantasma<br><i>Autor anônimo</i>  |
| 18 | Pensamento Aeronáutico<br>os desafios de uma Força Aérea ...<br><i>Luiz Fernando Póvoas da Silva</i><br>Cel Av              | 44 | Lembranças da memória<br><i>Hugo Barreto Macedo</i><br>Cel Av  |
| 21 | A Nação no divã do psicanalista<br><i>Percival Puggina</i><br>Arquiteto   | 46 | O Código Da Vinci<br><i>Pe. Estêvão Bettencourt O.S.B</i><br><i>In memoriam</i>                      |
| 22 | Operação <i>Rolling Thunder</i><br><i>Reis Friede</i><br>Desembargador  |    |  |



# MENSAGEM DO PRESIDENTE

**E**stimados leitores, civis e militares:  
Chegamos ao fim do primeiro ano pós-pandemia de 2020, que ao final se mostrou bastante esperançoso, no sentido de estarmos vencendo essa dura batalha. Não só pela vacinação, mas também por estarmos atingindo, aos poucos, a tal imunidade de rebanho, com as contaminações e as curas em grande escala. Esperamos que tudo volte, não ao “novo normal”, mas ao antigo normal.

Ao entregarmos a última edição do ano, gostaríamos de agradecer a todos os nossos leitores pela grande adesão ao nosso veículo informativo, que está completando 63 anos de existência. Aos colaboradores que, com suas matérias, engrandecem o nosso conteúdo, e à empresa Zetra, nossa parceira, que participa do patrocínio da Revista, também o nosso muito obrigado. O Clube de Aeronáutica agradece a todos por esse sucesso!

Neste exemplar, temos vários bons artigos que, com certeza, trarão excelentes momentos aos nossos leitores. Oxalá em 2022 possamos manter essa sinérgica parceria.

Nossa Diretoria, das três sedes, deseja a todos um Natal de paz e harmonia e que, no dia 25 de dezembro, não nos esqueçamos do Aniversariante, o grande Homenageado! Que o Ano Novo seja abençoado por Ele com muita saúde a todos.

O Clube de Aeronáutica continuará destacando as vitórias alcançadas pelo Brasil, sejam na economia, sejam na área da Infraestrutura. Com certeza, seremos melhores em 2022.

A todos, uma boa leitura!

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

# OS EVENTOS MUSICAIS ESTÃO DE VOLTA

A partir do mês de outubro, aconteceu o retorno dos eventos dançantes, tão tradicionais, do Clube de Aeronáutica (CAER). Após uma interrupção de um ano e dez meses, por conta da pandemia, no dia 23, em comemoração ao Dia do Aviador, na Sede Barra, ocorreu o show da banda Garçons Cantores. O evento recebeu quase 200 pessoas e foi muito animado e elogiado. Em novembro, na mesma Sede, foi a vez do cantor Alex Cohen se apresentar, no dia 20. Foram quatro horas de muita música e alegria.

Já na Sede Central, também em novembro, houve a volta do apreciado *Happy Hour*, no dia 18. A primeira edição do “Aero Sunset” contou com a presença de mais de 150 pessoas, que aproveitaram um delicioso fim de tarde, com direito à linda vista do Salão Costa Deck, boa música, bebidas e petiscos.

Aguardem! Novos eventos estão sendo planejados. Acompanhem a programação pelas redes sociais do Clube.



## 76ª EDIÇÃO DO “PICADINHO JESUS ESTÁ CHAMANDO” É REALIZADO NA SEDE CENTRAL

O tradicional almoço “Picadinho Jesus está Chamando”, do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA), foi promovido pela Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC), no dia 2 de outubro, na Sede Central do Clube de Aeronáutica (CAER) e contou com a presença do Comandante da Aeronáutica, Ten Brig do Ar Carlos de Almeida Baptista Junior, de oficiais-generais do Alto Comando, oficiais da ativa e da reserva. O encontro tem como propósito lembrar a história da missão cumprida pelo 1º GAVCA no norte da Itália, durante a Segunda Guerra Mundial, e, ao mesmo tempo, celebrar os honoráveis militares da Força Aérea Brasileira (FAB), que estiveram na batalha, honrando o juramento de defender o Brasil com o sacrifício da própria vida.



# LIVRO HISTÓRICO DE 75 ANOS É LANÇADO



Após sete meses de um intenso trabalho de pesquisa e edição, aconteceu o lançamento do Livro Histórico de 75 anos do Clube de Aeronáutica (CAER). A obra foi produzida pelo Departamento Cultural do CAER, sob a coordenação do Coronel Aviador Araken Hipolito da Costa.

Com cerca de 120 páginas, o livro apresenta a história da fundação do Clube, suas três sedes, seus eventos sociais marcantes e sua importância cultural e política ao longo dos anos. Repleta de fotografias históricas, a publicação marca de forma contundente as comemorações de 75 anos do Clube de Aeronáutica, deixando como legado um valioso registro da importância histórica da instituição.

A apresentação oficial do livro aconteceu no dia 25 de novembro, durante um coquetel na Sede Central. O evento contou com a participação de cerca de 70 convidados, entre eles oficiais-generais da ativa e da reserva, membros do Conselho, diretores, parceiros e amigos do Clube. Na ocasião, o Presidente do CAER, Maj Brig Ar Marco Perez, fez um pronunciamento e enfatizou a importância do livro e o seu valor histórico. “Estamos entregando para as futuras gerações uma bela obra que registra e reconhece o valor do nosso querido Clube de Aeronáutica”, destacou.

A publicação teve uma tiragem de 2 mil exemplares, que serão distribuídos para conselheiros, diretores, alguns sócios, autoridades e organizações civis e militares, entre outros ■



*Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez, Presidente do Clube de Aeronáutica, com as Tenentes Cecília Ferreira e Erika, responsáveis pela pesquisa e produção do livro (textos).*





# NÃO FAZER INJUSTIÇA

Ives Gandra da Silva Martins

Presidente do Conselho Superior de Direito da Fecomércio-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

Na área jurídica, não poucas pessoas têm a impressão de que a função do Poder Judiciário é fazer justiça. Aos meus alunos da Universidade Mackenzie e do Centro de Extensão Universitária, sempre ensinei ser essa uma falsa visão da função judicante. Fazer justiça, não poucas vezes, é uma forma de fazer injustiça. Quando se demora o julgamento de um réu preso e inocente, quando se deixa um cidadão encarcerado além do tempo de condenação, quando se criam infrações penais por preferências ideológicas ou inimizades pessoais, quando se interfere em competências que são de outros Poderes, usando a força incontestável da caneta, por mais culta ou erudita que seja a decisão, a justiça dos justos é injusta.

Bastiat, na primeira metade do século 19, escreveu um pequeno e antológico livro intitulado *A lei*. Nele, após analisar os arcabouços do processo legislativo e a forma como a maior parte das leis era feita à época, concluiu que a verdadeira função da lei seria não fazer injustiça, mais do que fazer justiça.

Com exceção dos ministros da Suprema Corte, cuja escolha é política e dependente de um homem só, todo o processo seletivo para a magistratura é extremamente complexo, durando, para ser um juiz substituto de primeiro grau, em torno de um ano as sucessivas provas eliminatórias, em que aproximadamente 2% dos candidatos são aprovados.

Eu mesmo, tendo participado de três bancas examinadoras para magistratura (duas federais e uma estadual), sei quão rigorosos e difíceis são os exames a que são submetidos os postulantes, pois terão de ser julgadores da sociedade em suas divergências levadas a juízo.

São, portanto, superiormente preparados, quando passam pelas três, quatro ou cinco provas eliminatórias, até o exame oral.

A própria escolha para os tribunais de 2ª instância ou superiores segue uma linha em que o merecimento ou a antiguidade, para os primeiros, e o merecimento do trabalho, para os tribunais brasileiros, são aferidos.

O denominado Quinto Constitucional de preenchimento de vagas para os colegiados, por advogados e membros do Ministério Público, tem um triplice processo seletivo, ou seja, dos órgãos de classe em lista sêxtupla, em lista triplice do tribunal e do Poder Executivo. Não se discutem, portanto, nem a competência nem a idoneidade, que, nos concursos públicos para a magistratura, é também o candidato investigado, meticolosamente.

**A desconfiguração que começa a ocorrer a partir das decisões do STF e de certo ativismo judicial não estaria na raiz da visão do povo sobre o Judiciário?**

O que há de perguntar no momento é se a justiça que se tem feito no País tem implicado não se fazer injustiça.

Causou-me má impressão pesquisa realizada por jornal da Capital em que a rejeição ao Poder Judiciário tem crescido, praticamente 1/3 considerando boa sua atuação, 1/3 regular e quase 1/3 ruim ou péssima – levantamento em que os próprios analistas declararam que a rejeição ao Poder Judiciário tem crescido.

No entanto, em outro levantamento do mesmo veículo, 63% da população entendia que o Poder Judiciário, no seu ativismo judicial, coloca em risco a democracia.

Por fim, numa terceira aferição, também da mesma agência de pesquisa, as Forças Armadas, a Igreja Católica e o próprio Ministério Público eram instituições mais respeitadas do que o Poder Judiciário no País.

Ora, quando se tem um Poder Judiciário que, segundo levantamento de outro veículo, meses atrás, declarou que custava ao povo 1,34% do PIB – ante 0,14%, nos EUA, e uma média entre 0,2% e 0,4%, na maioria das nações –, é de perguntar se, não obstante a qualidade dos magistrados, a justiça praticada pelo nosso Poder Judiciário tem permitido que não se faça injustiça à população.

Se a qualidade de conhecimento dos magistrados não se discute, se no Pretório Excelso todos os seus componentes ostentam brilhante currículo e o perfil de juristas respeitados, se a idoneidade moral é também indiscutível, a que atribuir esta turvação da imagem e esta crescente rejeição da população, se não a impressões que se tem de que, ao adotarem os seus juizes o consequencialismo jurídico ou o neoconstitucionalismo, doutrina contestada em muitas universidades, que desembocam num crescente ativismo judicial, a sociedade passou a ver, nos magistrados da Suprema Corte, um poder político, e não técnico, hospedeiro das preferências desta ou daquela corrente ideológica pertinentes aos representantes do povo?

Em outras palavras, deixaram de ver no Judiciário um órgão destinado a julgar justamente, mas, sim, um órgão a adotar postura política com pretensões de interferir no processo político, mesmo que com a intenção, na opinião de alguns, de corrigi-lo.

Creio que esta temática de qual seria a verdadeira função do Poder Judiciário e até onde não fazer injustiça, à luz do Direito vigente, deveria ser a preocupação maior de todos os operadores do Direito, mas principalmente dos que têm a responsabilidade de decidir.

Pergunto-me se tal desconfiguração que começa a ocorrer a partir das decisões da Suprema Corte e de um certo ativismo judicial, o que vem sendo aleitado por especialistas, não estaria na raiz da visão do povo sobre o Poder Judiciário.

Tais dúvidas continuam a permanecer neste velho professor de 86 anos ■

# A CONTRIBUIÇÃO DA HISTÓRIA PARA O PENSAMENTO AERONÁUTICO BRASILEIRO

Ten Brig Ar Marco Aurélio  
Gonçalves Mendes  
[marcomendes@terra.com.br](mailto:marcomendes@terra.com.br)



## Aeronáutica – Significado e Abrangência

Antes de iniciarmos as nossas considerações acerca da importância dos fatos históricos na formação do Pensamento Aeronáutico Brasileiro, julgo importante esclarecer o significado e a abrangência da palavra “AERONÁUTICA”, termo este que será amplamente citado e investigado ao longo deste trabalho, e cujo perfeito entendimento facilitará a formulação e a compreensão dos pensamentos a serem desenvolvidos.

Desde o simples “estudo da locomoção aérea por meio de máquinas” até a mais elaborada definição, a expressão “aeronáutica” apresenta muitos significados, todos, de certa forma, complementares entre si. Sendo assim, após o estudo das várias interpretações existentes e com o foco nos objetivos do nosso trabalho, definimos a palavra “aeronáutica” como sendo a “ciência que se ocupa dos princípios, normas e métodos de construção e condução de aeronaves, aplicando, para tanto, técnicas específicas na sua concepção e um conjunto de teorias e de conhecimentos voltados à ciência e à prática da navegação aérea (aeronavegação), podendo, também, denominar a força armada de um país, responsável por sua defesa aérea”.

### A Aeronáutica é dividida em dois ramos:

- A AVIAÇÃO, que é definida como sendo a navegação aérea por meio de aparelhos de voo mais pesados do que o ar, também conhecidos como “aeródinos”, que são aeronaves dotadas ou não de meios próprios de propulsão, cuja sustentação principal é obtida a partir de reações aerodinâmicas. Também traduz as atividades científico-tecnológicas, econômicas, comerciais e de transportes aplicadas à evolução e à utilização das aeronaves.

- A AEROSTAÇÃO, que significa a realização da navegação aérea em veículos mais leves do que o ar, também denominados “aerostatos”, como os balões e os dirigíveis.

## O Clube de Aeronáutica

Ao longo da última década, o Clube de Aeronáutica, por meio do seu Departamento Cultural, vem desenvolvendo uma incessante e meticulosa pesquisa sobre o “Pensamento Brasileiro”. Criado em 1946, por iniciativa dos Oficiais da Aeronáutica, muito dos quais oriundos da Marinha e do Exército, sempre procurou aliar suas atividades sociais a um dos mais nobres objetivos aspirados pelos seus idealizadores, profissionais da arma aérea: PENSAR O BRASIL.

## O Pensamento Brasileiro

Assim, buscando modernizar e sedimentar o “Pensar o Brasil”, foi instituído em 2006 o Grupo de Estudos do Clube de Aeronáutica, que, em 2010, de forma pioneira e exitosa, deu início ao primeiro Curso do Pensamento Brasileiro, com o objetivo central de motivar e aprofundar o seu estudo, visando obter o melhor entendimento sobre sua origem, seus pensadores mais

influentes, seus desdobramentos no tempo e de como poderíamos utilizá-lo para identificar as respostas a alguns questionamentos, muitas vezes complexos, que certamente nos levarão a uma compreensão mais profunda e fiel sobre quem somos nós, os brasileiros, que Nação é esta e qual é o seu futuro.

A multiplicidade dos aspectos que envolvem sua análise e a busca pela melhor compreensão do seu todo levou os seus estudiosos a fracioná-lo em vários tópicos que permitiriam aprofundar o conhecimento específico de cada uma das inúmeras influências percebidas, mas necessárias para um sinérgico e abrangente entendimento do seu todo. Acreditamos que o mais profundo domínio possível de todas as determinantes do Pensamento Brasileiro não só permitirá uma visão mais clara e factível sobre as potenciais opções de futuro para os brasileiros, mas, e principalmente, nos ajudará a definir o mais autêntico e amplo pensamento sobre a Nação brasileira.

Assim, buscando agregar todos os principais aspectos que fundamentam e consolidam a Nação brasileira, foram estabelecidos os seguintes grandes títulos específicos: (1) suas riquezas materiais e socioculturais; (2) seus princípios mais críticos vinculados à educação, à soberania e ao desenvolvimento; e, por último, (3) seus valores mais nobres, como a liberdade, a família, o patriotismo e a cidadania.

## O Advento da Aeronáutica e o Pensamento Brasileiro

À medida que o Pensamento Brasileiro foi sendo debatido e estruturado, era de se esperar o surgimento de novas percepções, que, após serem identificadas com os objetivos do seu estudo, foram e vêm sendo incorporadas ao seu texto embrionário, tornando-o mais amplo, profundo e fiel ao comportamento e às características dos diversos segmentos sociais brasileiros e suas diferentes expectativas. Dessa forma, esperamos reunir, como um grande mosaico, um conjunto de ideias e informações que respondam nossos questionamentos sobre a formação e a definição dos principais valores e princípios que caracterizam a Nação e o povo brasileiros, produzindo, assim, uma espécie de arcabouço básico de conhecimentos, pensamentos e referências científicas e históricas a estruturar e orientar a concepção do Pensamento Brasileiro.

Sendo o Pensamento Brasileiro, uma iniciativa surgida no âmbito do Clube de Aeronáutica, instituição esta idealizada por aeronautas militares brasileiros movidos pela vontade de “Pensar o Brasil”, nada mais natural e justo do que propor a inclusão da ciência aeronáutica no rol dos temas centrais a serem analisados.

Como herdeiros desse legado único e pioneiro, é nosso dever patriótico não só concordar, mas, sobretudo, dar prosseguimento a essa nobre e justa visão sobre a relevância da aeronáutica brasileira, tanto a civil como a militar, ampliando, dessa forma, a abrangência necessária de nossa análise e definição do que é e para que serve o Pensamento Brasileiro.

Ao analisarmos os diversos aspectos e os personagens responsáveis pela formação e pelo desenvolvimento da Nação brasileira, processos esses que devem aspirar ao bem comum dos seus cidadãos, não há como deixar de ressaltar, com justo orgulho, o fato de terem sido brasileiros alguns dos mais proeminentes precursores de uma das mais revolucionárias descobertas da humanidade: o avião, personagem central da crescente e inquestionável influência exercida pela Aeronáutica na história de nossa civilização.

A reforçar essa realidade, ressaltamos toda a pluralidade de soluções práticas oferecidas pelo emprego do avião, lembrando as nossas dimensões continentais e suas demandas, somada aos múltiplos benefícios advindos dos seus permanentes avanços tecnológicos, multiplicando em nosso país a criação de pequenas e médias empresas aeronáuticas, que, incentivadas a inovar, valendo-se de oportunos “*spin-offs*” tecnológicos, complementam o trabalho dos grandes fabricantes, fazendo história e gerando inúmeros e necessários benefícios para a nossa população.

Não há como deixar de citar o fato de que o avião é uma das criações humanas que obtiveram um dos mais versáteis, rápidos e consistentes desenvolvimentos, surpreendendo, influenciando e estimulando inúmeras transformações nos diferentes campos do comportamento e do conhecimento humanos. A sua reconhecida e notável contribuição nacional, para a geração de oportunidades nas atividades econômicas, sociais, de defesa e segurança, com destaque para as que exigem a permanente integração e conexão de todas as regiões do País, é um dos aspectos que tornam a análise da aeronáutica nacional uma das matérias mais fascinantes e indispensáveis ao estudo do Pensamento Brasileiro.

### **A Importância da Aeronáutica para o Brasil**

Muitos são os fatores que justificaram e impulsionaram a utilização do avião em nosso país, sendo os mais importantes: a já comentada dimensão continental do nosso território, tanto terrestre quanto marítima; a diversidade geográfica entre as regiões nacionais, impondo considerável grau de dificuldade na mobilidade em nossas águas internas ou pelo solo; e a necessidade da agilidade na presença do Estado brasileiro em qualquer local e ocasião, com o objetivo de assistir à população em situações emergenciais ou de garantia da cidadania, em decorrência dos desastres naturais, ou na efetivação das campanhas de vacinação, dos processos eleitorais e de tantas outras demandas institucionais.

Não há como deixar de citar, também, a relevância da ciência aeronáutica como excepcional ferramenta nas sensíveis áreas de proteção e defesa de nossa soberania como Nação, função da sua notável velocidade e mobilidade tridimensional, podendo atuar com rapidez e efetividade em quaisquer ambientes espaciais adjacentes às superfícies terrestres e marítimas.

Com tantas necessidades e possibilidades, é fácil entender o porquê de o Brasil, desde os primórdios da criação do avião, buscar, nas capacidades aeronáuticas, as soluções para as suas várias demandas, como já expostas. Todo esse esforço redundou em um constante investimento na ciência aeronáutica, que nos levou a ocupar, nos dias atuais, a orgulhosa posição de uma das mais conceituadas e sólidas indústrias aeroespaciais do planeta, detentora de avançada tecnologia, com reconhecida capacidade para a pesquisa especializada em produtos de emprego dual, atendendo às exigências do transporte empresarial e provendo alternativas para a atividade de defesa e proteção territorial, ambiental, sanitária, entre outras responsabilidades governamentais.

