Revista Aeronáutica

ISSN 0486-6274

Número 316
2022

EXPEDIENTE

Jul a Set • 2022

Símbolo do Pensamento Aeronáutico.

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

ISSN 0486-6274

Presidente
Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

1º Vice-Presidente
Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

2º Vice-Presidente
Brig Inf Augusto Cesar Amaral

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 Genibaldo Bezerra de Oliveira

Diretor Administrativo
Cel Int Carlos Alberto Macedo de Brito

Diretor de Contratos
Ten Cel Esp Sup Evandro José Barros Leite

Diretor Beneficente e Secretaria-Geral
Cap Adm Ivan Alves Moreira

Dep. Comunicação Social
Cecília Ferreira

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 Carlos Eduardo Costa Mattos

Diretor Desportivo
Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Diretor Aerodesportivo
Cel Av William Cristovam

Diretor de Operações e Diretor Técnico do Dep. Aerodesportivo
Cel Av Jorge Aparecido da Conceição

Assessores
Social - Brig Inf Augusto Cesar Amaral
Financeiro - Cel Int Jailton Porto de Faria
Administrativo e Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues
Superintendência Cel Inf Jupiaci Tadeu Martins Belo

SEDE LACUSTRE

Estrada da Figueira, nº 1
CEP: 28930-000 - Arraial do Cabo - RJ
• (22) 2662-1510 / (21)98849-8886

Superintendente
Cap Esp Met José Renato do Nascimento

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente - Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente - Maj Brig Int Manoel José Manhães Ferreira

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores Clube de Aeronáutica
Maj Brig Ar Venancio Grossi
Cel Av Araken Hipolito da Costa
Cel Av Ajauri Barros de Melo

REVISTA AERONÁUTICA

(21) 2220-3691
revista@caer.org.br

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
Cecília Ferreira

Produção Editorial e Design Gráfico
Núbia Santos

Revisão
Lara Alves

Administrativo
Matheus Martins

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.

SUMÁRIO

2 Mensagem do Presidente
Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez

6 O que é Pensamento Brasileiro e Pensamento Aeronáutico?

8 A Defesa da Democracia e o Artigo 142...
Ives Gandra da Silva Martins
Jurista

11 A Terceira Dimensão e o Pensamento Aeronáutico...
Araken Hipolito da Costa
Cel Av

12 A Operação Poti...
Ten Brig Ar Astor Nina de Carvalho Netto

16 O Sequestro do VJN
Maj Brig Ar Alcyr Cahet Rebello

18 A Primeira Missão ao Exterior
Hélio Carvalho Perez
Cel Av

20 O Bicentenário da Guerra de Independência...
Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador

26 Ortega y Gasset: Tempos de Instabilidade...
Ricardo Vélez Rodríguez
Filósofo

30 Centro de Lançamento de Alcântara-MA...
Jesse Ribeiro da Silva
Ten Cel - CD DDS

33 Santos-Dumont
Renato Paiva Lamounier
Cel Av

38 Lembranças da Memória A Fabiana
Hugo Barreto Macedo
Cel Av

41 Globalização, Economia e Pandemia
Afonso Farias de Sousa Junior
Cel Int

42 U-507 - O Submarino Alemão...
Murilo Haydt de Souza
Engenheiro

46 Aviação no Fluminense *Yacht Club*
Samuel Ruben Israel
Engenheiro

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Caros(as) leitores(as), civis e militares:

No momento em que este exemplar estiver chegando às mãos dos(as) senhores(as), deveremos estar passando pelas nossas eleições. Nunca é demais lembrar a grande importância desse evento para o futuro da nossa Nação! Nesse dia, estaremos decidindo o que pretendemos para o País, para as nossas vidas, dos nossos filhos e netos. Que Deus ilumine a todos no momento dessa decisão!

Lembramos, também, da importância em comparecermos às urnas, mesmo aqueles que, em função da idade, já estão desobrigados de votar. A baixa adesão poderá causar situações ruins para o País, haja vista o ocorrido em países vizinhos na América do Sul. Muito mais do que um direito, a votação é um dever de todos! Portanto, meus(minhas) amigos(as), definitivamente:

A ABSTENÇÃO NÃO É UMA OPÇÃO!