Pelo exposto acima, concluímos este tópico mencionando a grande influência desempenhada pela Aeronáutica em nossa sociedade como uma das indústrias com maior potencial gerador de produtos de alto valor agregado, de empregos diretos e indiretos, e de elevados dividendos econômicos para o país, com forte repercussão no seu Produto Interno Bruto, benefícios esses que são suportes essenciais ao desejado equilíbrio psicossocial de nossa Nação.

### **O Pensamento Aeronáutico**

Diante do exposto e, agora, compreendendo melhor a importância de se inserir a participação da Aeronáutica no contexto do Pensamento Brasileiro, entendemos ser oportuno avaliarmos a sua evolução em nosso país, pesquisando sua história de forma a conhecer e a entender aqueles que foram seus principais protagonistas, conhecendo e avaliando suas motivações, analisando seus projetos e suas realizações empresariais, e, sobretudo, identificando de que maneira suas iniciativas, no diversificado campo da ciência aeronáutica, contribuíram para a formação e o aperfeiçoamento da Nação brasileira.

### **A História como Ciência – Pilar do Pensamento Aeronáutico**

É sabido que a história é a ciência que estuda a vida do homem ao longo do tempo. Ela investiga o que os homens fizeram, pensaram e sentiram de forma individual ou coletiva. Podemos deduzir que o conhecimento histórico nos permite compreender melhor o homem na medida em que constrói o seu tempo.

Estudando a história, conheceremos aqueles que foram e fizeram, e isso, certamente, nos ajudará a compreender o que podemos ser e fazer. Dessa forma, podemos afirmar que a história é a ciência do passado e do presente, olhando para o futuro. Além disso, as informações recolhidas no passado não servirão ao presente se não forem recriadas, questionadas, compreendidas e interpretadas. Poderemos, então, construir um futuro melhor, reduzindo a probabilidade de repetirmos os erros do passado e potencializando os nossos acertos e as nossas vitórias no tempo vindouro.

Para que possamos usufruir plenamente dos benefícios da história, tendo por escopo final consolidar o Pensamento Aeronáutico como mais um caminho para entender melhor o processo de formação e de fortalecimento da Nação brasileira, torna-se necessário distinguir qual modelo de historiador desejamos adotar. É sabido que a história pode ser construída segundo várias formas, desde o simples registro ou a catalogação de fatos, eventos e imagens, até uma análise mais complexa e científica, envolvendo não só fatos cronológicos, mas procurando identificar a sinergia entre os vários acontecimentos que a desenharam, seus protagonistas, coadjuvantes e seus objetivos, analisando as interferências e as mudanças ocorridas no comportamento de uma sociedade, seus desdobramentos e suas implicações em todos os campos de sua existência.

Escolhemos, para tanto, adotar o modelo que prioriza a análise científica dos fatos pretéritos. Assim, buscaremos extrair da nossa pesquisa o melhor entendimento histórico sobre um determinado fato passado, conduzindo uma investigação crítica, utilizando as fontes de informações disponíveis e correlacionando suas possíveis causas e consequências, contidas em uma determinada janela de tempo e espaço.

#### **A História da Aeronáutica Brasileira – Uma Revisão com o Foco no Pensamento Aeronáutico**

Uma vez definido sob qual ótica histórica conduziremos a nossa pesquisa, e estabelecido o nosso objetivo maior, a consolidação do Pensamento Aeronáutico Brasileiro, é chegado o momento de iniciarmos o levantamento e a análise dos fatos históricos que irão consubstanciar o nosso pensamento sobre a colaboração da Aeronáutica para o processo de formação, integração, desenvolvimento e proteção da Nação brasileira.

Por meio desse procedimento, pretendemos produzir um conjunto de conhecimentos e pensamentos que serão as bases de nossas reflexões e da argumentação necessárias à elaboração de possíveis sugestões que venham a contribuir para uma próspera

coexistência nacional e assegurem o bem comum de todos os cidadãos brasileiros.

Com o foco na construção do Pensamento Aeronáutico, adotamos, como método de pesquisa, levantar e examinar, percorrendo a linha do tempo, todos os eventos que promoveram o progresso da Aeronáutica, e que tenham sido protagonizados por brasileiros ou produzidos com a participação prática ou intelectual dos nossos patrícios, identificando os aspectos que possam estabelecer a dependência ou complementariedade histórica dos sucessivos e cumulativos episódios aeronáuticos.

As evidências históricas que cercam cada acontecimento serão registradas e estudadas e, sobretudo, analisadas com o fito de se obter o melhor entendimento a respeito da motivação que impulsionou cada ideia ou fato documentados. Uma vez identificada a força criadora que impulsionou cada um desses experimentos ou conceitos, seguiremos analisando a evolução dos seus resultados, procurando captar dos seus idealizadores, e eventuais seguidores, suas perspectivas de aplicação e quais os possíveis desdobramentos atemporais que poderiam advir da implementação e do aperfeiçoamento das suas iniciativas científicas e das suas possíveis aplicações práticas.

O produto gerado pela tarefa de identificar, analisar e integrar todo o conhecimento histórico aeronáutico pesquisado será, então, finalmente, incorporado à base de dados de sustentação do Pensamento Aeronáutico Brasileiro. Entretanto, nossa atividade não se findará ao ser redigido o que entendemos ser o Pensamento Aeronáutico na sua versão inicial, uma vez que o mesmo deverá ser permanentemente questionado, aprimorado e atualizado na medida em que a ciência aeronáutica avançar, produzindo novas tecnologias, gerando inovação e criando novas formas para a sua aplicação. Dessa forma, o Pensamento Aeronáutico Brasileiro se converterá em relevante e sintonizado alicerce para a elaboração e contínuo aperfeiçoamento do Pensamento Brasileiro, mostrando de forma concreta como a ciência aeronáutica vem contribuindo e continuará a exercer papel primordial na manutenção do bem comum da Nação brasileira ■

**A HISTÓRIA PERMITE RECONSTRUIR O PASSADO,  
O QUE FOMOS, ENTENDER O PRESENTE, O QUE SOMOS,  
E PENSAR O FUTURO, O QUE PODEMOS E QUEREMOS SER.**

# CUL TU RA LIS MO

Araken Hipólito da Costa

Cel Av

arakenhc@uol.com.br

O conceito de cultura abarca reflexões profundas do homem, pois é responsável pelo sentido da sua existência.

Estudos convergem para um entendimento no qual deduzimos a seguinte conceituação: “A cultura representa a criação espiritual de um povo, entendida como as ideais, os pensamentos filosóficos, religiosos, científicos e artísticos que geram valores nacionais e indicam um caminho para a Nação”.

O termo civilização, por sua vez, traduz os bens materiais que permitem o bem-estar da sociedade.

Partindo da premissa de que o homem é o artífice da cultura, por consequência, devemos nos basear na estrutura do pensamento humano que é seu espírito, cuja fundamentação está na inteligência e na vontade. O homem detém a sua inteligência, mas só pode agir por intermédio da vontade.



O que é, ao certo, a inteligência? Santo Tomás, apoiando-se sobre Isidoro de Sevilha, nos propõe a seguinte etimologia latina: *intelligere é intus legere*, o que significa “ler no interior”. Ser inteligente é conhecer a realidade do interior. Não é isso uma visão muito justa da inteligência? Habitualmente, nós olhamos as coisas do exterior, e não vemos senão o que é secundário e acidental; contentamo-nos em descrever a realidade experimentada. É próprio da inteligência nos fazer distinguir as coisas essenciais daquelas que não são mais que secundárias ou acidentais. Precisamente, não é isso a leitura interior da realidade? Para ser inteligente, é preciso não olhar as coisas de uma maneira exterior, mas interior, e isso não é fácil: é preciso progredir na vida de nossa inteligência, e isso requer tempo.

A inteligência nos torna capazes de cavar cada vez mais fundo, ultrapassando o que é superficial. Pensemos no que Platão nos diz no mito da caverna: neste mundo, não vemos senão as sombras das realidades, de sorte que é preciso sair da caverna para ver estas sob seu rosto verdadeiro, o do mundo das “formas ideais”. Nós podemos conservar algo da concepção de Platão: ordinariamente, não olhamos, senão, as sombras, isto é, as coisas aparentes, exteriores. Então, andamos às apalpadelas, como sonâmbulos. O próprio da inteligência, ao contrário, é de nos fazer ultrapassar as sombras, as aparências, o superficial das realidades experimentadas para apreender o que há de primeiro e essencial nestas realidades existentes.

Assim, o homem dotado de inteligência procura desvelar a realidade tanto natural como sobrenatural; deste processo resulta a afirmação de valores decorrentes da compreensão deste mundo.

Entendendo valor como a qualidade pela qual uma coisa possui dignidade e, por consequência, a dignidade de uma coisa nos leva à estima, à valoração.

Podemos destacar dois modelos de valores: morais e éticos.

Deduzimos os valores morais por meio da teologia moral, que tem como fonte principal a revelação sobrenatural, mostrando ao homem o que deve fazer para adequar seu comportamento aos princípios da fé. Em síntese, procura deduzir da palavra de Deus normas concretas que levem a pessoa à sua plena realização. São exemplos de valores morais: amor a Deus, amor ao próximo, verdade, felicidade, liberdade, fé, esperança, caridade, justiça, prudência, coragem e temperança.

Os valores éticos, oriundos da filosofia prática, versam sobre a reta ordenação dos atos humanos a partir da razão. Contribuem para a realização do ser humano, indicando caminhos com bom senso e raciocínio para orientar o comportamento humano. São exemplos de valores éticos: a amizade, a confiança, a coragem, a autoridade, a dignidade, a liberdade, a justiça, a igualdade, o respeito, o patriotismo, a cidadania e a responsabilidade.

Esses valores são inicialmente implementados pelo casal, ordenadores de uma nação e disseminados pela família.

Nessa ação de origem familiar alicerçada pelo manancial desses valores, vão se formando atividades humanas, como artística, científica, defesa, alimentar, religiosa, entretenimento, dentre outras, criando, então, a cultura nacional.

Cabe ressaltar que essas duas vertentes de valores morais e éticos são complementares, e a não observância de uma

delas cria conflitos na ordenação política nacional, por reduzir a compreensão da realidade, provocando distorções e atingindo o bem maior, que é sua liberdade.

Dentro desse contexto, penetramos na cultura brasileira, usando como alicerce os estudos do pensamento brasileiro elaborados pela corrente culturalista e absorvidos pelo grupo de estudos do Clube de Aeronáutica.

Tobias Barreto (1839-1889) era sergipano, mameluco, poeta, filósofo, jurista, lia e escrevia em alemão, mas é na obra de Immanuel Kant (1724-1804) que nutria suas ideias e dava início ao culturalismo-base do pensamento brasileiro.

O criticismo kantiano representa a definitiva separação entre os âmbitos da metafísica e da ciência. A razão pura (científica) é capaz tão somente de tratar de realidades atingíveis pela experiência. Os temas metafísicos – existência de Deus, liberdade, imortalidade da alma – não podem ser tratados com a objetividade da ciência, permanecem no âmbito da razão prática (vontade) em que a subjetividade predomina.

A filosofia kantiana propõe que o homem, por intermédio da ciência e da técnica, em contraponto ao mundo moral, permite o fazer. Tobias Barreto, observando o abismo kantiano entre as ciências e o mundo moral, inferia que esse abismo é preenchido pela cultura. A cultura entendida como o impulso do espírito para agir e criar qualquer bem objetivado. Um conceito deduzido dentro do culturalismo advém do entendimento do culto a Deus, o Criador que cria do nada o mundo e o homem à sua imagem e semelhança; como consequência, infere que o homem é coautor para a sua existência no mundo.



Para esquematizar o culturalismo, utilizaremos o gráfico acima, a fim de demonstrar como os valores influenciam a ação política nacional.

Quando a cultura afasta-se da questão moral ou minimiza sua atuação, pode-se direcionar para o pragmatismo, permitindo ao Estado um poder maior até atingir o totalitarismo, onde a liberdade individual se extingue. Como também, exacerbando a questão moral podemos alcançar a situação de Estados fundamentalistas.

Para que o homem seja livre, a família livre, uma nação livre, é necessário que possam escolher o seu caminho. Este caminho pressupõe a verdade, aquilo que nos liberta da escravidão. Nesta direção da verdade, vai depender da inteligência e ação da vontade, onde não prevaleça só a vontade pessoal ou a do poder, mas a vontade direcionada ao Bem Maior, que abrange a todos, igualmente, e, por consequência, a liberdade como um direito de todos ■



# CAMÕES

e a épica de um Povo

Carlos Nejar

Escritor e Membro da Academia Brasileira de Letras  
cnejarim@gmail.com



A épica de Camões não foi apenas inovadora, quando surgiu. Estende os ditames que a substantivaram, influenciando e repercutindo nos princípios básicos da épica contemporânea, ou em qualquer intento que a vislumbre. Como os navegadores lusos, o seu verso abarcou o mundo conhecido. “E se mais mundo houvera, lá chegara” (*Os Lusíadas*, VI, 14). E tão fluente é o canto, como o mar que Vasco da Gama singrou ou percebeu na sua voz. E o destino se tornou linguagem, exercício de liberdade.

Observa Eduardo Portella:<sup>1</sup> “O seu trabalho, fundamentalmente transformador, desloca-se da *língua* para a *linguagem*. Até porque, no plano artístico, a língua é um exercício de poder; a linguagem, da liberdade”. A partir daí, passou a existir Vasco da Gama (outro poderia ter sido) e não morreram mais as navegações.

Relata Simone Weil<sup>2</sup> que o povo da Região D’Oc, na Idade Média, tinha uma palavra para designar *pátria*: *linguagem*. Camões, como Fernando Pessoa, também fez de sua pátria a linguagem, e esta, sua pátria, amoldando em ambas um Portugal

permanente, o espírito indomável da nação lusitana. E não seria a linguagem uma eternidade às avessas, porque se constrói pela vida, vencendo “as leis da morte”? Ou que amor é este à sua terra, que a soprou perene, adernado à linguagem?

Mesmo quando Camões fala de si, em *Os Lusíadas*, das incompreensões e as suas dores, “duma austera, apagada e vil tristeza” (X, 145), ou da glória que lhe não foi então reconhecida por seu engenho (X, 154), fala por todos, não consegue separar sua fala da vontade e razão gerais. É sempre coletivo.

Como a linguagem, o desígnio não lhe pertence, volta-se à pátria de onde veio e aonde retornará, incorporado. Assim, sua visão da pátria, sendo amorosa, é crítica. No instante em que exprime a consciência de seu tempo, revela o nosso. O povo que o domina no poema não sabe até quando é ele próprio ou é fado, *fatum*, fardo e esses, liberdade. Camões deu ambiguidade à sua épica quando lhe insuflou destino e, junto, a perplexidade humana, a proporção dos limites. E, ao limitar, deslimitou.

E chegou ao político no sentido mais originário como “poeta público”, ou cívico, porque alcançou a história, cujo pretexto é a ação humana, a façanha de um povo. Impôs a fatalidade entre a ordem e a força das coisas, uma fatalidade que chamou *Adamastor* e a consciência crítica, o *Velho do Restelo*.

Diferente do artista espanhol, que se caracteriza por uma psicologia adâmica no dizer de Ortega y Gasset,<sup>3</sup> ao referir-se a Goya, “homem sem idade nem história”, que volta “a tomar o mundo do nada”, Camões, igualmente, é político em seu poema, ao ser civilizador, isto é, criador de terra mais habitável e de reino mais humano, onde sua palavra aportava com as naus:

“Todos favorecei em seus ofícios,  
Segundo têm das vidas o talento,  
Tenham religiosos exercícios  
De rogarem, por vosso regimento,  
Com jejuns, disciplina pelos vícios  
Comuns; toda ambição terão por vento,  
Que o bom religioso verdadeiro  
Glória vã não pretende nem dinheiro”  
(*Os Lusíadas*, X, 150).

É um civilizador e um *disciplinador de almas*, “com longa experiência misturado” (*Os Lusíadas*, X, 154) e “viva flama, o nunca morto lume” (*Os Lusíadas*, IX, 32).

Portanto, o que Jorge (também Luís) Borges<sup>4</sup> denomina a “eterna Eneida lusitana”, onde Camões sentiu que nada se perderia de bandeiras, guerras, heroísmos, famosos ou anônimos, o Império e a grandeza que entreviu, podemos concentrar a busca do passado no futuro, e desse naquele, reunindo em vasto poema a outra glória, integrante dele, a liberdade. E vão outros figurantes

<sup>1</sup> PORTELLA, Eduardo. Camões, a Modernidade. Suplemento cultural de *O Estado de S. Paulo*, 28.09.1980.

<sup>2</sup> WEIL, Simone. *A Condição Operária e outros Estudos sobre a Opressão*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. p. 230.

<sup>3</sup> ORTEGA Y GASSET. *Meditações do Quixote*. São Paulo: Livro Ibero-Americano Ltda., 1967. p. 103.

<sup>4</sup> BORGES, Jorge Luis. *Destino e Obra de Camoens*. Buenos Aires: Centro de Estudios Brasileños, 1972.

subterrâneos, planos que as intercalam: o poder, a ambição, o tempo, o efêmero das coisas. Se para T. S. Eliot<sup>5</sup> “algo há de ficar inexplicável em toda a grande poesia”, continua misteriosa, nos *Lusíadas*, “a máquina do mundo, etérea e elemental”, simplesmente porque engendra sua ambiguidade, a zona de iniludíveis escuridões, onde o ser do poeta e o da linguagem se comprazem no caos e na ordenação, nos silêncios abissais da metáfora. E vem à tona o mais indevassável da alma humana, que se mantém mergulhada na palavra, sua parte anfíbia, oculta, obscura. Ou não seria esta a solidão maior do poeta, a sua convivência com os séculos?

E sábia é a convivência camoniana com outros textos, de outros poetas, o “intertexto”, a montagem textual, ou o que Roman Jakobson<sup>6</sup> intitula de “fusões superpostas”. Embora carreando, às vezes, versos de Virgílio e Ovídio no seu largo poema, recebe-os com perspectiva criadora e fraterna, em decassílabos heroicos, organizados em oitavas, vertendo um novo texto, iluminado de novos signos, leituras, ritmos. E os sulcos do texto apropriado florescem com novas variações e se desdobram em novos sulcos, sob a visão regedora e unitária de Camões. E alimenta-se, a sua poesia, da união de contrários, dos aparentes desequilíbrios perfaz o equilíbrio, numa alquimia de sonho e real. E por ser a empreitada um poema de amplitude, não só retém o domínio do prosaico, “a pedra de toque” na expressão de Mathew Arnold, como estrutura passagens menos intensas, mas vitais – com grandeza. E empresa do futuro carrega seu poema de passado.

De outra feita, a mescla camoniana do maravilhoso cristão e pagão gera um processo desmistificador, obtendo, em *Os Lusíadas*, a corrosão de princípios e mitos, dilacerando-os criticamente. Porque congrega deuses e santos, o sagrado e o profano se transformam na consciência maior que os desfigura,

associando-os em tempo e resultado. Fragmentando-os na medida em que, de forma essencial, se opõem.

E o poema se sustenta internamente de sua própria erosão. Por vezes, esses elementos se parodiam no fogo da visão indagadora, visível e invisível, quase onipotente. Concilia o épico e o lírico, rompe regras fixas e rígidas, desinventa o inventado, reinventando-se, tem no verso o fluxo e o refluxo marítimos e a plasticidade pictórica e musical nas descrições, até os mínimos movimentos.

“O remo compassado fere frio  
Agora o mar, depois o fresco rio.”  
(*Os Lusíadas*, VII, 43)

*Inês de Castro* ou a *Ilha dos Amores* são episódios de imenso lirismo; e nesse último, aliás, cintila a mais alta poesia erótica. O amor e a febre, a morte e a vida, os sonhos e as ambições se entreligam, o poeta recomeça o mundo e nele se adivinha.

Para Simone Weil<sup>7</sup> “o verdadeiro herói, o verdadeiro assunto, o centro da *Iliada* é a força. A força que é manejada pelos homens, a força que submete os homens, a força diante da qual a carne dos homens se contrai”. A épica de Camões não se baseia mais na *força* como centro do poema, mas na aventura diante do desconhecido. E aquela ocorrendo, desemboca vencida ou ultrapassada pelo espírito das descobertas, o espírito do homem fundador e legislador do universo.

Por sua vez, os seus heróis são humanos, padecem da condição de “bichos da terra tão pequenos”, amam e sonham, combatem, trabalham, morrem, são cheios de virtudes e vícios, capazes de dor ou alegria. Porque são vivos, relutam em viver. Mas os heróis individuais se concentram no grande herói coletivo, o povo português. Sua épica muda de gravitação e o destino é fatalidade conquistada ■

<sup>5</sup> ELIOT, T. S. *Ensaio de Doutrina Crítica*. Lisboa: Guimarães Editores, 1962. p. 166.

<sup>6</sup> JAKOBSEN, Roman. *Linguística e Comunicação*. São Paulo: Ed. Cultrix, 1970. p. 58.

<sup>7</sup> WEIL, Simone. Op. cit., p. 319. In: *Iliada ou o Poema da Força*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1979.

# DIA DA FAMÍLIA MILITAR

## 18 DE SETEMBRO

Gen Ex Marco Antônio de Farias



*Sgt Janaína, mãe de quatro filhos: Juan, Diogo e Açucena, gêmeos, e Mahara*

Ao visitar as páginas da história da nossa Pátria, passando pela formação da nacionalidade brasileira e pela evolução da sociedade, identifica-se a importância e a relevância de um instituto divino, que alcança o lado afetivo das pessoas e que transpassa tantas outras instituições, influenciando-as em seus perfis organizacionais. Refiro-me à família, a base da sociedade.

A família é o berço que acolhe o novo ser, educa-o com devoção e amor e o impulsiona para a vida, promovendo a noção de valores, a formação do seu caráter e a iniciação no processo de socialização.

No universo das famílias, vivemos e convivemos com a família militar.

A família militar, por suas peculiaridades, além de guardar os valores comuns de toda e qualquer família bem estruturada, apresenta características específicas de quem agrega os sentimentos castrenses ao espírito do lar. Assim, numa identidade própria, a família militar adequa-se às constantes movimentações do patriarca, ajustando-se às chegadas e partidas de sedes, acostumando-se às boas-vindas e às despedidas. Ela, ainda, conforma-se com os permanentes afastamentos e as ausências de seu protetor, até mesmo em datas especiais; incorpora a linguagem das casernas; valoriza a convivência com os seus iguais nas vilas militares; participa das cerimônias e comemorações dos eventos marciais e de outras rotinas que constituem a vida de tropa. De maneira geral, a família militar eleva o patriotismo ao nível mais alto dos compromissos para com o País. Em resumo, a família militar também veste farda.

Assim, incentivando o sentimento de família no seio da Força e reconhecendo sua importância como dínamo da efetividade institucional, o Exército integrou à galeria de patronos, desde 2016, a figura de Dona Rosa da Fonseca.

A história dessa resiliente alagoana, personagem marcante do Brasil-Império, representa referencial de matriarcado, de união familiar, desprendimento, amor, caridade, renúncia, resignação e, principalmente, de patriotismo e devoção ao País, sempre demonstrados pelos Fonseca. Neste papel, ela vivenciou momentos difíceis e de dor, como esposa e como mãe, o símbolo maior de representação da família.

À Dona Rosa da Fonseca o nosso reconhecimento pelo que ela traduz de valor para a família militar.

Uma sólida base familiar é condição fundamental para a edificação do perfil e do comprometimento dos integrantes da Força Militar, assim como, também, o é para outras instituições e organizações privadas. Pode-se frisar que o lastro familiar é quem dá a sustentação ao bom profissional.

Portanto, na oportunidade em que o Exército homenageia a família militar, estendo os meus cumprimentos às demais famílias que integram o nosso cotidiano. Desejo a todos os familiares os melhores votos da verdadeira felicidade, de saúde, paz e bem-estar.

Família! Nosso porto seguro, paragem de afeto, esperança, cuidados, confiança, força, amor e fé sempre abençoada pela presença de Deus. Família militar! Um bem maior a ser preservado! ■

# PENSAMENTO AERONÁUTICO

os desafios de uma Força Aérea ...  
impactos de uma nova ERA

*Luiz Fernando Póvoas da Silva*

Cel Av

lfpovoas@gmail.com



Nem sempre uma visão de futuro consegue ser aceita na realidade atual, mas, se válida, não deveria ser rejeitada completamente, pois o futuro pode ser amanhã, muitas vezes não consegue ser medido, e a oportunidade pode não mais aparecer.

O TB Batista Junior, na sua Diretriz de Comandante (2021-2022), como Comandante da Aeronáutica, coloca-se como o maior influenciador da necessidade de se priorizar o emprego e a operacionalidade do poder aéreo no cumprimento da missão estabelecida (defender – controlar – integrar), tornando a FAB numa força aérea dissuasória, sempre fundamentando o seu emprego no planejamento baseado em capacidades (PBC). Utiliza como figuras em busca do sucesso as tríades conceitual, dos domínios e dos pilares.

O Brasil, no seu entorno estratégico, na América do Sul, vive geopoliticamente num cenário de guerra híbrida em ambiente de multidomínio com concepção de negação de acesso e área (A2/AD – *antiaccess area/denied area*). Sob os problemas de uma pandemia, sofre os efeitos da guerra híbrida com *cyber attacks* e uma mídia social que se tornou importante ideologicamente contra políticos, inclusive contra o próprio Presidente da República, para desestabilizar o *establishment* político e a sociedade como um todo. A Inglaterra, atualmente, também sofre desse mal.

A guerra híbrida é uma guerra de desinformação (*deception – maskirovka*) e inteligência, com uma enxurrada de ataques contra sua economia, instituições civis, suas estruturas governamentais e seu sistema de crenças religiosas. Um ataque lento, mas implacável e inevitável, sem o conhecimento do inimigo de que ele está sendo atacado.

Utilizando o método exploratório hipotético dedutível, numa análise do atual pensamento estratégico militar norte-americano, pode-se elaborar a seguir o que seria o pensamento estratégico militar do PAepc: a FAB, como poder militar brasileiro, nessa terceira década (anos 2020-2030), deve estar preparada para cumprir a política externa brasileira, que se caracteriza por um projeto de país hegemônico da América do Sul, por ser global, associativa e pautada pelo interesse nacional. Prevê de maneira ostensiva alguma forma de intervenção, seja preventiva ou invocando o direito de autodefesa; nos seguintes casos: isolar diplomática, militar e economicamente os Estados pertencentes ao seu entorno estratégico não confiáveis ideologicamente; evitar o terrorismo, o tráfico de drogas e armas, a lavagem de dinheiro e o contrabando de riquezas minerais e biodiversidade; preservar, defender e promover a democracia; defender seus interesses econômicos vitais; empreender apoio humanitário.

Uma análise rápida nos leva a crer que os americanos não receberiam bem apoiar qualquer projeto hegemônico do Brasil na América do Sul, pois eles consideram os países sul-americanos como extensão do seu poderio hegemônico. Mas, tendo em vista os seus problemas na área Indo-Ásia-Pacífico envolvendo geopoliticamente China (Taiwan), Rússia (Bielorrússia – Afeganistão) e Irã (potência nuclear – ISIS) numa guerra híbrida de ambiente multidomínio e de concepção A2/A, essa possibilidade do Brasil como país hegemônico se mostraria até confortável, para conter os movimentos da China e da Rússia na América do Sul e no Oceano Atlântico. Inclusive, a China está montando uma base militar de apoio no Golfo da Nova Guiné, ilha de Boko, na costa ocidental da África, em pleno Oceano Atlântico.

“Não é uma ERA de mudanças, mas, sim, uma mudança de ERA – habilidade de aprender (*learn ability*).”  
(Leandro Karnal, 2021)

“O analfabeto do século XXI não é aquele que não sabe ler ou escrever, mas, sim, aquele que não consegue aprender, desaprender e reaprender.”  
(Leandro Karnal, 2021)

“Todo o conceito/conteúdo só tem valor quando se torna o meio através do qual o indivíduo aprende um modelo de pensamento, um jeito de pensar.”  
(Carla Tieppo, 2021)



Sgt Bianca/FAB

O TB Murilo (1989) defendia a ideia de que cada força deveria elaborar o seu pensamento estratégico, onde o aeronáutico seria deduzido do pensamento estratégico brasileiro. Para Murilo, a estratégia de dissuasão é de natureza defensiva e dependente da pronta-resposta estratégica. Senão passa a ser estratégia de resistência, defensiva. Cabe lembrar que, no caso da pronta-resposta, a variante tempo deve ser levada em consideração no processo decisório, o ciclo de Boyd. O grau de operacionalidade da força é medido pela velocidade do ciclo OODA (observação, orientação, decisão, ação). Uma análise de resultados nos leva a uma posição de colocar um outro conceito de que a melhor estratégia poderia ser a dissuasão coercitiva, uma posição mais *hard* (forte), que viria forçar a aceitação da solução dissuasiva.

Clausewitz, mesmo crendo na superioridade da posição defensiva como estratégia dissuasória, tendo em vista o *fog* (caos) da guerra, julgava que o risco da ofensiva representava a vitória e a consequente visualização positiva que gera na tropa e na população!

Segundo Clausewitz (2017), a guerra é a política por outros meios, o emprego da violência, mas, no seu trabalho de pesquisa científica sobre a dissuasão, Pedra (2021) analisa que Foucault contradiz Clausewitz ao incluir os contextos social e psicológico na sua análise política da guerra, e que a dissuasão tem um novo ingrediente decisório e persuasivo: a abordagem linguística.

### **Pensamento estratégico**

Segundo o Gen Bergo (2008), o pensamento estratégico é mais do que uma filosofia, é atitude e cultura, sendo entendido como uma competência para obter informações e, ao mesmo tempo conectá-las, visualizando, assim, novas oportunidades e ameaças. É um processo continuado de elaboração de cenários por um grupo multidisciplinar/interdisciplinar. A cultura é essencial no processo estratégico.

A força precisa atingir uma maturidade estratégica para enxergar (imagem prospectiva) as oportunidades e neutralizar e/ou destruir as ameaças.

A imagem prospectiva quer dizer vislumbrar cenários futuros, sendo uma abordagem multidisciplinar que visualiza as hipóteses dos acontecimentos futuros, a médio e longo prazos, e examina as estratégias que podem ser adotadas para alterar o curso da evolução da realidade para uma solução favorável.

Para o Gen Bergo, o cenário é definido como uma descrição corrente de um futuro possível, e serve para organizar as incertezas e possibilitar avaliar as decisões a serem tomadas. Mudar a situação presente, atuando sobre os fatos relevantes, para moldar o futuro de outra maneira.

A política e a estratégia são a pedra angular do pensamento estratégico, que envolve, ainda, o poder, a geopolítica e o bem comum.

### **O Emprego do PAepc na nova ERA – seus novos vetores/capacidade e competência/missão/sua estrutura operacional**

Há pouco tempo, esses eram os desafios operacionais do futuro da FAB, hoje são os desafios de uma nova ERA, a FAB está preparada para enfrentá-los, madura estrategicamente..., se Deus quiser! Afinal, a decisão da escolha e a definição foram da própria FAB.

O objetivo deste artigo, que faz parte do PENSAMENTO AERONÁUTICO, um projeto ambicioso, extensão do Pensamento Brasileiro, promovido pelo Clube de Aeronáutica do Rio de Janeiro, e capitaneado pelo Cel Av R Araken, Diretor Cultural, visa apresentar conceitos e teorias do emprego do poder aéreo, utilizando, como metodologia científica, o método exploratório hipotético dedutivo, no qual foram levantadas questões do problema, que envolvem o emprego do PAepc brasileiro, privilegiando o pensar a guerra aérea atual. Sua fundamentação está baseada na teoria do poder aéreo (Douhet, Boyd, Warden II, Murillo Santos...) e nos estrategistas militares do ocidente (Clausewitz, Vegetius, Maquiavel...). Passeia sobre as ciências políticas, como a geopolítica, as relações internacionais e os estudos estratégicos.

Este trabalho será complementado em outros artigos, naqueles itens que não foram percorridos somente titulados, propositalmente. Entretanto, não se esgota em si mesmo, inclusive por não ser abrangente ■

# A NAÇÃO NO DIVÃ DO PSICANALISTA

Percival Puggina

Arquiteto, empresário, escritor e Membro da Academia Rio-Grandense de Letras

puggina@puggina.org

Nunca me acomodei num desses divãs porque, para pensar, prefiro a cadeira do computador. Outro dia, porém, estarecido e irritado diante do que vejo consolidar-se como prática política no cotidiano nacional, escrevi que tais conflitos e arreglos estavam a me exigir um divã e um papo com um psicanalista.

Uma ideia puxa outra, e isso me levou a perceber que essa era uma necessidade comum a todos nós, brasileiros. A nação precisava de um divã para compreender as tumultuadas relações com que, querendo ou não, estava envolvida até o fundo da alma. E o divã era bem adequado a isso, principalmente para compreendermos como se caracterizam, em nosso subconsciente, estes três elementos: Pátria, Nação e Estado.

A Pátria é a mãe. Amada e amável, gentil, generosa, pródiga em riquezas naturais. Na célebre definição de Rui, “não é um sistema, nem uma seita, nem um monopólio, nem uma forma de governo; é o céu, o solo, o povo, a tradição, a consciência, o lar, o berço dos filhos e o túmulo dos antepassados, a comunhão da lei, da língua e da liberdade”.

A Nação somos nós, herdeiros dessa tradição, fé, consciência e idioma; herdeiros da cultura, dos valores e das verdades aprendidos no lar.

O Estado é essa criatura, esse ente político, que se vai tornando abominável. Criatura, sim, porque bem antes de ele surgir na história havia a pessoa humana, gregária, havia a comunidade, e foi nela que nasceu o Estado. Discutam os filósofos os fatores causais e instrumentais desse nascimento, mas sua finalidade é servir. E se alguma dúvida houver, lembremo-nos: o Estado brasileiro tem a forma a ele conferida pela sociedade num processo legislativo em que os constituintes agiam como seu representante.

Se a Pátria é a boa mãe, e se nós somos seus filhos, o Estado brasileiro, então, é o pai ou padrasto de maus costumes e mau caráter, que abusa de seu poder, que cerceia direitos fundamentais, que não ouve os que estão sob sua autoridade, que avança sobre seus bens. Gastador, perdulário, desonesto e injusto, cuida prioritariamente de si mesmo e descumpra o único papel que lhe corresponde: servir à Nação.

Capturados nesse triângulo psicológico, habituamo-nos a reverenciar o Estado e aqueles que o encarnam, como entes ou entidades superiores. Falamos a eles olhando para cima, numa reverência que convalida seu poder e sua conduta. Errados estamos! A relação foi invertida. O Estado não existe para ser o monstro que nos sufoca. Se sua função é servir, a soberania popular deveria fazer a sociedade ver o Estado na perspectiva segundo a qual o Estado a vê: de cima para baixo, com o devido respeito pela importância dos papéis que desempenha. A soberania, contudo, desculpem informá-los, é popular.

Há que emergir desse drama quase freudiano, dessa tumultuada relação “familiar” em que nós, os brasileiros, fomos capturados ■



# OPERAÇÃO ROLLING THUNDER,

A MAIOR (E MAIS INÚTIL) OPERAÇÃO DE BOMBARDEIO AÉREO DA HISTÓRIA

Reis Friede

Desembargador Federal, Presidente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região (biênio 2019/2021),  
Mestre e Doutor em Direito e Professor Adjunto da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

reisfriede@hotmail.com

**E**m 1965, a situação militar do Vietnã do Sul estava se deteriorando rapidamente. Até então, os Estados Unidos limitavam-se a realizar ataques aéreos e a enviar munições e equipamentos militares para os sul-vietnamitas, mas a guerrilha montada pelo Norte estava, aos poucos, destruindo a capacidade de combate do Sul. Para tentar inverter o rumo que a situação estava tomando, o Presidente Lyndon Johnson, que havia assumido a presidência em 1963, após o assassinato do Presidente Kennedy – decidiu então que enviaria tropas para o Vietnã do Sul. Neste sentido, 3.500 fuzileiros navais desembarcaram no país em 8 de março de 1965.

Nas semanas seguintes, as ações de guerrilha que o Vietnã do Norte estava operando no Vietnã do Sul aumentaram ainda mais a sua intensidade. Desta feita, os comandantes militares

orientaram o Presidente Johnson a iniciar operações de bombardeio intenso e concentrado a alvos muito específicos. No entanto, Johnson optou por ouvir os seus conselheiros políticos, ignorando as orientações dos militares envolvidos na guerra e, ao invés de autorizar os bombardeios dos alvos designados pelos seus comandantes, preferiu adotar a chamada “Estratégia da Persuasão”.

De acordo com essa estratégia, os EUA deveriam atacar com força alvos de importância média, mantendo os alvos realmente importantes como reféns. Basicamente, o que o Presidente Johnson queria era mostrar ao Vietnã do Norte que, se quisesse, poderia destruir aquilo que era considerado realmente importante para o esforço de guerra do país. Tal estratégia foi a forma que os assessores políticos da Casa Branca encontraram para tentar



persuadir o Norte a diminuir suas ações de guerrilha no Sul e, eventualmente, tentar trazê-los para a mesa de negociações.

Assim, em março de 1965, teve início a Operação *Rolling Thunder*, inicialmente programada para durar apenas seis semanas, mas que se prolongaria por três anos e oito meses. A postura do Presidente Johnson, ao ignorar o apelo dos comandantes militares e de escutar apenas seus assessores políticos, levou a uma série de ataques aéreos relativamente custosos contra alvos verdadeiramente inúteis, como clareiras no meio de florestas, pontes em zonas rurais e trilhos que mal se viam do céu.

Somente em julho, após três meses do início dos ataques, o Presidente Johnson autorizou o bombardeio dos depósitos de petróleo e das refinarias norte-vietnamitas, mas o impacto destes foi mínimo, uma vez que Hanói havia tido tempo suficiente para esconder suas reservas de petróleo em pequenos depósitos espalhados pelo país. Como o próprio Johnson externou algumas vezes, o objetivo dessa operação era enviar um recado para Hanói, mas esse sinal foi completamente ignorado, e o Vietnã do Norte aumentou ainda mais suas ações de guerrilha no Sul ao longo de 1965. No final desse mesmo ano, após nove meses de operação, os EUA haviam perdido 170 aviões, estando os norte-vietnamitas cada vez mais bem armados com mísseis antiaéreos provenientes da China e da União Soviética e, em menor escala, da China.