Esta nossa edição da Revista Aeronáutica traz matérias de momentos históricos vivenciados, além de missões e operações aéreas realizadas, pessoalmente, por antigos sócios, que nos presenteiam com as suas experiências. O artigo do nosso renomado Jurista Ives Gandra também está imperdível!

Rendemos uma homenagem especial a um Oficial-General brilhante, que, não só nos 45 anos de vivência na ativa, mas também na reserva, teve importante participação na vida pública do País. Ao Ten Brig Ar Frota, ex-Presidente do Clube de Aeronáutica, os nossos melhores pensamentos. Que descanse em paz, com a certeza do dever bem cumprido. Segue matéria sobre ele nesta edição!

Agradecemos a todos os colaboradores que nos ajudam com excelentes conteúdos para a nossa Revista.

Tenham, todos, uma ótima leitura.

Seja bem-vinda a Primavera e que tudo sejam flores em nossas vidas!

Saudações a todos!

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

Ten Brig Ar
Ivan Moacyr da Frota

Faleceu no dia 11 de setembro, aos 92 anos, no Hospital de Força Aérea de Brasília (HFAB), o Tenente-Brigadeiro do Ar Ivan Moacyr da Frota.

Natural de Fortaleza (CE), o Tenente-Brigadeiro Frota nasceu em 16 de agosto de 1930. Ingressou, na Força Aérea Brasileira (FAB), em 17 de dezembro de 1953, e a data da sua última promoção, quando chegou ao posto de Tenente-Brigadeiro, foi em 31 de julho de 1990.

Permaneceu na ativa durante 45 anos, ocupando o mais elevado posto da hierarquia militar.

Sua carreira foi caracterizada por extensa permanência em atividade operacional da FAB, tendo pilotado cerca de 40 diferentes tipos de aeronaves militares, no Brasil e no exterior. Manteve aptidão técnica e de saúde como Piloto de Caça, desde Aspirante Aviador (23 anos), até o fim do serviço ativo, no último posto, com quase 63 anos.

Além de manter-se atualizado como Piloto de Combate, fez também o curso de Paraquedista Militar, na Brigada do Exército, tendo realizado cerca de 50 saltos, dos quais 25 livres, aos 52 anos, já como Oficial General.

Ocupou importantes cargos e funções dentro da FAB, dentre os quais: Comandante do Comando-Geral do Ar (COMGAR); Diretor do Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento (DEPED); Presidente da Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (CISCEA); Vice-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA); Chefe da Quarta Subchefia do Estado-Maior da Aeronáutica; Comandante da Quinta Força Aérea; Comandante da Base Aérea de Anápolis; Chefe da Seção de Controle e da Divisão Fiscal e Coordenadora da Comissão Aeronáutica do Brasil em Washington, dentre outros.

Idealizou a primeira concepção de um sistema de vigilância eletrônica para a Amazônia, mais tarde, chamado de SIVAM.

Na juventude, praticou vários esportes, tendo sido campeão carioca de polo aquático e pertencido à seleção brasileira de basquetebol, nos anos de 1952 e 1953.

Em 1991 e 1992, já com mais de 60 anos, foi vice-campeão pelo Brasil nos campeonatos mundiais de basquetebol de veteranos.

O Tenente-Brigadeiro Frota, sócio sob a matrícula nº 01196, teve também papel fundamental no nosso Clube de Aeronáutica (CAER), ajudando-o a se recuperar financeiramente em uma época que a instituição quase chegou a ser embargada. Dessa

forma, contribuiu fortemente para a continuidade da história do Clube.

Foi eleito Presidente do Clube de Aeronáutica para os biênios 2004/2006, 2006/2008 e 2012/2014, além de sócio benemérito.

Em novembro de 2008, participou da fundação da Academia Brasileira de Defesa (ABD), tendo sido eleito seu primeiro Presidente, com mandato até 2012. Para quem não conhece, a ABD é uma associação civil de direito privado, sem fins lucrativos, que visa reunir personalidades reconhecidas pelo amor à Pátria, e desprovidas de interesses pessoais, com a finalidade de defender os princípios, os valores, as tradições e as instituições nacionais, tão ameaçados em nossos dias.