Durante a realização dessa operação, os pilotos americanos possuíam duas opções: ou se aproximavam do alvo voando muito alto, sujeitando-se aos mísseis antiaéreos, ou se aproximavam voando baixo, tornando suas aeronaves vulneráveis às baterias antiaéreas. Nos primeiros meses da Operação *Rolling Thunder*, a taxa de sucesso dos norte-vietnamitas era de 1 para 30, ou seja, para cada 30 mísseis disparados, um avião era destruído. Todavia, nos anos seguintes, essa taxa se reduziu para 1 em 50, tendo em vista as novas táticas e os equipamentos empregados pelos EUA.

Em 1967, o Vietnã do Norte já detinha cerca de 25 batalhões antiaéreos, cada um formado por, no mínimo, seis lançadores de mísseis e muitas peças de artilharia antiaérea. Equipamentos que recebiam alertas antecipados por meio de 200 radares soviéticos de longo alcance, que cobriam praticamente todo o país, entregavam aos norte-vietnamitas, em média, 40 minutos de alerta antecipado.

A situação somente começou a se alterar a partir do final 1967, quando os EUA passaram a operar equipamentos eletrônicos mais sofisticados, capazes de identificar, com maior precisão, os radares pelas ondas que emitiam. Disponham, também, de contramedidas eletrônicas que atrapalhavam a leitura dos radares soviéticos, dificultando que os aviões fossem travados no alvo. Iniciou-se, desta feita, uma autêntica guerra tecnológica nos céus do Vietnã, com os EUA aprimorando suas tecnologias para detecção de radares inimigos e de contramedidas eletrônicas, e com a URSS desenvolvendo técnicas para tornar seus radares menos suscetíveis a interferências deste tipo.

Grande parte das aeronaves que participaram dessa operação decolaram da Tailândia e eram reabastecidas sobre o Laos antes

de avançarem contra seus alvos, com as aeronaves retornando para suas bases, primeiro, pelo Golfo de Tonkin, depois, rumando para o sul, e, finalmente, para o oeste. Para proteger os bombardeiros e os caças-bombardeiros, a Força Aérea criou os “*Force Packages*”; já a Marinha criou os “*Alpha Strikes*”, grandes grupos de caças que envolviam os aviões de ataque para impedir a aproximação de aviões inimigos e, também, para atrapalhar a leitura dos radares soviéticos, mas, mesmo assim, em 1967, os EUA perderam um total de 362 aviões, por nada que fosse realmente significativo. Essas perdas e a sensação de que estavam atacando alvos inúteis irritavam, profundamente, os comandantes militares, e principalmente os aviadores, que arriscavam suas vidas por nada que fosse realmente significativo.

O Presidente Johnson, pressionado por seus assessores políticos e por seus comandantes, em algumas ocasiões, autorizava ataques contra alvos estratégicos e importantes, mas logo acabava-se, ao final, retornando para a “Estratégia de Persuasão”. Ao longo dos três anos e oito meses que a Operação *Rolling Thunder* durou, as opiniões dos militares eram raramente consideradas durante as reuniões para a designação dos alvos, com Washington dando prioridade aos assessores políticos do Presidente, que insistiam na estratégia equivocada de enviar “sinais” às lideranças de Hanói. Além disso, a Força Aérea, a Marinha e os Fuzileiros Navais enfrentavam outros problemas de ordem mais prática, como os relacionados ao clima do Vietnã, que, constantemente, passa por períodos de chuvas ininterruptas, resultando em alvos encobertos e de difícil localização.

Em 1967, após mais de dois anos de operação, a administração do Presidente Johnson tomou consciência da futilidade dessas operações (considerando a forma restritiva como estavam sendo conduzidas). As tensões entre os assessores políticos e os militares estavam atingindo um ponto extremo, com Washington insistindo em não dar “carta branca” para os militares atacarem alvos realmente importantes. No final de 1967, começaram a dar uma ênfase maior a ataques contra corredores por onde os norte-vietnamitas enviavam armas, soldados e munições para as suas guerrilhas no Sul. O governo se conscientizou de que ataques a refinarias e fábricas eram inúteis, pois Hanói havia dispersado sua linha de produção por pequenas aldeias, cidades e até mesmo grutas.

Em novembro de 1968, a Força Aérea, a Marinha e os Fuzileiros Navais tinham realizado mais 330 mil missões de ataque no âmbito da Operação *Rolling Thunder* e lançaram mais de um milhão de toneladas de bombas, mais do que as 500 mil toneladas de bombas que foram lançadas contra o Japão durante toda a Segunda Guerra Mundial. Mais de 900 aviões foram perdidos e mais de 1.000 aviadores e tripulantes foram mortos, feridos ou capturados. Do lado norte-vietnamita, os bombardeios foram, ainda assim, relativamente destrutivos, estimando-se que mais de 100 mil civis foram mortos por ação direta desses ataques. Porém, o resultado prático, sob a exclusiva ótica militar, foi praticamente nulo, devido à insistência do Presidente em ignorar as recomendações de seus comandantes militares ■

# OS ANOS DOURADOS DE UM COMANDANTE INESQUECÍVEL

Ten Brig Ar Astor Nina de Carvalho Netto

astornetto@yahoo.com.br



*Solenidade de Encerramento do Estágio de Aspirantes de 1964 - Na mesa, da esquerda para a direita, Major Brigadeiro Osvaldo Baloussier, Tenente Brigadeiro Henrique Fleiúus, o Ministro da Aeronáutica Nelson Lavenére Wanderley Major Brigadeiro Homero de Oliveira, Almirante Tertius Rebello, Coronel do Exército Eduardo D'Ávila Mello e Ten Cel Clóvis de Athayde Bohrer. No púlpito, o Tenente Astor, orador da turma."*

**N**o artigo intitulado “Meus Anos Dourados – Período 1964-1965”, publicado na revista *Ideias Em Destaque* nº 53, o Brigadeiro Clóvis de Athayde Bohrer narra acontecimentos do período em que, como Tenente Coronel, comandou o 5º Grupo de Aviação-5º GAV, na época sediado em Natal. Aquele período foi posteriormente denominado “Anos Dourados” pelos ex-integrantes daquele Grupo, que permanecem unidos por uma forte amizade, marcada por lembranças memoráveis. Para prestar uma merecida homenagem a um comandante que é lembrado pela sua competência e dedicação, deixo aqui registrados alguns fatos ocorridos num passado distante, que são recordados com muita saudade.

O Brigadeiro Athayde nasceu em 12 de junho de 1924, está, portanto, com 97 anos, é sócio-fundador do Clube de Aeronáutica do Rio de Janeiro. Lúcido e com uma inteligência privilegiada, tornou-se uma memória viva do nosso Clube, onde profere brilhantes palestras. Em 1964, ele marcou de modo indelével a minha vida e as dos estagiários do 5º GAV. Lembro-me da chegada dos Aspirantes ao 5º GAV, quando ele nos deu as boas-vindas, expôs as suas diretrizes e disse que se esforçaria para aprimorar a nossa formação como pilotos, oficiais e cidadãos. Com pouco mais de 20 anos, éramos jovens sonhadores e inexperientes.

O 5º GAV era constituído por dois Esquadrões: o 1º/5º GAV, equipado com aeronaves B-26 voltadas para ataques ao solo, e o 2º/5º GAV, esquadrão de instrução que estava recebendo 12 novíssimos bimotores Beechraft TC-45T, aviões com modernos equipamentos para voo por instrumentos, onde se destacava o ILS (*Instrument Landing System*), naquela época, inexistente na maioria das aeronaves da FAB. Nesses aviões, os estagiários cumpriram um excelente programa de instrução e ficaram capacitados a servir nas Unidades Operacionais da FAB.

O Tenente Coronel Athayde participou ativamente da instrução aérea. Recordo-me de que o tive como instrutor em voo local e numa viagem noturna. Os seus briefings eram precisos e os seus ensinamentos, inesquecíveis. Lembro-me de que, naquela viagem noturna, ao iniciar o procedimento de descida, ele disse: “guarde este conselho, sempre que você chegar a um aeródromo desconhecido, em voo noturno, faça o procedimento de descida por instrumento e nunca um procedimento visual.” Como piloto, fiz daquele conselho um dogma. Senti a sua grande importância, por exemplo, ao fazer o primeiro pouso noturno em Cumbica, Santa Maria e Belo Horizonte. Ao decolar, no dia seguinte, verifiquei a existência de perigosas montanhas nas proximidades daqueles aeródromos.

Vários Aspirantes compraram carros e lambretas. Alguns foram vítimas de acidentes de trânsito. Um desses acidentes ocorreu com o carro do Alvarez. Possivelmente, um pneu estourado fez com que o veículo capotasse violentamente na curva da Chandelle (conhecida de todos que serviram em Natal). O acidente ocorreu no início da noite. Além do Alvarez, estavam no carro Bambini,

Benedito e Shibao. No Esquadrão de Saúde, foi constatado que apenas Bambini, hoje tenente brigadeiro, era motivo de maior preocupação, pois tivera um pequeno afundamento no osso lateral direito da cabeça, um pouco acima da orelha. Após os necessários exames, os quatro foram encaminhados para o Cassino dos Oficiais, onde deveriam permanecer em observação. A chegada ao Cassino dos Oficiais é narrada pelo Bambini:

“Quando lá chegamos, fomos surpreendidos com a presença do Ten Cel Athayde, Comandante do 5º GAV, que, muito solícito e interessado, ficou conosco durante algumas horas, quando até piano tocou. Em momento nenhum nos repreendeu, apenas esteve conosco e nos obrigou, com sua companhia, a ficarmos com ele no Cassino. Lá pelas 23h despediu-se e foi embora, quando nos recolhemos para descansar.

Alguns anos mais tarde, em situação semelhante com um subordinado, ouvi as instruções do médico de que ele, o acidentado, deveria evitar dormir por algumas horas, pois, pela batida na cabeça, seria importante ser acompanhado para, no caso de um desmaio, poder ser atendido prontamente. Foi então, e somente então, que tive a percepção de que o Ten Cel Athayde tinha ficado conosco, obrigando-nos a ficar acordados como prevenção de um possível trauma craniano.”

O relato do Bambini mostra o cuidado, a atenção e o carinho que o Tenente Coronel Athayde devotava aos seus comandados. Sabedor de que eles ficariam em observação no Cassino, foi esperá-los e prestou-lhes o necessário apoio e assistência. Assim procedeu também o Bambini, anos depois, e assim deve proceder um comandante: apoiar diuturnamente os seus subordinados, principalmente em situações difíceis.

Por sugestão do Ten Cel Athayde, foram colocadas em Aviso Ministerial, entre outras determinações, as seguintes prescrições: “A utilização dos aviões TC-45T será exclusivamente em atividades de instrução previstas nos respectivos programas ou em missões diretamente a elas ligadas” e “É expressamente proibido o transporte de elementos civis nos aviões TC-45T pertencentes ao 5º GAV”. Com respaldo nesse Aviso Ministerial, durante o seu comando, o Ten Cel Athayde evitou que os TC-45T fossem utilizados em outros tipos de missão, deixando comigo a lição de que, em situações normais, uma Unidade Aérea só deve cumprir missões previstas nas normas vigentes.

Ao citar esse fato, convém relembrar que, pela ação do Comandante do 5º GAV junto aos escalões superiores da FAB, no ano seguinte, a grande maioria dos estagiários foi servir em Unidades Aéreas, passando a voar em excelentes aviões. Dez permaneceram no 5º GAV, pilotaram o B-26, realizando missões operacionais. Favorecido pela sorte, fui incorporado ao efetivo do 6º GAV, sediado em Recife, onde me tornei operacional em Reconhecimento e Busca e Salvamento. Ali, como tenente, voei mais de 2.000 horas nos possantes quadrimotores Boeing B-17, as lendárias Fortalezas Voadoras que tiveram importante atuação na Segunda Guerra Mundial ■

Em 1968, como tenente, respondi, durante um curto período, pelo Comando do 6º GAV em razão de os oficiais aviadores mais antigos daquele Grupo estarem no Rio de Janeiro concluindo o curso do avião C-130, aeronave que substituiria o B-17. Inspirado nas ações do Ten Cel Athayde, para evitar o desvio dos TC-45T das missões de treinamento, tomei uma decisão difícil. O Comandante interino da Base Aérea de Recife determinou que um B-17 transportasse uma autoridade. Ponderei que um C-47 da Segunda Zona Aérea ou um C-45 da Base poderia realizar o transporte, pois o Grupo não realizava aquele tipo de missão. Muito irritado, o Comandante da Base perguntou se eu estava me recusando a cumprir uma ordem. Raciocinando rapidamente, disse-lhe que não era isso e que estava pronto para decolar, desde que a Ordem de Missão fosse emitida pelo Esquadrão de Comando da Base, pois o Comando do 6º GAV só emitiria ordens para cumprimento de missões de busca e salvamento, de reconhecimento e de treinamento. O transporte da autoridade foi realizado por um C-47. Retornando a Recife, o Comandante do meu Esquadrão, o Major Nóbrega, recebeu ordem do Comandante da Base para me punir por eu ter me recusado a emitir uma ordem de missão para o transporte de uma alta autoridade. Com a coragem e a firmeza que lhe eram peculiares, o Major Nóbrega disse: “eu não vou punir o tenente porque, se aqui estivesse, teria agido da mesma maneira.” O exemplo do Ten Cel Athayde e o apoio do Major Nóbrega consolidaram, num jovem tenente, a certeza de que, salvo em situações muito especiais, as nossas Unidades Aéreas não devem ser desviadas das suas atividades específicas.

Como ex-instrutor da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, com entusiasmo, o Ten Cel Athayde deu início às aulas de Expressão Oral, substituindo temporariamente o titular da matéria, o Major Rosa Filho, que estava nos Estados Unidos e traria para Natal a primeira esquadrilha de TC-45T.

Com muita propriedade, demonstrou que, para um oficial se tornar líder e bem conduzir os seus comandados pelos caminhos do dever e do sucesso, era necessário expressar-se oralmente com exatidão, clareza e eloquência. Após tecer vários comentários sobre a importância da Expressão Oral, convidou um estagiário para, durante cinco minutos, discorrer sobre o teor de uma frase, que seria escolhida pelo expositor. Ofereci-me como voluntário e escolhi a frase “só se vê bem com o coração”, contida no livro *O Pequeno Príncipe*, escrito por Antoine de Saint-Exupéry. O Ten Cel Athayde orientou-me a escrever a frase no quadro-negro, procurar não me afastar daquele tema e limitar-me ao tempo de cinco minutos. Na minha exposição, falei rapidamente de Saint-Exupéry, famoso escritor francês, piloto de linha aérea e piloto militar, que desapareceu na costa de Marselha, cumprindo uma missão de reconhecimento na Segunda Guerra Mundial. Embora a memória não permita repetir exatamente o que disse, lembro-me de que abordei o tema afirmando que só se vê com o coração quando se vê o que existe de bom e belo no mundo e no interior de cada ser humano. Ver com o coração era sentir a

necessidade de realizar pequenas e grandes ações com amor e dedicar-se inteiramente a um ideal.

No final, recebi um elogio por ter sido voluntário e alguns conselhos para melhorar a minha atuação como expositor. Casualmente, o tema por mim escolhido veio ao encontro de uma frase repetida pelo Ten Cel Athayde ao longo do estágio: “O importante não é dar muito de si, mas, sim, o melhor de si.” Essa frase foi colocada na entrada do 2º/5º GAV para motivar os estagiários.

Em novembro, com o estágio concluído e promovido a Segundo Tenente, fui chamado ao Comando do 5º GAV. Lá, com um sorriso, o Ten Cel Athayde informou-me de que eu seria o orador da turma na cerimônia de encerramento do estágio. Disse-me que eu deveria esmerar-me, pois a solenidade seria presidida pelo Ministro da Aeronáutica Nelson Lavenère Wanderley. Demonstrando plena confiança no seu comandado, não tomou conhecimento do teor do meu discurso com antecedência.

Depois de tanto tempo, agradeço a Deus a feliz oportunidade de poder renovar os nossos agradecimentos ao Brigadeiro Athayde pelos ensinamentos e pelas lições de vida que nos transmitiu. A sua atuação à frente do 5º GAV o tornou um comandante inesquecível e permitiu que 1964 fosse considerado um ano dourado ■



# Imagens históricas da FAB

A foto em destaque foi capturada durante a realização do Curso de Seleção de Pilotos de Caça-CSPC, ministrado, em 1974, na BAFZ, pelo 1º/4º GAV, o valoroso “Esquadrão PACAU”, representado por sua bolacha com a singular imagem de um buldogue feroz, chamado “TETÉU”, segurando uma borduna, que simboliza o estado permanente de prontidão operacional da unidade, além, é claro, de lembrar aos estagiários do CSPC a nobre missão dos seus instrutores, sempre atentos aos resultados de suas orientações.

O nome “TETÉU” identificava uma antiga posição geográfica da área de instrução de Natal, que demarcava o ponto de onde as aeronaves eram autorizadas a prosseguir para a realização das missões de tiro e bombardeio. O objetivo é lembrar o estado permanente de operacionalidade da Unidade.

O grito de guerra “TÔ LHE MANJANDO” complementa o conteúdo da bolacha e reforça a atitude dos seus instrutores, sempre prontos a instruir, corrigir e aprimorar o exigente aprendizado dos futuros pilotos de caça.

A foto mostra os componentes da Esquadrilha de Espadas (1974), estando em pé, da esquerda para a direita, os estagiários, formandos da Turma AFA de 1973: Ten Fiuza, Ten Lozzano, Ten Gouveia, Ten Azevedo, Ten Kirchner, Ten Veiga, Ten Saulo e Ten Alves Pinto. Agachados, da esquerda para a direita, os formandos da Turma AFA de 1973 e os instrutores da Esquadrilha de Espadas: Ten Miguel; o Comandante da Esquadrilha de Espadas, Cap Daemon; Ten Esteves, estagiário; Ten Cima, instrutor; Ten Murad, instrutor; e o Ten Mendes, estagiário.

É oportuno ressaltar que, para a realização do CSPC 1974, foi empregada pela primeira vez a aeronave EMBRAER AT-26, o nosso inesquecível “XAVANTE”, que substituiu o Lockheed T-33A, até então utilizado no CSPC.

Atualmente, o 1º/4º GAV, o Esquadrão PACAU, é uma Unidade Aérea de emprego operacional equipada com aeronaves NORTHROP F-5M, modernizadas pela EMBRAER, sediada na ALA-8, Base Aérea de Manaus, e cumpre missões de Defesa Aérea ambientadas na Região Amazônica ■



Esquadrilha de espadas – CSPC 1º/4º GAV – BAFZ – 1974



# UM CLARÃO LIBERAL NA ESCURIDÃO PATRIMONIALISTA: ROBERTO DE OLIVEIRA CAMPOS (1917-2001)

Ricardo Vélez Rodríguez

Filósofo e Professor emérito do Curso do Pensamento Brasileiro  
do Clube de Aeronáutica e ex-Ministro da Educação  
rive2001@gmail.com

Roberto de Oliveira Campos, um parlamentar afinado com os ideais liberais  
O grande diplomata e intelectual Roberto de Oliveira Campos

Comemorou-se, no dia 17 de abril de 2017, o centenário de Roberto Campos. A sua figura é importante no processo de redemocratização do Brasil, pois conhecia em profundidade não só a natureza patrimonialista do Estado, como também as mudanças pelas quais o país enveredou no segundo pós-guerra, tendo participado dos esforços de modernização e democratização das nossas instituições.