Na Reserva, atuou no campo político do país, um exemplo emblemático de participação na política nacional. Foi candidato à presidência da República na eleição de 1998 pelo PMN (Partido da Mobilização Nacional), obtendo o apoio do Clube de Aeronáutica, sob a presidência do Brigadeiro do Ar Ércio Braga (1998-2001). Nessa oportunidade, foi reeleito Fernando Henrique Cardoso, que conseguira fazer aprovar a emenda da reeleição.

Seu velório foi realizado no dia 13 de setembro, das 10h às 12h30, no Hangar do Grupo de Transporte Especial (GTE), na Base Aérea de Brasília (BABR).

Por tudo isso, o CAER, por meio desta matéria, registra seu agradecimento especial a este grande militar e homem, sempre dedicado a sua esposa Eliene, seus cinco filhos e sete netos. Aproveita ainda para manifestar condolências e profundos sentimentos de solidariedade e apoio aos familiares.

CLUBE DE AERONÁUTICA REALIZA BAILE DE 76 ANOS

No dia 06 de agosto de 2022, na Sede Central, aconteceu o baile comemorativo pelos 76 anos do Clube de Aeronáutica (CAER), após a não realização, nos dois últimos anos, por motivo da pandemia.

A bela festa retornou com força total e contou com a participação de cerca de duzentos sócios e convidados. Animado pela banda Sou Pop Soul Rock, pelos ótimos serviços de buffet do Ateliê Benoliel pela decoração impecável do Carlos Lamoglia, o evento contou ainda com o pronunciamento do Presidente do CAER, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez, que destacou a importância da instituição para a Força Aérea e o Brasil. Na sequência, agradeceu os patrocinadores do baile, Poupex e Zetra, a presença de todos, convidando-os a fazer um brinde em homenagem aos 76 anos do Clube. Dentre os convidados especiais, estavam o Presidente do Conselho Deliberativo do CAER, Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, o Presidente do Clube Militar, Gen Bda Sérgio Tavares Carneiro, alguns diversos diretores do CAER e autoridades civis e militares.

Foi uma noite inesquecível e, com toda certeza, ficará na memória de todos.

O que é o Pensamento Brasileiro?

Busca entender e sintetizar quem somos nós, que nação é esta e qual é o sentido nacional. Esses estudos conduzem a formulação do Pensamento Brasileiro, denominada: culturalismo.

O Pensamento Brasileiro é a manifestação mais nobre da nação, porque ele representa seu agir frente à realidade e, ao mesmo tempo, identifica o sentindo existencial nacional.

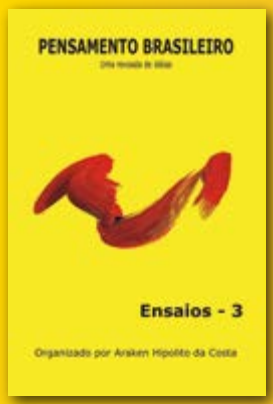
Sumário do ensaio 12:

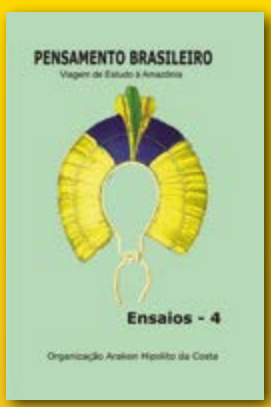
Capítulo I – O Pensamento
Capítulo II – Origem do Pensamento e dos Fundamentos da Cultura Ocidental
Capítulo III – Pensamento – Antecedentes à Descoberta do Brasil
Capítulo IV – Descoberta do Brasil
Capítulo V – Ideias Norteadoreas do Pensamento Brasileiro
Capítulo VI – Introdução ao Pensamento Brasileiro

Ao longo das 10 edições do Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico, foram produzidos, pela Editora Revista Aeronáutica, treze ensaios que tratam de assuntos relacionados ao tema. As obras, buscam divulgar e contribuir para integração e o desenvolvimento da sociedade brasileira.

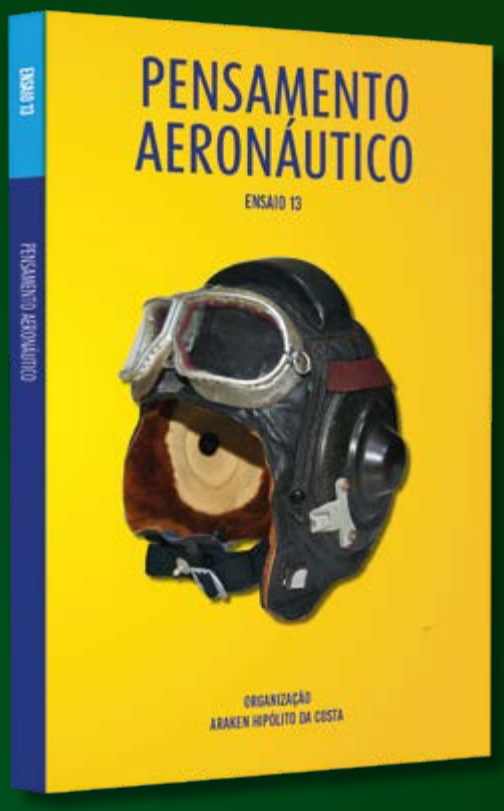
Além dos ensaios, estão disponíveis aos pesquisadores todas as edições da *Revista Aeronáutica* de modo *on-line*, bem como as gravações dos cursos do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico.

Departamento Cultural
E-mail: cultural@caer.org.br
Tel.: (21) 2220-3691





O que é o Pensamento Aeronáutico?



O Pensamento Aeronáutico representa a cosmovisão cultural da elite da sociedade, moldada dinamicamente ao longo do tempo pela influência de pensadores, fatos históricos, tendências políticas, princípios éticos, tecnologias, lideranças e por sua própria constituição organizacional, tendo em vista a utilização da aviação para alcançar e sustentar o bem comum.

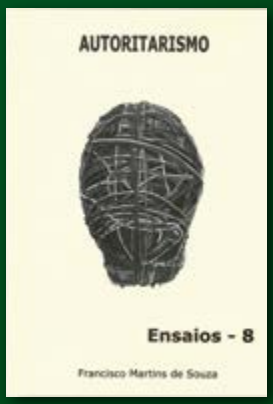
Pretende registrar e conhecer a importância da aviação – civil e militar – como fator crítico para se alcançar e sustentar o bem comum de nossa sociedade, contribuindo decisivamente para nossa condição de nação livre, próspera e soberana.

Sumário do ensaio 13:

Parte I – Diretriz do Comandante da Aeronáutica

Parte II – Pensamento Aeronáutico Brasileiro

Parte III – Pensadores Aeronáuticos



A DEFESA DA DEMOCRACIA

E O ARTIGO 142 DA CARTA DA REPÚBLICA

Ives Gandra Martins
Jurista
igm@gandramartins.adv.br

A Constituição brasileira foi discutida durante 20 meses, os Constituintes dividindo o texto em oito Comissões, cada uma subdividida em três subcomissões, tendo os projetos elaborados por cada uma delas sofrido revisão pela Comissão de Sistematização e, após rebelião liderada pelo Deputado Roberto Cardoso Alves, uma nova revisão pelo Plenário.

A relatoria do Senador Bernardo Cabral, que mostrou invejável capacidade de articulação e paciência nas múltiplas negociações parlamentares, assim como a eficiente presidência do Deputado Ulisses Guimarães, permitiram a conclusão do trabalho com um texto adiposo e com muitas disposições sem densidade constitucional, mas alicerçado em duas colunas mestras, ou seja, harmonia e independência dos Poderes e enunciação dos direitos individuais, sociais, da cidadania, políticos e de nacionalidade, como jamais ocorrera em qualquer das Constituições anteriores do Brasil, seja a imperial, sejam as republicanas.

Diferente dos quatros títulos da Constituição anterior, a atual foi dividida em oito títulos, além do de disposições gerais, correspondentes às oito Comissões em que os textos foram originalmente produzidos. No primeiro, definiu o perfil democrático da nova era política do país; no segundo, estabeleceu os direitos de variadas naturezas aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no *país*; no terceiro, cuidou de traçar o desenho da Federação e suas competências, além do perfil da administração; no quarto, exaustivamente definiu as competências de cada Poder. No quinto, estabeleceu os mecanismos de defesa da democracia; no sexto, conformou o sistema tributário, as finanças públicas e os orçamentos; no sétimo, a ordem econômica; e no oitavo, a ordem social.