Durante décadas, a figura do embaixador Roberto Campos tentou ser riscada pelo *establishment* do Itamaraty, porquanto representativa de um perigo para os que tinham se encastelado no regime de semáforos ao redor de uma opção pelo “socialismo real”, após a derrota dos alemães na Segunda Guerra Mundial. Quando nosso autor optou por se habilitar em concurso para trabalhar no Ministério das Relações Exteriores em pleno Estado Novo, no ano de 1938, a maior parte dos nossos diplomatas se colocava no contexto dos interesses do Eixo. Mas, quando as forças de Adolf Hitler (1889-1945) começaram a ser derrotadas pelos Aliados na Segunda Guerra Mundial, os diplomatas correram céleres para se arrumarem em torno dos representantes das democracias ditas “populares”, chefiadas pela antiga União Soviética. Guinada de 180 graus que deixou intactos, contudo, o dogmatismo e o gosto pelo “poder total”.

Entre os Aliados, os itamaratianos fizeram a sua escolha: os russos, que representavam a nova força que se estabelecia no mundo, contrária aos americanos. A respeito do clima que se vivia no Ministério das Relações Exteriores no contexto dessa arrumação ideológica, escreve Roberto Campos: “O Itamaraty, situado na avenida Marechal Floriano (a antiga rua Larga de São Joaquim), era comumente apelidado de Butantã da rua Larga. – São cobras, mas fingem que são minhocas – dizia-me de seus colegas o admirável João Guimarães Rosa (1908-1967), que depois se tornaria o meu escritor preferido”.<sup>1</sup>

Roberto Campos e um grupo minoritário representaram a opção por um conceito de diplomacia afinado com a democracia ocidental e alheio à busca do “democratismo”, que terminou vingando no mundo comunista. Como ele mesmo destacava, virou uma espécie de “profeta da liberdade”, à maneira, aliás, de Alexis de Tocqueville (1805-1859), que se descrevia a si próprio como um “São João Batista que prega no deserto”. A respeito da opção liberal, frisava Roberto Campos na sua obra autobiográfica, *A Lanterna na Popa*:

*Em nenhum momento consegui a grandeza. Em todos os momentos procurei escapar da mediocridade. Fui um pouco um apóstolo, sem a coragem de ser mártir. Lutei contra as marés do nacional-populismo, antecipando o refluxo da onda. Às vezes ousei profetizar, não por ver mais que os outros, mas por ver antes. Por muito tempo, ao defender o liberalismo econômico, fui considerado um herege imprudente. Os acontecimentos mundiais, na visão de alguns, me promoveram a profeta responsável.*

Talvez o traço mais marcante da personalidade intelectual de Roberto Campos tenha sido a capacidade de rir de si próprio, estabelecendo uma saudável relatividade nos seus pontos de vista. Definiu-se a si mesmo, no primeiro capítulo de sua autobiografia, como o “analfabeto erudito”. Analfabeto em matéria de especialidades cartoriais que o habilitariam para um concurso público. Mas erudito por uma inegável formação humanística haurida no Seminário, onde cursou os estudos completos de Filosofia e Teologia, além de ter recebido as “Ordens Menores” (hostiário, leitor, exorcista, acólito).

Assim, a passagem de Roberto Campos pela divisão de “secos e molhados” (nome jocoso dado pelo nosso autor à área de Assuntos Econômicos do Itamaraty) foi bastante profícua, tendo-o colocado, com Eugênio Gudín (1886-1986), na linha de frente da formulação das políticas econômicas, que se tornariam, após a Conferência de *Bretton Woods*, em 1944, a peça forte das relações diplomáticas (da mencionada Conferência, Roberto Campos participou como assessor da equipe brasileira chefiada pelo professor Gudín).

Duas etapas podem ser reconhecidas na formação do liberalismo econômico no nosso autor: a primeira, onde a influência maior veio de John Maynard Keynes (1883-1946), e a segunda, já derrubado o Muro de Berlim, com uma aproximação maior ao pensamento da Escola Austríaca. Mas sempre mantendo atenta a vista na construção de instituições que conduzissem o Brasil ao pleno desenvolvimento econômico com preservação da liberdade.

Roberto Campos, crítico do Patrimonialismo, foi a meu ver, um crítico sistemático das práticas patrimonialistas com tendência a fazer do Estado negócio familiar. Na sua última fala no Congresso, ao se despedir da vida pública, em 1999, frisou naquela bela página divulgada pelo *Estadão*:

(...). Sempre achei que um dos mais graves problemas dos subdesenvolvidos é a sua incompetência na descoberta dos verdadeiros inimigos. Assim, por exemplo, os responsáveis pela nossa pobreza não são o liberalismo, nem o capitalismo, em que somos noviços destreinados, e sim a inflação, a falta de educação básica, e um assistencialismo governamental incompetente, que faz com que os assistentes passem melhor que os assistidos. Os inimigos do desenvolvimento não são os entreguistas que, aliás, só poderiam entregar miséria e subdesenvolvimento, e sim os monopolistas, que cultivam ineficiências e criaram uma nova classe de privilegiados – os burgueses do Estado. Os promotores da inflação não são a ganância dos empresários ou a predação das multinacionais e sim esse velho safado, que conosco convive desde o albor da República – o déficit do setor público ■<sup>2</sup>

<sup>1</sup> CAMPOS, Roberto. *Lanterna na Popa* – Memórias. Rio de Janeiro: Topbooks, 1994. p. 31.

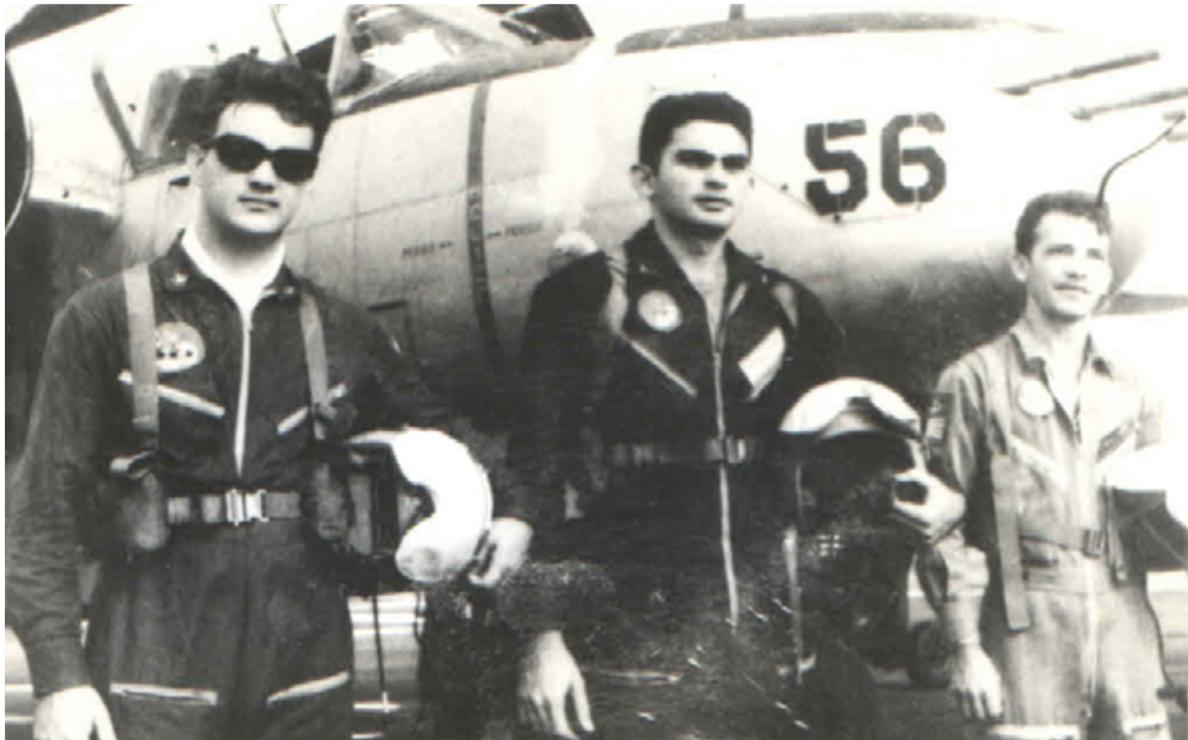
<sup>2</sup> CAMPOS, Roberto. A Despedida de Roberto Campos. *O Estado de São Paulo*, p. A8, 31/01/1999.

# OPERAÇÃO RORAIMA

Carlos Aureliano Motta de Souza

Cel Av

carlos\_motta@terra.com.br



Cap Av Motta de Souza, 1º Ten Av Godeiro e 2º Sgt Pereira, em Manaus

**E**sta história estava adormecida no fundo do cerebelo. Já a havia contado coloquialmente, tipo “jogando papo fora” em mesa de cerveja.

Há dias recebi a história da Operação Traíra, ocorrida pouco antes da minha saída da FAB. Essa Operação foi montada para repelir energicamente a invasão do nosso território por guerrilheiros das FARC que fugiam da Colômbia devido à repressão a essa facção criminosa.

Todavia, foram os recentes acontecimentos de atrito na fronteira com a Venezuela que me motivaram a contar esta história.

Em janeiro de 1969, participei de uma operação militar de urgência, que requereu a pronta intervenção das nossas FFAA, sobre a qual não encontrei informações oficiais até a chegada da era digital. Assim, valendo-me de minha memória antiga e dos meus apontamentos de voo, posso hoje autenticar minhas reminiscências com depoimentos do Prof. *Google*.

Talvez essa omissão documental oficial se deva à preocupação do governo em não exacerbar os atritos de fronteira que existiram no passado entre aquele país, o Brasil e a Guiana Britânica, e finalmente resolvidos no século passado, mas que ainda insistem em manter-se latentes desde a emancipação da Guiana, em 1966.

Para entendimento do que vai ser dito, um pouco de história. Conforme relatam os historiadores Erick Linhares e Thiago Gehre, a Venezuela desde sempre reivindicou parte da Guiana, a oeste do rio Essequibo, mesmo após a decisão arbitral de 1899, que consolidou os direitos do Reino Unido sobre essa região. A Venezuela, ao aceitar o acordo de Paris, fez acrescentar uma ponta de dúvida ao dispor que o *laudo de Paris de 1899 seria considerado passível de revisão*,<sup>1</sup> aditivo que implicaria perder seu caráter de intangibilidade diplomática e política.<sup>2</sup>

Adiante, prosseguem Linhares e Gehre: “Entretanto, as constantes disputas e reclamações evidenciaram os vícios do laudo de 1899 e a falta de força do instrumento jurídico. Em síntese, a tese venezuelana abraçou então que a posse (britânica) resultante do laudo de 1899 foi irregular”.<sup>3</sup>

Com a independência da Guiana em 1966, *o contencioso venezuelano-guianense se agravou quando Caracas proclamou, por decreto presidencial, o domínio sobre as águas do rio Essequibo, por ser senhora daquele território.*

Acrescentam os citados historiadores que, diante da reação do parlamento guianense, considerando nulo tal decreto, o líder da oposição, Cheddi Jagan, qualificou o presidente venezuelano, Raul Leoni, de títere dos EUA, forçando o governo guianense a denunciar o caso ao Conselho de Segurança da ONU.

O discurso exaltado de Jagan obrigou o primeiro-ministro Burham a afrontar a Venezuela, admitindo mesmo a possibilidade de invasão armada por parte do vizinho. E se questionava: “quem poderá impedir que a mentalidade venezuelana se convença a si mesma que a entrada na região não é uma invasão, senão voltar a tomar o que já lhes pertence?”.<sup>4</sup>

Não foi a primeira vez que essa possibilidade passou pela cabeça dos guianenses, mas foi quando ela apresentou maior plausibilidade, agora fora do arco de proteção do Império Britânico. Embora fizesse parte da Comunidade Britânica de Nações, era, tecnicamente, um país independente.

A diplomacia brasileira, cônica das tradições de Rio Branco, preocupou-se com a possibilidade de invasão, em região por demais contígua às nossas fronteiras. Descrevem, assim, os cientistas políticos Erick Linhares e Thiago Gehre os fatos daquele momento:

<sup>1</sup> LINHARES, Erick; GEHRE, Thiago. Brasil e Guiana em Tempos de Guerra Fria (1966-1991). *I Seminário Internacional Sociedade e Fronteiras*. Boa Vista: UFRR, 2012. Acesso em: 06 mar. 2019.

<sup>2</sup> *Idem*, p. 315.

<sup>3</sup> *Idem*, p. 315.

<sup>4</sup> Embaixada do Brasil em Caracas para Secretaria de Estado. Telegrama confidencial nº 144, de 24/04/1968. Fonte: LINHARES; GEHRE. Op. cit., p. 315.

O Embaixador da Guiana, Brasith Wai Yole, disse ao encarregado brasileiro Alfredo Rainho que não notou na Venezuela qualquer intenção de precipitar a solução do litígio, mas admitiu que a situação poderia mudar pelo advento de um “fato novo”. Mas o que seria esse “fato novo”? Poderia ser tanto uma mudança de orientação política em Caracas, o que era pouco provável, quanto um endurecimento na posição do novo governo guianense, o que acabou acontecendo. A situação ganhou traços de dramaticidade quando Jagan, como líder da oposição fez menções a se buscar ajuda para o diferendo fora da esfera de influência ocidental, nos chamados “amigos com foguetes”, numa clara referência à URSS e à China. Portanto, **a internacionalização do problema venezuelano-guianense significava a internalização da Guerra Fria na América do Sul**. Todavia, o cortejo de Jagan com o mundo da Guerra Fria não interessava ao Brasil que, gradativamente, buscava ampliar sua margem de manobra internacional na gestão do chanceler Juracy Magalhães. Neste caso, a presença da missão diplomática brasileira em Georgetown, com a instalação da embaixada no final de 1968, era vista como um fator de apaziguamento dos ânimos. Assim, na medida em que Caracas ensaiou um endurecimento na questão do Essequibo, o Brasil assumiu uma postura vigilante às consequências do contencioso venezuelano-guianense.<sup>5</sup> (Grifos nossos.)

Importa registrar, neste momento da narrativa, a data do comunicado ao Itamaraty: 03 de janeiro de 1969, ou seja, horas antes de a Venezuela confirmar o que na Guiana se suspeitava.

Nos anos 1960, Caracas vai ressuscitar a reclamação por Essequibo, passando a reivindicar dois terços do território da Guiana, utilizando métodos violentos como a ofensiva militar com a ocupação da ilha de Ankoko, em 1966, subversão na tentativa do vice-cônsul da Venezuela, Leopoldo Talyhardat, de atrair apoio indígena para a pretensão venezuelana por Essequibo, até pressão econômica, com o veto à construção da hidrelétrica de Alto Mazaruni. Gibson Barbosa, ministro brasileiro de Relações Exteriores de 1969 a 1974, em suas memórias, fala de uma proposta venezuelana ao Brasil para que reabrisse a questão do Pirara, e que, em troca, receberia parte do território de Essequibo. Brasília teria se recusado a tratar do assunto em nome da paz no continente e da estabilidade regional.<sup>6</sup>

Todavia, Caracas não desiste e, impulsionada por essa obsessão, a Venezuela protagonizou a Revolta do Rupununi, ocorrida em 1969, no sul da Guiana, considerada por Georgetown a maior ameaça venezuelana contra sua soberania. LINHARES e GEHRE resumem a Revolta do Rupununi:

<sup>5</sup> Embaixada do Brasil em Georgetown para a Secretaria de Estado. Carta Telegrama confidencial nº 48, de 03/01/1969. Fonte: LINHARES; GEHRE. Op. cit., p. 316.

<sup>6</sup> BARBOSA, Gibson. *Na Diplomacia, o traço todo da vida*. Rio de Janeiro: Record, 1992.

A Venezuela teria apoiado um movimento armado de fazendeiros, acompanhados por um grupo de indígenas, dispostos a criar um novo país na região, o que daria oportunidade à Venezuela de recuperar a Zona en Reclamación. O governo de Forbes Burnham reagiu energicamente para sufocar o movimento e enviou a Guyana Defense Force para a região, forçando a retirada dos revoltosos para a Venezuela e Brasil, na condição de exilados, e capturando alguns deles (SILVA, 2005).<sup>7</sup>

Feito esse *exame de situação*, passo a narrar a minha experiência pessoal nesse episódio, tão pouco conhecido da historiografia brasileira e, até mesmo, militar.

Em 17 de dezembro de 1968 eu havia assumido o Comando do histórico e saudoso 1º/5º GAv, em Natal e decidi não sair de férias e compor o efetivo mínimo de Oficiais-Aviadores que deveriam permanecer guarnecendo a Unidade.

O 1º/5º GAv, esquadrão de bombardeiros, estava equipado com os B-26, recentemente reconicionados nos Estados Unidos. Na época de férias, obviamente, a atividade aérea ficava reduzida.

Pensei em aproveitar o período para organizar a unidade recém-assumida, quando, em 8 de janeiro, recebemos ordem do Estado-Maior da Aeronáutica para entrar em prontidão e preparar uma esquadrilha de quatro aviões para eventual missão de emprego real. Pânico geral! Emprego real? Onde? Exceção do Vietnã, que estava começando, nada que pudesse explicar “emprego real”. Seria uma demonstração com armamento real? Não, **era emprego real**.

Dia 9 de janeiro veio a ordem, cifrada, de deslocamento. Deslocar dois B-26 armados apenas com munição .50 e preparar foguetes e bombas que seriam transportados por C-130 e entregues no destino, juntamente com equipes de manutenção e armamento. Decolar no dia seguinte, 10, destino a Belém e apresentar-se ao Comandante da 1ª Zona Aérea, Maj Brig Joléo, para receber instruções detalhadas sobre a missão. Prosseguir para Manaus e, de lá, para Boa Vista. Deixar preparados e de prontidão outros dois B-26 e tripulações, para decolagem imediata, se necessário. Lacônica como sói acontecer uma mensagem cifrada.

Reunida a galera, passou-se à montagem das equipagens e demais providências. “Equipe de manutenção” significava *todas as especialidades* e respectivo ferramental. O pessoal de armamento foi dispensado do deslocamento, para auxiliar na preparação da carga a ser transportada pelo Hércules. Despedir-se das famílias era obrigatório, pois recebemos a data de ida, mas não a de volta. Poderia ser depois do próximo Natal...

As equipagens para a esquadrilha de dois aviões foram:  
5156: Cap Av Motta de Souza e 1º Ten Av Godeiro

5152: 1º Ten Av Enylton e 2º Ten Av Ramos

Às 5h da manhã de 10 de janeiro de 1969, decolamos para uma incógnita e inédita experiência: estávamos indo para uma guerra! Contra quem não sabíamos ainda, mas com bala, bomba e foguete de verdade, fora de um estande de treinamento, só poderia ser guerra...

Após 4h10 de voo, pousamos em Belém e fomos ao Comando. O Maj Brig Joléo também não sabia muita coisa, mas adiantou que *estava ocorrendo uma confusão com a Venezuela invadindo o Brasil e nós éramos parte da “força de dissuasão”*...

Deveríamos nos apresentar ao seu Chefe do Estado-Maior (1ª Zona Aérea), que estava em Manaus, e ele nos passaria as ordens complementares. Lanchamos e decolamos para Manaus para mais uma etapa de 3h10.

Em Manaus encontramos o Coronel Aviador, Chefe do EM/1ª Zona Aérea, que detalhou o ocorrido. Para invadir a Guiana, as tropas venezuelanas preferiram o cerrado do norte de Roraima em vez das serras amazônicas que dividem os dois países. Donetto Jr. justifica essa escolha: “Como a região de fronteira entre a Venezuela e a Guiana, ao norte do Estado de Roraima é muito ‘dobrada’ (expressão para dizer que a geografia é montanhosa), para fazer tal manobra, as tropas venezuelanas levariam mais tempo e teriam limitações de meios para serem empregados na ação”.<sup>8</sup>

Além disso, também ele não tinha a menor noção do que nós deveríamos fazer com armamento real contra tropa amiga, ainda que em nosso território. Em outras palavras: a nossa presença seria dissuasória, para o caso de a Venezuela insistir em manter suas tropas no território brasileiro.

Além disso, deu notícias de que o C-130 somente chegaria em Boa Vista no dia 12, portanto, aconselhou-nos a esperarmos em Manaus, onde o apoio era maior.

Na verdade, não muito. A Base Aérea de Manaus só iria ser ativada no ano seguinte, possivelmente em razão dos fatos que serão contados a seguir. O Destacamento de Base Aérea não tinha condições de alojamento, e a FAB alojava seus tripulantes no último andar do prédio do IAPETEC, mediante acordo com aquele Instituto. Para a Amazônia da época, equivalia a um hotel quatro estrelas.

Na partida de Manaus, o Coronel (cujo nome não me lembro) disse-me que eu deveria me apresentar ao Ten Cel Ex Teixeira, que iria me passar instruções. Ponderei com ele que eu não poderia ficar subordinado a um Oficial do Exército e dele receber instruções, se não estávamos operando como comando combinado.

– Não, respondeu-me ele, você não fica subordinado, mas ele é a mais alta autoridade encarregada desse imbróglio e poderá orientar o que fazer.

<sup>7</sup> LINHARES; GEHRE Op. cit., p. 318, *apud* SILVA, Carlos Alberto Borges da. *A Revolta de Rupununi: Uma Etnografia do Possível*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp, 2005.

<sup>8</sup> DONETTO JR., Jorge. *Dissuasão Convencional da América do Sul: o Caso da Tríplíce fronteira Venezuela-Brasil-Guiana*. Dissertação apresentada ao Programa de pós-graduação em Estudos Estratégicos e de Segurança (PPGEST). Rio de Janeiro: UFF, 2010, p. 44.

– Coronel – redargui – quais são as regras de engajamento? Vamos voar com armamento real: metralhadoras, foguetes e bombas. Posso acionar o gatilho à minha discrição? Sobraram dúvidas.

Eu conheci o Teixeira, como era chamado o Ten Cel Teixeira, durante as missões que o 1º/5º GAv fizera em apoio ao Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS), normalmente em final de curso ou demonstração real, para o EME, ECEME ou ESG. Era um profissional competente, com larga experiência de selva e raro senso de humor, além de muito habilidoso na solução de problemas.

O 1º/2º GAv, esquadrão sediado em Belém, equipado com aviões anfíbios C-10, Catalina e os veteranos C-47, Douglas, também fora engajado no apoio às tropas do Exército. Anos mais tarde esse esquadrão passou a denominar-se 1º ETA.

Antes da nossa decolagem de Manaus, na manhã do dia 12, um Catalina, comandado pelo 1º Ten Av Queiroz, meu ex-aluno de voo no 1º/5º GAv, em Natal, decolara para Boa Vista levando mais um grupamento de soldados do Exército e suprimentos. Pouco depois, os dois B-26 partiram para a mesma cidade, jocosamente apelidada de *Teatro de Operações*, alcançando Boa Vista após duas horas de voo.

Recorro, novamente, ao fecundo trabalho de Erick Linhares e Thiago Gehre, falando sobre a participação do Teixeira no episódio:

*A participação brasileira, no episódio, permanece pouco estudada historicamente e carece de esclarecimentos. Segundo o Boletim Interno nº 18, do Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS), de 27 de janeiro de 1969, o tenente coronel Jorge Teixeira de Oliveira teria se deslocado em 5 de Janeiro de 1969, para a região de fronteira do Brasil com a Guiana com destacamento militar brasileiro em razão da revolução interna que ocorreu na região do Rupununi.<sup>9</sup>*

Em Boa Vista, um Tenente nos esperava, Comandante do Destacamento da FAB. A COMARA havia construído, ao lado do aeroporto, uma carreira de 10 casas, das quais oito estavam ocupadas pelo pessoal do destacamento. Todas simples, com três quartos, mas bem construídas. O Tenente nos cedeu as duas casas vazias da ponta, mais próximas da pista. Uma foi utilizada para nossa sala de operações e para as tripulações de subalternos e, a mais distante das ocupadas, por segurança, foi destinada para guardar o armamento que deveria chegar no Hércules. Fomos para a recém-instalada guarnição do 6º BEC, que iria construir a BR 174 em epopeia épica. O Exército, além de viaturas para deslocamento, providenciou, também, guarda para o paiol improvisado.

O Ten Cel Teixeira não se encontrava em Boa Vista. Tinha ido a Bonfim conferenciar com os guianenses e tentar apaziguar os ânimos exaltados. Na Guiana, acreditava-se que o Brasil teria

facilitado o uso do seu território pelas tropas venezuelanas, o que, definitivamente, não ocorreu.

Pouco tempo depois, chegou o Catalina, carinhosamente chamado na FAB de *pata choca* pela sua lentidão. Fui conversar com o Tenente Queiroz e ele me informou que, após reabastecer, iria até Bonfim buscar o Ten Cel Teixeira.

– Tem vaga?, perguntei.

Ao responder que sim, dei as necessárias instruções ao Ten Godeiro e fui alegre fazer a minha estreia na *pata choca*, avião que jamais cheguei a pilotar, embora fosse apaixonado pelos pousos e decolagens na água.

Em Bonfim, soube que o Teixeira havia cruzado o rio Tucutu, divisa natural com a Guiana, e lograra convencer o comandante da tropa guianense de que o Brasil não concordava com a invasão e já expulsara as forças infiltradas em nosso território, inclusive com a tomada dos materiais deixados na fuga.

Em conversas com oficiais do Exército, que haviam chegado à área da invasão do nosso território cerca de uma semana antes de nós, ficamos sabendo que, na pressa para abandonar o Brasil, foram deixados jipes, equipamentos de comunicação e outros materiais de uso militar. Até um Cessna 310, aeronave moderna à época, na tentativa de decolar de um campo improvisado, bateu com uma das rodas em um cupim e foi abandonado. Consta que foi entregue à FAB. *Vide* fotos.<sup>10</sup>

Essas informações, colhidas *in loco*, com menos de 10 dias da ocorrência dos fatos, é corroborada pela bem elaborada pesquisa feita por Donetto Jr.:

Coincidentemente, militares venezuelanos, em 1969, foram localizados e presos em território brasileiro, no local chamado Boqueirão da Lua, dando apoio aos revoltosos de Rupununi. Duas toneladas de armas foram apreendidas pelo Exército brasileiro, em pleno lavrado de Roraima. Vários venezuelanos foram presos e trazidos para Manaus, onde ficaram presos no 8º Batalhão de Infantaria de Selva e depois liberados.<sup>11</sup>

Outra versão semelhante sobre as causas do conflito é dada por Abílio Aguiar Cunha, em sua dissertação de mestrado:

O principal conflito em que a Guyana teve envolvimento, desde a independência, foi a Revolta do Rupununi, em 1969. Esse conflito foi ocasionado pela política socialista que Burnhan passou a adotar para a Guyana após a independência e também está diretamente ligado ao problema fronteiriço com a Venezuela. A revolta foi organizada por fazendeiros criadores de gado que se sentiram prejudicados com a política de socialização de terras do governo de Burnhan. Com esse receio, os fazendeiros se organizaram,

<sup>9</sup> LINHARES; GEHRE. Op. cit., p. 318.

<sup>10</sup> AGUIAR, Abílio Cunha. *Uma Análise sobre o Papel Estratégico do Exército na Fronteira Brasil-Guyana na Década de 1960*. Dissertação de Mestrado. UFRR, 2016, p. 65.

<sup>11</sup> DONETTO JR., Jorge., Op. cit., p. 44.

e com o apoio venezuelano deram início à revolta. O auxílio de Caracas à sublevação se deu em função da ideia de enfraquecer internamente a Guayana para retomar parte do território em disputa. O apoio venezuelano se deu através de treinamento e armas. No entanto, o movimento não conseguiu seu objetivo, que era a independência da região de Rupununi, sendo que a Guayana Defense Force (exército guianense) o reprimiu com violência, ocorrendo a fuga de muitos revoltosos para o Brasil. O exército brasileiro chegou a prender um avião venezuelano em território nacional com toneladas de munição e armamento. Essa revolta causou preocupação nas autoridades brasileiras não só pelo fato de ter como vizinho um país se desenhando como socialista, mas também pela facilidade com os revoltosos conseguiram entrar em território nacional, ferindo assim a soberania do Estado brasileiro.<sup>12</sup>

Voltando aos fatos, ao chegar em Bonfim, apresentei-me ao Ten Cel Teixeira, expliquei a configuração dos B-26, já adiantando que pretendia fazer dois voos diários em toda a região da fronteira norte e reportar qualquer anormalidade em relação a movimento de tropas estranhas, inclusive fazendo advertências com voos rasantes. Ficamos de acordo e passamos a trabalhar em perfeita sintonia: nós voávamos e o Teixeira praticava mais diplomacia pragmática do que táticas militares.

A volta para Boa Vista não foi sem emoções, pois chovia todos os dias na região, causando alagamento da pista improvisada de Bonfim. A pandorga do Catalina iniciou a corrida de decolagem e, embora estivesse leve e usasse pneus balão, com cerca de 100, 150 metros, a bequilha atolou obrigando o piloto a abortar a decolagem. Motores desligados, passageiros para fora, os tripulantes fizeram um reconhecimento da situação.

A minha alegria por voar pela primeira vez na pata choca começou a transformar-se em arrependimento: eu deveria estar em Boa Vista recebendo o Hércules e preparando os B-26 para o início das operações no dia seguinte. E eis-me em Bonfim, vila sem muitos recursos à época e arriscando enfrentar cerca de 100 quilômetros para Boa Vista, apertado num jipe do glorioso Exército Brasileiro, viajando por estrada precária e, certamente, com chegada à noite.

Em volta do Catalina, após vários palpites, decidiu-se por empurrar o avião para o início da pista e pavimentar cerca de 60/80 metros com fileira dupla de tijolos, à frente da bequilha. Iniciou-se uma frenética movimentação de viaturas do Exército brasileiro trazendo tijolos, não sei dizer de onde, contando com a mão de obra de soldados e dos curiosos, 80% indígenas, que vieram para admirar aquela bela e gigantesca máquina voadora.

Terminada essa operação, olhei para aquela pequena carreira de tijolos à frente da bequilha do C-10 e perguntei ao comandante do avião:

– Queiroz, tem certeza de que a bequilha vai sair do chão antes de acabarem os tijolos?

Ele me respondeu com uma tranquilidade inquietante:

– Se não sair a gente vai atolar novamente...

Todos a bordo, freios aplicados, motores girando em potência máxima, sentimos o tranco quando o piloto soltou os freios e a pata choca iniciou a corrida de decolagem. O sofrimento de um passageiro de Catalina é maior do que o de qualquer outro avião. No C-47, por exemplo, pode-se ver o exterior pelas janelas e olhando para a frente enxergam-se os pilotos e as suas ações. No Catalina, não. Os passageiros ficam confinados em um porão com poucas janelas, e os pilotos ficam no andar de cima. Nessas circunstâncias, a decolagem, cercada dos cuidados que a situação exigia, tornava-se mais preocupante. Mas a pandorga era uma máquina incrível, e a tripulação era experiente. A decolagem ocorreu sem outros incidentes, e meia hora depois pousamos em Boa Vista.

Lá, estava o C-130 em operação de descarga. O pátio ficou pequeno: 1 C-130, 1 C-47, 1 C-10 e 2 B-26! Terminada a descarga do Hércules, a tripulação decolou para Belém e, após pernoitar, voltaria à sede, no Rio. O C-47 decolaria pela manhã levando o Ten Cel Teixeira a Manaus para atualização da situação, retornando no dia 14 de janeiro.

Nessa mesma tarde, iniciou-se o municionamento dos aviões e a guarda do material bélico e dos suprimentos de reserva. Os aviões ficaram prontos para a primeira missão no dia seguinte.

Seguindo a programação, às 10h do dia 13 de janeiro, decolamos eu, Godeiro e dois especialistas no B-26 5156 para um voo de reconhecimento da área em litígio, fronteira à Venezuela e à Guiana, no sentido anti-horário. Partindo de Boa Vista para leste, em direção a Bonfim e Lethem, o voo prosseguiu para o norte, seguindo o rio Tucutu, virando gradativamente para oeste até o famoso marco BV8 (divisa dos dois países: Pacaraima e Santa Helena de Uarén). Após alguns minutos desse ponto, a Floresta Amazônica se adensava, e o voo tomou o rumo sul em direção a Boa Vista. Pousamos após duas horas de voo.

No dia 14 de janeiro, o 1º Ten Av Enylton e o 2º Ten Av Ramos, pilotando o B-26 5152, cumpriram a mesma missão, no sentido horário.

No dia 15 de janeiro, choveu torrencialmente durante todo o dia, impedindo qualquer decolagem para voo visual. Voltamos à rotina de reconhecimento da fronteira nos dias 16 e 17 de janeiro.

No dia 18 de janeiro o Ten Cel Teixeira solicitou que mantivéssemos os aviões no solo até que ele recebesse novas ordens de Brasília. Com efeito, as ações da diplomacia brasileira colocaram termo ao conflito, voltando as relações entre Brasil e Guiana à normalidade. Em relação à Venezuela, o Brasil esperava um pedido de desculpas daquele país, pela invasão de nossas fronteiras. As ordens de Brasília determinavam, ainda, a desmobilização das tropas, devendo ser mantido um pequeno contingente do Exército brasileiro, além da tropa permanente da região.

Quanto ao destacamento aéreo, o segundo grupamento aéreo já estava a caminho, quando o Estado-Maior da Aeronáutica

<sup>12</sup> AGUIAR, Abílio Cunha. Op. cit., p. 69.

determinou a suspensão da prontidão e o retorno das aeronaves a Natal. O pessoal de apoio permaneceria aguardando a chegada de um C-130 para o transporte da munição de volta à Base.

Comemorando a alegria de cessação do “conflito”, surgiu um problema para ser resolvido: enquanto as bombas de explosivo convencional podem ser transportadas sem os fusíveis, as bombas de napalm, uma vez fabricadas, não podem ser transportadas, nem mesmo instaladas sob as asas do próprio avião lançador, devido ao risco de um incidente e sua capacidade de destruição no caso de incêndio.

Ao chegarmos em Boa Vista, foram fabricadas apenas quatro bombas napalm: em um casco de bomba vazio coloca-se o pó químico, acrescentando-lhe gasolina. Após 12h a mistura transforma-se numa pasta e é colocado um fusível para sua ignição, com pino de segurança.

Cada avião foi armado com duas bombas de napalm, e nos demais pilones foram colocadas bombas convencionais e foguetes. Nas missões, quando os aviões assumiam a posição de decolagem na pista, o pessoal de armamento retirava os pinos de segurança. No pouso, a operação era inversa.

Ficou evidente que não poderíamos deixar as bombas de napalm em Boa Vista. Comentei esse problema com o Ten Cel Teixeira, e o guerreiro da selva imediatamente indicou a solução:

– Nas vezes em que o seu Esquadrão veio para o encerramento do curso do CIGS vocês lançavam bombas nos alvos que nós preparávamos, certo?

– Certo, respondi.

– Então já sei: vou mandar fazer dois alvos no campo de futebol de Bonfim e vou convidar o “Estado-Maior” das Forças de Defesa da Guiana para assistir à demonstração. Por favor, não errem, para não me desmoralizar – terminou ele com um sorriso gozador.

– Combinado, Coronel.

Impressionante, com menos uma semana de contato quase diário com esse militar exemplar, ele já era meu ídolo. Ia todos os dias a Bonfim conferenciar com os guianenses. Atravessava o rio Tucutu numa voadeira e voltava com o comandante das tropas dos guianenses e vários oficiais e subalternos, para uma pelada no campo de futebol que mandara fazer, para manter a sua tropa treinada e exercitada. Depois, qualquer que fosse o placar, era servido um churrasco. Só não posso garantir que a carne fosse de gado mesmo...

No dia 19 de janeiro, decolamos com os dois aviões B-26, cada um equipado com duas bombas napalm, dois foguetes 2.75 e seis metralhadoras .50, para executar essa missão final.

Dia claro e limpo, fomos para Bonfim. Localizado o campo de futebol, lá estavam, logo após a primeira trave, os dois alvos: armações precárias de pedaços de árvore, cobertas de galhos e folhagem, na altura da linha defensiva, uma à esquerda e outra à direita da trave. Exatamente como havia pedido, para evitar a propagação de incêndio.

Estabelecido o circuito de ataque, dispersamos a esquadrilha e, como combinado no brifim, fizemos duas passagens com tiro

terrestre de .50, para efeito de familiarização com o circuito. Na terceira passagem, lançamos, simultaneamente, os dois foguetes. Em outras duas passagens, fizemos o lançamento das bombas napalm, uma de cada vez. Foi um fogaréu imenso, a napalm calcinando o capim seco e ultrapassando a trave oposta.

Após a quarta bomba ser lançada pelo nº 2, iniciei uma curva de reunião e fiquei apreciando o incrível e devastador efeito do napalm, arma que se tornou proibida depois da guerra do Vietnã. Reunida a esquadrilha, voltamos para Boa Vista e perdemos o churrasco do Teixeira. Está registrado na caderneta de voo: 19 de janeiro, 1P, MTTAFBRD, 1:00h; BV/BV. Traduzindo: Missão diurna de Tiro Terrestre, Lançamento de Foguetes e Bombardeio Rasante.

Graças à conhecida competência de nossa diplomacia, a Operação Boa Vista estava encerrada. Contudo, é dever de justiça consignar que essa tarefa foi grandemente encurtada pela excepcional capacidade de tratar assuntos complexos e habilidade de negociação de um dos mais notáveis Oficiais do Exército Brasileiro que tive a honra de conhecer, o Ten Cel Jorge Teixeira de Oliveira, que, como tantos outros militares das FFAA, conhece e entende os problemas da Região Amazônica e seus perigos.

Como afirmado pelos historiadores Linhares e Gehre, essa parte da história da invasão venezuelana ainda permanece desconhecida, embora o Exército brasileiro mantenha registros dos fatos ocorridos. É correto admitir que a data da transposição de nossas fronteiras tenha sido nos três primeiros dias de janeiro, havendo afirmação não comprovada de que ocorreu no dia 2. Merece destaque o seguinte trecho da obra dos citados historiadores:

O delegado brasileiro na OEA chegou a receber um telefonema do representante guianense, Insanally, que afirmou de fontes seguras que “a Venezuela estaria movimentando tropas para a zona fronteira com a Guiana para um próximo ataque armado”. O diplomata brasileiro ponderou que, apesar de grave a situação, (sic) mantinha-se a “impressão de que os guianenses estão se deixando dominar por uma certa histeria”.<sup>13</sup>

Admitida a data de 2 de janeiro, confira-se a cronologia: o Ten Cel Teixeira chegou em Boa Vista no dia 5, data em que foi possível ao Exército brasileiro preparar um rápido plano de contingência e à Aeronáutica fornecer os meios aéreos necessários. Vale dizer que pelo menos um C-47 e um Catalina foram disponibilizados em Manaus em dois dias (3 e 4), partindo para Boa Vista no dia 5 de janeiro.

Por sua vez, para os B-26, a cronologia foi a seguinte: dia 8 de janeiro, em prontidão e preparação de quatro aeronaves e tripulações; no dia 9 recebemos a Ordem Fragmentária para seguir conforme já mencionado. Alcançamos Manaus no dia 10

<sup>13</sup> Secretaria de Estado à Embaixada Brasil em Caracas, despacho, telegrama secreto, nº 455, 24/09/1968.



Cap Av Motta de Souza e 1º Ten Av Godeiro, em brifim da missão

e, por determinação do Chefe EM/1ª Zona Aérea, só prosseguimos para Boa Vista no dia 12, em razão de ser a data prevista para a chegada do C-130 com a munição necessária.

Nessa mesma data, o Teixeira fazia sua terceira visita a Lethem, na Guiana, entabulando negociações com os guianenses e tentando demonstrar que o Brasil repudiava a invasão venezuelana. Com mais cinco dias, mostra-se um líder inconteste nas parlamentações, faz amigos nas Forças de Defesa da Guiana e programa um jogo de futebol seguido de churrasco. Ou seja, gerado um problema dessa magnitude, implicando forte movimentação de tropas do Exército e de equipagens e aeronaves da FAB, o contencioso foi resolvido em duas semanas, graças ao empenho profissional do Ten Cel Teixeira.

Dia 19 de janeiro, recebemos ordens do Estado-Maior da Aeronáutica para desmobilização e regresso. Decolamos dia 20, deixando as equipes de manutenção que voltariam de C-130 juntamente com todos os equipamentos e a munição. Pernoite em Manaus dia 20 e em Belém dia 21, onde relatamos toda a operação ao Comandante da 1ª Zona Aérea.

Lá, encontramos outro B-26, que fora acionado para revezamento antes da ordem de retorno, tendo como pilotos o 1º Ten Av Claro e o 2º Ten Av Walker. Dia 22 decolamos na madrugada

para Natal com a intenção de efetuar uma passagem baixa no momento da formatura diária.

Assim terminamos uma inédita experiência, diferente das missões de treinamento, exercícios e manobras, da qual colhemos ensinamentos diversos. Dentre eles conhecer e trabalhar de perto com denodados Oficiais e praças do Exército, que cumprem na região uma das mais nobres, difíceis e destacadas missões: a proteção de nossas fronteiras e a ocupação do imenso espaço amazônico.

O mais gratificante, contudo, foi cumprir essa missão “sob as ordens” do Ten Cel Jorge Teixeira de Oliveira, que aprendi a admirar como um militar denodado, um bravo guerreiro e um diplomata incontestável.

Antes de deixar o serviço ativo em 1973, ele fundou o Colégio Militar de Manaus e, passando para a reserva, foi nomeado prefeito de Manaus, cargo que exerceu até 1979, quando foi nomeado para o cargo de Governador do Território Federal de Rondônia, com a missão de transformá-lo em estado. Após dois anos e meio administrando o Território, logrou, com suas gestões junto ao Congresso e aos órgãos do Governo, a aprovação da Lei Complementar nº 41, de 22 de dezembro de 1981, criando o Estado de Rondônia, sendo nomeado seu primeiro governador ■



Sgt Johnson / Força Aérea Brasileira

# EPOPEIA BEQUEANA

Alfredo Muradas Dapena

Cel Av

[alfredomdapena@gmail.com](mailto:alfredomdapena@gmail.com)

Dezembro de 1954. Seis alunos da EPCAR partem de trem para as férias no sul do país: 54-020 Arnaldo Alves Herbstrith, 54-021 André Gasmirtsuk Tosmann, 54-022 Alfredo Muradas Dapena, 54-023 Antônio José Sá Brito de Almeida, 54-61 Horácio Francisco Misiec e 54-093 Mário Kalfelz. A partida de Barbacena foi num domingo, no Baiano, trem que vinha da Bahia em direção a São Paulo. Na segunda-feira, à tarde, trocamos de estação e de trem em São Paulo. Na saída de São Paulo, o trem estava tão cheio que nos acomodamos, com malas, na plataforma externa do vagão. Com a descida de passageiros, fomos nos ajeitando em bancos, um de frente para o outro, a fim de acomodarmos os pés no assento do outro. Na época, cada estado tinha sua própria empresa ferroviária, com exceção do Paraná e de Santa Catarina, cuja ferrovia era administrada pelo governo federal desde a Guerra do Contestado. Nessa ferrovia as locomotivas ainda eram as do tempo da guerra, antigas e pequenas, necessitando de duas para puxar o trem. Ocorre que havia pontes que suportavam o peso de apenas uma locomotiva, o que obrigava a parar o trem,

passar uma locomotiva e depois o resto do trem juntando a outra locomotiva após a passagem da ponte. Nas subidas o trem reduzia tanto a velocidade que permitia que descêssemos e corrêssemos ao lado do trem. Como naquela época o uso geladeira ainda estava em seus primórdios, o vagão-restaurante possuía um galinheiro, e as galinhas eram sacrificadas somente a cada refeição. Num dado instante escapou o engate de um vagão sendo segurado pelas correntes de segurança. Com o tranco, foi arrancada a plataforma do vagão-correio. O trem parou, voltando de marcha a ré até um desvio, sendo o vagão danificado passado para o final do trem, e a viagem continuou. O Misiec foi o primeiro a descer. Desceu em Mafra, SC, na quarta-feira. Eu desci em Cruz Alta, RS, na quinta-feira, pela manhã. À tarde desceram em Santa Maria o Tosman, para pegar o trem para Quaraí, e o Almeida, para pegar o trem para Alegrete. À tardinha desceu o Herbstrith, em Cachoeira do Sul. À noite desceu o Kalfelz, em Porto Alegre, destino final da viagem.

É uma história BEQUEANA ■



# O resgate dos Caiabís

Aristeu Teixeira de Mendonça

Cel Av

[mendonca.at@gmail.com](mailto:mendonca.at@gmail.com)

Era a manhã tipicamente paulistana, muito fria e enevoadada, do dia 4 de julho de 1967. No Campo de Marte, parecia ainda mais gelada.

Lá estávamos nós, o Capitão Amorim, o Sargento Cardoso, o nosso telegrafista de cujas pontas dos dedos nos comunicávamos com o resto do mundo e eu. E, como que repousando à nossa espera, embaixo daquele típico nevoeiro de inverno paulistano, o nosso objeto de trabalho: o C-47 2038, velho companheiro de tantas viagens e aventuras.

Logo, logo estaríamos todos voando.

O Amorim à direita, na posição de copiloto. Eu, no comando.

O Amorim, ou melhor, o Maneco como o chamávamos, era um tipo muito peculiar. Era um sujeito vaidoso: vestia-se com muito esmero, as suas fardas eram sempre bem cuidadas, suas insígnias banhadas a ouro, seus sapatos brilhando etc., sempre um exemplo para nós, simples seres humanos comuns.

Quando saía para viajar, costumava levar algumas garrafas de água mineral para tomar, pois jamais bebia a água de bordo, que “poderia estar contaminada”. Na falta d’água, chupava limão.

Gostava de usar o termo “macho” para se dirigir aos colegas.

Durante um voo, a água dele acabou e então começou a chupar limão. A certa altura virou-se para mim e perguntou:-

– Macho, quer um limão?

– Não, obrigado, Maneco. Eu sou normal... – respondi.

E assim foi o voo até o Xingu, onde nos esperava o Orlando Vilas-Boas, para nos dar os detalhes da nossa missão, que consistia em resgatar uma tribo de índios lá pelos lados do rio Teles Pires e trazê-los para o Posto Indígena Leonardo.

Recentemente foi exibido um filme cujo título era “XINGU”, muito bom, por sinal, que relatava com muita fidelidade a epopeia dos irmãos Vilas-Boas na conquista daquela região do Brasil Central, onde habitavam inúmeras tribos de índios sem contato algum com o homem branco.

O resgate que iríamos fazer foi relatado nesse filme, embora romancado, onde os índios Caiabis teriam sido expulsos de suas terras com violência e sob ameaças de armas de fogo por posseiros e madeiros. Na verdade nada disso aconteceu, e eu sou testemunha dessa história, porque quem fez o resgate aéreo deles fomos nós, e sem qualquer conflito.

A verdadeira história é a que este *causo* narra, a seguir.

Os índios Caiabis estavam próximo ao rio Teles Pires em situação crítica, doentes, com alimentação escassa, e o Orlando queria levá-los para o Posto Leonardo, sede do Parque do Xingu, onde seriam cuidados.

Voamos para o Diaurum – que significa onça preta – na margem direita do rio Culuene. Lá pernoitamos no “hotel”, que consistia em um longo galpão com redes individuais estendidas, cobertas por mosquiteiros para proteger os “hóspedes” dos mosquitos Anopheles, transmissores da malária.

### Diauarum, na margem do rio Culuene

Passamos boa parte da noite ouvindo as histórias do Orlando. O Orlando era um bom contador de “causos” e de suas aventuras com os primeiros contatos com várias tribos. Muitas vezes, para

provocá-lo, dizíamos que ele era um grande mentiroso. Ele se limitava a ouvir e dar um daqueles seus sorrisos marotos. Lá estava também o Dr. Noel Nutel, que, com sua vasta cabeleira branca, participava das “mentiras” do Orlando contando as suas.

O Dr. Noel Nutel era um sanitarista baseado em Belém, com muita experiência com os índios da Amazônia, e lá estava conosco para não deixar o Orlando mentir sozinho... ou melhor, para participar como sanitarista e como médico da nossa missão.

Ao nosso lado estava o Cláudio, irmão do Orlando, quieto, sem quase falar nada, só ouvindo, tal e qual era o seu estilo. Ele vivia, nessa época, lá no Diauarum, junto com alguns índios Trumais. Era o “*intellectual*” da família Vilas-Boas.

No dia seguinte, antes da decolagem, perguntamos ao “capitão”, dos caiabis, que nos acompanhava na missão, para que lado era a aldeia. Ele levantou o braço e apontou em uma determinada direção.

“Esse índio está ‘chutando!’” – pensei.

Levei-o para a cabina do avião, e lá ele repetiu o gesto. Usei a bússola do avião para ver o rumo: 270 graus.

Decolamos, tomamos o rumo indicado e 45 minutos depois estávamos sobrevoando a aldeia.

É impressionante a noção de direção que os índios têm!

Como não havia campo de pouso algum, escolhemos um local para “construir um, e lançamos os paraquedistas do PARASAR – equipe da FAB especializada em “Salvamento”.

No dia seguinte voltamos ao local, e lá estava pronto o campo de pouso de quase 600 metros que os rapazes haviam aberto. E, assim, efetuamos o pouso, embarcamos parte da indiada e voamos de volta para o Posto Leonardo. Algumas viagens adicionais, e os nossos ilustres passageiros chegaram sãos e salvos ao destino – sem ameaças, sem violência e de forma inusitada para eles, pelo céu!

Na volta, ainda tivemos de socorrer o índio iualapeti Canato, pai do Aritana, que havia sido atingido por um raio. Enquanto o “doc” exercia a sua medicina, fomos tomar um banho de rio junto com um indiozinho trumai.

No rio, perguntei-lhe o que ele iria comer naquele dia, e o curumim me respondeu:

– Peixe.

– Mas, onde está o peixe? – perguntei.

E, com toda a naturalidade, ele apontou para a água e disse:

– Ali!

Que coisa mais singela!

Finda a missão tomamos o rumo de volta para casa, enquanto o Maneco continuava saboreando os seus limões e eu reclamando que aquela “carroça” – referindo-me à pouca velocidade do avião – não andava!

– Calma, macho, a gente acaba chegando. Chupa um limãozinho que ajuda a passar o tempo.

Bem, na verdade, eu não via a hora de chegar e tomar uma saborosa limonada bem gelada. E com açúcar, é claro.

E, assim, cumprimos a nossa missão.

*Finis coronat opus* ■

# MISSÃO DE EVACUAÇÃO AEROMÉDICA EVAM, EM SANTA CRUZ DE LA SIERRA, 1976

Maj Brig Ar Adenir Viana  
adenirviana@gmail.com



**E**ram cerca das 10h da noite, eu estava em meu apartamento de solteiro em frente à Praia da Saudade, no Bairro do Estreito, em Florianópolis, me preparando para sair com a então namorada Sueli, atualmente minha esposa. Vamos comemorar nosso aniversário – nascemos no mesmo dia do mês de outubro, 24. O telefone toca: missão EVAM imediata para Santa Cruz de La Sierra.

Por que me lembrei dessa missão? Faz muito tempo que não escrevo histórias de aviação vividas por mim ao longo de meus mais de 41 anos de serviço e cerca de movimentadas 7.000h que voei na FAB em uns 20 tipos diferentes de aeronaves. Então, o Brig William me ligou a respeito de um artigo que o Brig Astor tinha escrito sobre o acidente de um Boeing 707 cargueiro, que ocorrera em Santa Cruz de La Sierra, ao tempo que exerceu a função de Instrutor na Academia da Força Aérea Boliviana naquela cidade. Eu era um dos pilotos do SA-16 que realizaram a missão de evacuar para o HFA, em Brasília, crianças, em sua maioria, que sofreram queimaduras graves na explosão do avião quando ele se chocou com uma escola, ruas e estádio da cidade, conforme relatado no artigo do Brig Astor.

Incentivado pelo telefonema do Brig Astor, resolvi escrever minha participação nessa comovente história.

## O avião

O as-16 Albatroz é um avião anfíbio bimotor, dois Wright Ciclone radiais de 1425 cavalos cada, pentabase, desenvolvido para o TO da Guerra da Coreia, capaz de operar em água, pista, lama, neve ou gelo, daí a configuração pentabase. Nós operávamos rotineiramente em hidropistas, pistas e, certa vez, o Cap Av Dias Filho testou na lama, em uma pista de Tabatinga, na Amazônia. Velocidade de cruzeiro de 140 nós, autonomia rotineira de 12h com 800 galões nos dois tanques principais nas asas e 300 galões em cada *drop tank* (tanques alijáveis sob as asas). Podia levar mais 220 galões em cada um dos flutuadores, mas nós não utilizávamos isso. Uma curiosidade era seu tanque integral de óleo lubrificante de 100 litros. Como o motor não tinha bomba de recuperação do óleo nos cilindros inferiores, o óleo era jogado fora, o que podia limitar a autonomia pelo consumo excessivo. Brincávamos que era o único avião que, quando parava de vazar óleo em voo, a tripulação se punha de alerta! Capacidade máxima de macas, 13. Um precário piloto automático que só mantinha as asas niveladas, mas que ajudava muito e era uma grande inovação para a época.

## O esquadrão

O 2º/10º Gav, quando cheguei em meados de 1972, era muito atípico – não estava subordinado virtualmente a nenhum Comando, a não ser sua ligação sistêmica com o SALVAERO, Órgão da então Diretoria de Proteção ao Voo, não tinha limites de horas para voar, tinha uma dotação de 8 SA-16, disponibilidade muito boa e 2 SH-1D, versão SAR dos famosos HUEY do Vietnã.

Mantinha um SA-16 e um SH-1D com uma tripulação de alerta SAR pronta para decolar ao toque de sirene, durante o expediente, e em poucos minutos, fora do expediente, os tripulantes que não moravam nas Vilas tinham de dormir na Base. Mais um SA-16 de alerta SAR em Manaus, cujas tripulações se revezavam a cada 15 dias.

## A missão

Primariamente, missões de busca de aeronaves desaparecidas, resgate SAR, Evacuação Aeromédica, interceptação de aeronaves em dificuldade em voo. Assumi a Patrulha Marítima do Mar Territorial das 200 milhas quando da desativação dos P-15 Netune. O avião tinha uma *performance* monomotor sofrível. Era pouco provável que, se ocorresse um embandeiramento no limite das 200 milhas, o outro motor na potência máxima contínua aguentasse trazer o avião de volta ao litoral. Poucos pilotos para muitas missões. Podia-se voar 700h no ano com certa facilidade. Missões eram sempre reais por ter vidas humanas em jogo ou de defesa do mar das 200 milhas. Missões inopinadas sem destino certo e sem data para retornar. As tripulações de alerta SAR já deixavam as malas na aeronave. Como Ajudante do Esquadrão, fiz um levantamento estatístico, e os resultados revelaram que, em um determinado ano, um Oficial Aviador tinha a chance de passar apenas dois finais de semana em casa sem estar voando ou de serviço. Contudo, ninguém reclamava – a nobreza da missão falava mais alto, e as famílias entendiam.

Voltemos ao objeto de nosso tema.

Jantar adiado, segui para o Esquadrão. Naquele horário, e como dirigia feito um alucinado, uns 20min depois já estava no Esquadrão. O outro piloto, Cap Dias Filho, também solteiro, e que morava próximo, na Praia do Bom Abrigo, chegou praticamente junto.

A missão previa um pouso em Brasília para apanhar o Dr. Vitorino Modesto dos Santos, do HFA, médico que estava coordenando toda a assistência médica às vítimas, mais um representante do Itamaraty.

Àquele tempo, rotineiramente apenas os aviões do Correio Aéreo Nacional e o Grupo de Transporte Especial – GTE faziam missões internacionais. Viajar para o exterior era um luxo para poucos. O 2º/10º havia participado com os SH-1D do socorro às vítimas do violento terremoto ocorrido no Peru, na década de 1960, uma bela página da História do Esquadrão. Esta era a única experiência internacional até então, que eu soubesse. Em decorrência, não tínhamos nenhuma carta de navegação da Bolívia, nem do aeroporto, nem autorização de sobrevoo, nada.

O 6533 ficou pronto, na configuração máxima de macas – 13, às 2h da manhã. Decolamos em seguida com destino a Brasília, com 5h estimadas de voo.

O 1P era o Cap Av Dias Filho, um grande amigo. O interior do Albatroz se assemelha a um submarino, com suas portas arredondadas e estanques, considerando que o avião era anfíbio e poderia sofrer avarias no pouso na água com o alagamento



dos porões e da aeronave (quase afundei um em Belém). Lá pelas tantas, apenas as luzes vermelhas do painel iluminavam o ambiente, todos dormiram e eu lutava bravamente contra o sono. Lembro-me de o avião estar com o piloto automático ligado, mantendo apenas a proa, não a altitude, mantendo proa de Uberaba. Chamei Uberaba na entrada da Terminal, 100km fora, e não obtive resposta. Então acordei com Uberaba chamando o 6533 quando bloqueamos a vertical do aeródromo.

Enfim, pousamos em Brasília, vencemos a burocracia do Itamaraty, embarcamos o Dr. Vitorino Modesto dos Santos, um representante do Itamaraty, cujo nome não me recorde, e decolamos para Santa Cruz. Horas estimadas de voo: 6:20h. Já dentro da Bolívia, o mapa de navegação, as famosas ONCs americanas, já muito antigas para a época, na escala de 1:1.000.000 acabou, pegamos um vento de proa e Santa Cruz custou a chegar.

O então Maj Astor, que veio a se tornar um grande amigo, nos recebeu com a enorme cordialidade, que lhe é característica. Decolagem prevista para a madrugada do dia seguinte, fomos jantar um delicioso estrogonofe preparado por Dona Marta, esposa do Brig Astor, embora o que eu quisesse mesmo era uma boa cama!

Na madrugada, começaram a chegar as vítimas, e foi aquela despedida emocionante das famílias. Todos acomodados nas macas, proa de Brasília.

Essa deve ter sido a única missão com a configuração máxima de macas e com a quantidade de vítimas embarcadas que o Albatroz realizou na FAB. A imagem ficou na memória, a

aeronave tomada pelas macas com roupas de cama brancas e cobertores azuis, tão nossos conhecidos. As crianças se comportaram maravilhosamente bem, estoicas em suas dores que deviam estar sentindo, da ausência dos pais e do voo em si. O Dr. Vitorino Modesto dos Santos e o enfermeiro da tripulação fizeram de tudo para que a viagem fosse a menos traumática possível. O Albatroz era muito barulhento, não pressurizado, obviamente, assim, o voo foi realizado o mais baixo possível, para evitar o efeito da altitude nos pulmões comprometidos pelo calor da explosão do 707, a consequência era o calor. Serviço de bordo? Não havia como esquentar nada a bordo, e não me lembro se embarcou alguma coisa para todos nós comermos. A tripulação estava acostumada a passar fome, ou ficar com uma dieta frugal nas longas missões de busca em locais remotos, às vezes, nem pão tinha para comprar naqueles fins de mundo, mas as crianças e o representante do Itamaraty, não.

Chegando em Brasília, o avião foi cercado por ambulâncias, e as vítimas foram desembarcadas. Não era costume e nem tínhamos como acompanhar os resultados das inúmeras missões desse tipo que realizamos pelo Brasil afora. Fiquei, pois, muito feliz quando li no artigo do Brig Astor que todas as vítimas retornaram bem para a Bolívia.

### Missão cumprida!

Decolagem para Floripa, chegada lá pelas 20h, e ainda tive pique para o jantar adiado duas noites antes. (Capitão...)

Foram 20h05h de voo em 40h totais de missão ■

# TRIPULAÇÃO FANTASMA

22/novembro/1944

Autor anônimo

Exceto pelo contínuo troar dos motores dos aviões que, em formações muito altas, voavam invisíveis a olho nu, a manhã corria relativamente tranquila pelos campos arados perto de Liège, na Bélgica.

Ali perto, numa base do Exército britânico, o Major John Crisp estava às voltas com a papelada da sua unidade quando, sobressaltado, levantou a cabeça ao ouvir um som grave e forte que se aproximava rapidamente.

Saindo apressado porta a fora do escritório, sentiu o cabelo eriçar ao ver um enorme quadrimotor passar rugindo, bem por cima da sua cabana de madeira, a menos de 50 metros de altitude. O avião, bastante danificado, estava em apuros e adivinhava-se seus pilotos lutando com os controles para aterrissar aquele castigado B-17.

O bombardeiro, depois de raspar a cabana do Major, tocou o chão com violência, mas suas rodas aguentaram o tranco; voltou a erguer-se suavemente, e, um tanto desnivelado, bateu a ponta da asa esquerda no chão, o que provocou o amassamento das hélices e o travamento do motor externo.

Corrigindo milagrosamente o efeito da primeira pancada, a Fortaleza Voadora nivelou as asas e, então, efetuou um pouso em três pontos, correndo pelo campo. Ao cravar uma das rodas no chão mole, virou num cavalo de pau e finalmente parou em meio a uma nuvem de poeira.

O pessoal da base correu e aproximou-se aguardando a abertura das escotilhas e a saída da tripulação para terra, porém, nada aconteceu. O avião permanecia estacionado com dois dos seus motores funcionando, sem nenhuma atividade a bordo e sem ninguém saltar para fora.

Depois de aguardar alguns minutos, o Major Crisp aproximou-se e, aproveitando as comportas do compartimento de bombas abertas, espichou-se para o interior do avião e olhou para frente e depois para trás da fuselagem. Não viu ninguém! Todos os postos estavam abandonados.

Cautelosamente, subiu para a cabine e, intrigado com o mistério, desligou os dois motores, que ainda funcionavam. Ao silêncio que seguiu, chamou por alguém, mas não obteve resposta. Olhando para a retaguarda da fuselagem, o Major custava a entender como aquele avião tinha pousado sem tripulação. Ao

passar pela mesa do navegador viu o livro de bordo aberto com as últimas palavras escritas: “*bad flak*”.

Aqui começa a lenda da Tripulação Fantasma.

## Horas antes...

O B-17G-90-BO, serial 43-38545, prefixo LL-J, do 324º Esquadrão, uma Fortaleza Voadora ainda nova, voava sua terceira missão sobre os alvos petrolíferos de Merseburg, Alemanha.

Na fase final do *bomb run* (corrida de bombardeio), as coisas começaram a dar errado: as bombas emperraram nas baías e não foram liberadas. Isso era um baita problema e, sobrecarregado, o avião foi ficando rapidamente para trás, acabando por perder contato com os boxes. Um prato cheio para artilheiros de antiaérea e caças alemães!

E isso não demorou para acontecer, pois a Fortaleza logo foi enquadrada com uma granada de 88mm que explodiu bem abaixo do compartimento de bombas, causando a liberação da carga por completo. De roldão o motor nº 3 foi deslocado do berço, e o nº 2, danificado, resultando em graves vibrações por todo o avião.

Para complicar, o sistema hidráulico foi afetado, fazendo abaixar as rodas, o que aumentou ainda mais o arrasto da aeronave. Tão rápido quanto podia a tripulação jogou para fora todo o excesso de peso, o que de nada adiantou, já que a Fortaleza continuou perdendo altitude. A 600 metros de altura o piloto, Capitão Harold R. DeBolt colocou o B-17 no piloto automático e ordenou que todos saltassem.

Abandonado, o quadrimotor seguiu seu voo, permanecendo em atitude de pouso com o piloto automático acionado e, incrivelmente, teve à sua frente um vasto campo onde, para espanto geral, pousou muito bem, dadas as circunstâncias!

Toda a tripulação foi resgatada por uma patrulha do Exército britânico.

Esse fato está registrado nos arquivos do *American Air Museum in Britain*.

Agradecimento ao Sandro Zandomenico, que ajudou na pesquisa ■



An aerial photograph of a large cargo ship sailing on the open ocean. The ship's deck is densely packed with colorful shipping containers in shades of red, blue, yellow, and green. A large, semi-transparent shadow of a helicopter is cast over the upper left portion of the image, suggesting a rescue or transport operation. The water is a deep blue with white wake behind the ship.

LEMBRANÇAS DA MEMÓRIA  
**UM RESGATE  
EM ALTO-MAR**

Hugo Barreto Macedo

Cel Av

hugobmacedo6716@outlook.com.br

**O** Brasil vivia o clima da Copa do Mundo de 1982. Eu era o comandante do 2º/8º GAV, sediado em Recife.

O nosso Esquadrão mantinha uma equipe de alerta SAR 24h. Eu, apesar de ser o Comandante, fazia questão de participar da escala de alerta SAR.

Era um domingo de junho que antecedia a abertura da Copa. Por volta das 10h da manhã, fomos acionados para resgatar o Imediato de um navio cargueiro de bandeira espanhola, que havia zarpado de Maceió com destino à China.

O Imediato é equivalente ao subcomandante do navio, ele estava com o apêndice supurado e seu estado era gravíssimo.

Logo após o acionamento, reunimo-nos, no Esqd. Salvaero, responsável pelo acionamento, que nos informou o seguinte: a posição atual do navio, a sua proa e a velocidade.

Ainda em terra, na sala de navegação do Esqd, identificamos na carta as informações passadas. O Navio se encontrava naquele momento a 140 milhas de Recife na proa da China.

Mediante um exercício de movimento relativo, considerando a posição atual do navio, sua proa e velocidade; com a nossa posição e velocidade identificamos a proa e a distância para interceptá-lo.

Feito esse cálculo, verificamos que não teríamos autonomia suficiente para interceptar o navio, resgatar o paciente e retornar à Base, mesmo utilizando os tanques auxiliares de combustível.

Solicitamos então ao Salvaero que o navio mudasse de rumo e navegasse em direção a Recife e perguntamos se tinha condições de pousarmos no convés. Antes de obtermos a resposta, decolamos, para ganharmos tempo, pois o estado do paciente se agravava a cada instante.

Após 40 minutos de voo, o Salvaero nos informou que o navio não podia ir para Recife, devido a protocolos internacionais, e que, havia condições de pouso no convés.

Então, solicitamos que o navio diminuísse a sua velocidade para 5kt, o que foi aceito. Refizemos a nossa navegação e prosseguimos para interceptação.

A busca em alto-mar é complexa, não deve ser tão baixa, na medida em que o observador diminui o seu alcance visual, nem tão alto que o horizonte o engane.

Infelizmente, não temos registro de toda a equipagem, apenas o nome do 2P, Ten Av Romanato, excelente Oficial.

Após 1 hora de voo, avistamos a embarcação, fizemos um sobrevoo, e para nossa surpresa o convés estava repleto de contêineres, empilhados uns em cima dos outros, sendo então o único local disponível para o pouso.

Decidimos prosseguir com a operação. Analisamos o vento relativo, em função do deslocamento do navio e do próprio vento, e iniciamos a aproximação. Teríamos de pousar sobre os contêineres. A equipe de resgate já estava brifada e, ao pousarmos, dois elementos desembarcariam e efetuariam o resgate do paciente, com o motor do helicóptero em funcionamento.

Na curta final, deparamo-nos com algo inusitado: o local do pouso, que era sobre os contêineres, estava balançando bastante, devido ao movimento provocado pelo mar. Tivemos a sensação de que poderia ocorrer uma desorientação aeroespacial.

A sensação de desconforto e insegurança foi grande. Parecia que estávamos realizando um pouso em uma área restrita e que ela estava em constante movimentação.

Enquanto a equipe resgatava o Imediato, tínhamos a sensação de que, a qualquer momento, o helicóptero poderia escorregar dos contêineres e cair no mar. A operação durou menos de 3 minutos. Em seguida decolamos em direção a Recife, sob aplausos da tripulação do navio, e de olho sempre no combustível.

O paciente começou a ter os primeiros cuidados médicos ainda no helicóptero..

Logo que conseguimos contato com o Salvaero, informamos que a operação de resgate havia sido concluída com sucesso e indagamos onde iríamos deixar o paciente.

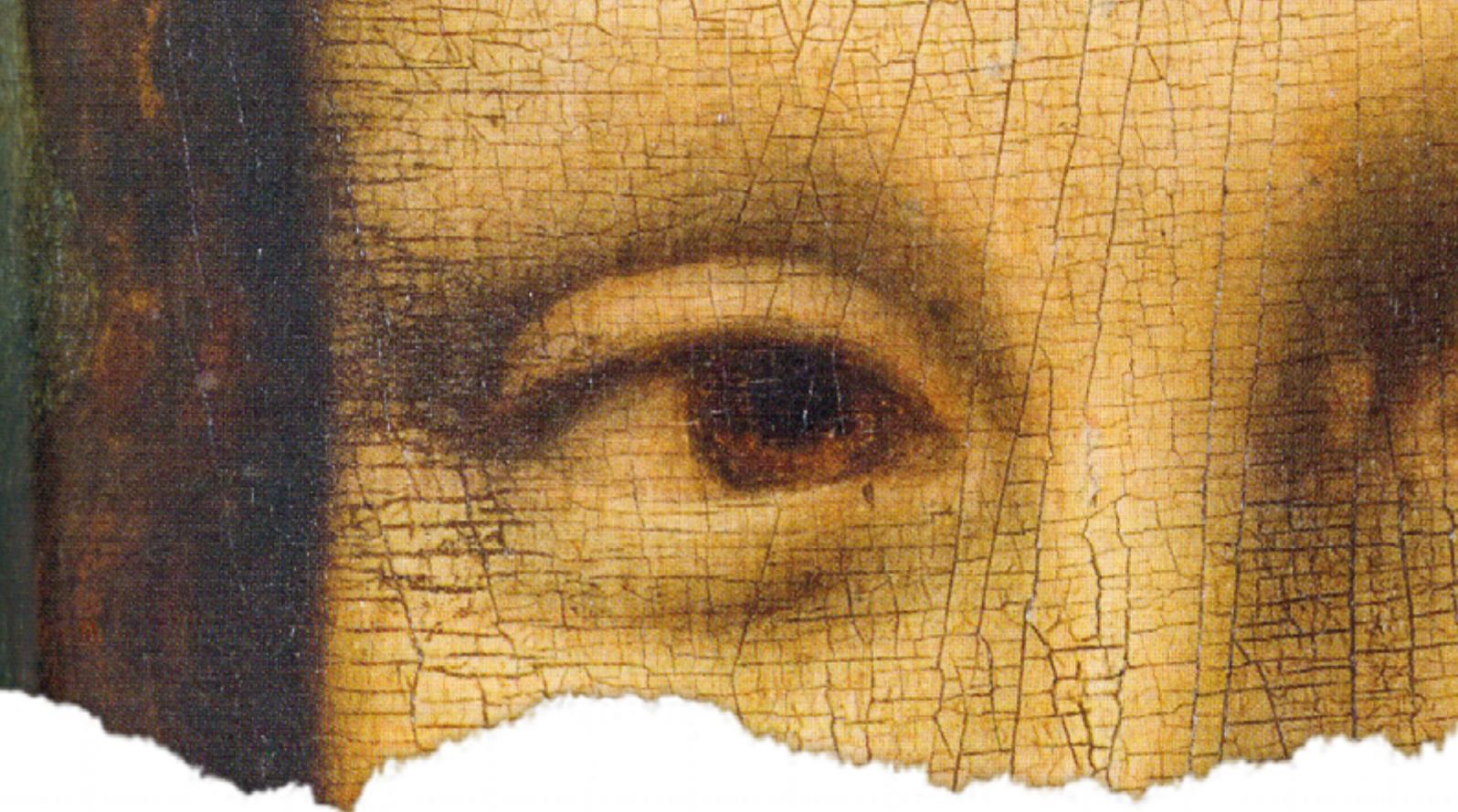
Após uma pequena pausa, fomos informados de que seria no Hospital Português, situado na Av. Agamenon Magalhães, que fica entre Recife e Olinda.

Em virtude de o hospital não ter heliponto, solicitamos que fosse interditada a referida avenida para o pouso do helicóptero.

Ao nos aproximarmos para pousar, em frente ao hospital, observamos um imenso congestionamento de carros de ambos os lados da avenida. Ao pousarmos o paciente foi levado de ambulância para o hospital.

À noite, o Comandante da Base Aérea nos telefonou informando da mensagem recebida do Cônsul Espanhol, agradecendo e elogiando o sucesso da missão, considerando o grau de dificuldade do resgate.

Mais uma vez, o 2º/8º GAV havia dado mostra do seu alto nível de operacionalidade ■



# O Código Da Vinci

Pe. Estêvão Bettencourt O.S.B  
(In memoriam, 1919-2008)

**T**em feito enorme sucesso o romance policial *O Código da Vinci*, de Dan Brown, e isto por dois motivos: está muito bem escrito do ponto de vista sensacionalista, e parece revelar coisas desconhecidas sobre as origens do Cristianismo. Examinemos mais de perto este último ponto.

Dan Brown baseia-se em apócrifos ou textos aparentemente bíblicos descobertos no Egito em 1945: o Evangelho de Tomé, o de Maria, o de Filipe... Desses textos resulta que Jesus se casou com Maria Madalena e – acrescenta D. Brown – teve uma descendência

de reis (merovíngios) da França. Maria Madalena estaria sepultada no Santo Graal, posto sob a custódia do Priorado de Sião.

E que são os apócrifos, tão importantes no caso? São “evangelhos” e cartas que a tradição cristã não reconheceu como inspirados por Deus; por isso, não eram lidos em público na Liturgia; donde o nome de “apócrifos” (não públicos, mas ocultos). Há duas categorias de apócrifos: os de origem cristã e os de origem gnóstica (redigidos dentro de uma corrente eclética não cristã chamada “Gnose”). Os de origem cristã são respeitosos



em relação a Jesus, que eles apresentam como taumaturgo desde a infância. Os de fundo gnóstico, descobertos no Egito, são contraditórios frente a Jesus: ora supõem-no mulherengo, beijando Maria Madalena..., ora descrevem-no infenso às mulheres, como se pode depreender dos dizeres abaixo, extraídos do Evangelho de Tomé:

114. Simão Pedro disse a eles: “Maria deveria deixar-nos, pois as mulheres não são dignas da vida”, Jesus disse: ‘Eu a guiarei para fazer dela um homem, de modo que também ela possa tornar-se um espírito novo, semelhante a vocês, homens. Pois toda mulher que se torna homem entrará no reino do céu”.

15. “Quando virem alguém que não nasceu de mulher, prosternem-se e adorem. Este é seu pai”.

105. “Quem quer que conheça o pai ou a mãe, será chamado filho de mãe prostituta”.

Seja lícito, repeti, as alegações relativas a Maria Madalena e seus amores são tiradas da literatura apócrifa gnóstica. Os gnósticos eram dualistas, infensos à matéria e ao matrimônio (tenha-se em vista o Evangelho de Tomé: Jesus seria misógino). Todavia, no chamado “Evangelho de Maria”, Jesus apareceu sensual, tendo Maria Madalena por amante. A contradição evidencia que esses escritos carecem de autoridade histórica e não afetam a figura de Jesus casto e sóbrio.

É gratuito e descabido dizer que a igreja ocultou livros apócrifos. Basta lembrar que muitos deles tiveram seu berço fora da igreja e pertenciam a outra corrente religiosa.

Maria Madalena terá sido sepultada no Santo Graal... Eis outra lenda, cuja origem é obscura. Existem várias histórias medievais sobre o Santo Graal, das quais se depreende que este terá sido o cálice de que Jesus se serviu na última ceia. Em torno deste conceito básico, a fantasia das gerações cristãs, e a de Dan Brown, se exercitou livremente, sem valor histórico.

Quanto ao Priorado de Sião, pode-se dizer o seguinte: no final do século XIX, houve na França um grupo político de direita com esse nome; na década de 1930, o antisemita Pierre Plancard fundou seu “Priorado de Sião”, alegando que era o herdeiro do trono francês, na linha merovíngia; os falsos documentos então forjados foram desmascarados por críticos franceses e por um documentário da BBC datado de 1996. Por conseguinte não merece crédito a alegação de Brown segundo a qual Leonardo da Vinci, Victor Hugo e outros mestres pertenciam ao Priorado.

Em suma, para abreviar, citamos o livro de Amy Welborn, intitulado *Decodificando Da Vinci. Os Fatos por trás da Ficção de “O Código da Vinci”* (São Paulo: Ed. Cultrix), obra que estuda a fundo as pretensas afirmações históricas de Dan Brown e evidencia sua inconsistência.

O que em parte parece conferir autoridade ao livro de Dan Brown é a alegação de que os documentos e rituais secretos do romance correspondem rigorosamente à realidade (p. 9). Ora, tal afirmação é comprovadamente falsa.

O romancista tem o direito de imaginar, mas respeite os valores que grande parte da população tem por sagrados.

# SEDE LACUSTRE É REABERTA

Foi reinaugurada em outubro, em comemoração ao Mês da Asa, a Sede Lacustre do Clube de Aeronáutica (CAER). Localizada em Figueira, próximo a Arraial do Cabo, a sede passou por diversas obras e está aberta aos sócios e a todos que queiram desfrutar do paraíso local. As novas instalações foram reformadas e possuem oito suítes, duas piscinas, uma para adulto com bar molhado, e outra para crianças, um restaurante, uma sala de jogos, churrasqueira, *deck* de madeira sobre a Lagoa de Araruama e, além disso, fica a 200 metros da praia com mar aberto.

O estabelecimento ficou fechado por quatro anos, e a diretoria do CAER realizou uma reforma geral durante nove meses de muito trabalho e muitos recursos investidos em todas as instalações para devolver esse belo espaço ao quadro social!

O Capitão Renato está à frente da superintendência da Sede e disponível para contribuir com os hóspedes.

Reserve um final de semana e aproveite para desfrutar do espaço e passear pelas redondezas, como Arraial do Cabo e Cabo Frio:

**(22) 2662-1510 / (22) 98813-9348.**



zetra



# UMA NOVA EXPERIÊNCIA EM CONSIGNAÇÕES!

Com o aplicativo eConsig, você só precisa do seu smartphone ou tablet para:

- Consultar a margem consignável atualizada em tempo real;
- Visualizar o extrato de descontos e o seu contracheque;
- Simular e solicitar um crédito consignado;
- Ranking com as melhores taxas praticadas pelos bancos conveniados;
- Acompanhar as transações através de notificações.

## Acesse agora mesmo!

Aponte a câmera do celular, escaneie o QRcode e baixe o aplicativo **eConsig**