Nesse arquétipo constitucional, a redação dos Títulos IV e V é de se realçar. O Título IV passou a ser o mais extenso de todos, lembrando-se de que o das disposições gerais era o menos extenso por cuidar de dispositivos de não enquadramento nos institutos, princípios e normas da Lei Maior, seja para permitir integração de títulos, seja por não ter qualquer densidade constitucional e decorrer de acordos entre parlamentares para aprovação de textos de difícil consenso.

Como o país vinha de um regime de exceção, em que apenas o Poder Executivo predominava, os Constituintes decidiram definir as competências dos três Poderes exaustivamente, a fim de que fossem mutuamente respeitadas, prevalecendo o Estado Democrático de Direito previsto no artigo 1º caracterizado pela harmonia e independência dos Poderes, de acordo com o artigo 2º.

Assim, para evitar a invasão do Judiciário nos demais Poderes, nas ações diretas de inconstitucionalidade por omissão, estabeleceu que, uma vez constatada a omissão diante do dever constitucional de elaboração de lei ou decreto de aplicação imediata por parte do Poder Legislativo ou do Executivo, cabe ao Supremo Tribunal Federal (STF) declarar a omissão inconstitucional,

Símbolo de amizade. Gen Bda Omar Zendim, comandante de Infantaria de Selva junto aos brasileiros de ascendência Ianomami.

notificando o Poder responsável para que produza a regulamentação definida pela Lei Maior (artigo 103, § 2º).

Mesmo no mandado de injunção, cujo espectro decisório é incomensuravelmente menor, o STF, em decisão anterior ao novo perfil da Corte, sob a relatoria do Ministro Moreira Alves, definiu que, para equacionar a aplicação da Lei Suprema no caso concreto, o magistrado teria de atuar dentro dos esquadros constitucionais (MI 107, Relator: MOREIRA ALVES, Tribunal Pleno, julgado em 21/11/1990, *DJ* 02/08/1991 PP-09916 EMENT VOL-01627-01 PP-00001 *RTJ* VOL-00135-01 PP-00001).

No entanto, ao Poder Legislativo é garantida a defesa de sua competência normativa perante os outros Poderes, a teor do artigo 49, inciso XI.

E, a meu ver, o instrumento que a Constituição lhe dá para agir neste caso, independentemente da regulamentação do dispositivo, é o decreto legislativo constante do artigo 59, VI.

Como se percebe, no mais extenso Título da Constituição, para que a democracia fluísse sem obstáculos e em plena harmonia e independência, criou-se um sistema de freios e contrapesos na ordem pública do país.

Apesar de todas essas cautelas, a democracia poderia correr riscos, e deveria ser criado um regime que lhe fosse assecuratório se, num determinado momento, ela entrasse em crise, por fatores externos ou internos.

Para essa hipótese, o Constituinte, em Título separado, definiu os instrumentos e as instituições encarregadas de proteger a democracia.

Assim, diferente do Título IV, que foi definido como "*A Organização dos Poderes*", o V foi nomeado "*Da Defesa das Instituições Democráticas e do Estado*".

Meu colega de turma –- cujo pai, o Ministro Moacir Amaral dos Santos, foi nosso professor –, o então Desembargador do Tribunal Regional Federal da 3ª Região, Aricê Amaral dos Santos, já falecido, costumava, nas palestras que proferia, denominar o Título V como "*Regime Constitucional das Crises*", ou seja, para ser acionado apenas se a democracia no país correr risco.

Os Constituintes incluíram o Título V na Lei Maior para nunca ser utilizado nas crises democráticas, na esperança de que os Poderes lutassem permanentemente para serem harmônicos e independentes, seja aquele Poder que representa a totalidade da nação, porque lá estão a situação e a oposição (Legislativo), seja o que representa a maioria da Nação (Executivo), ambos eleitos pelo povo, que é quem exerce a soberania, seja, por fim, o Poder que, embora não represente o povo, nem elabore a lei, tem o dever de garanti-la (Judiciário).

Assim, se houvesse grandes crises, em que o povo viesse a pôr em risco as instituições, com atentados, perturbações em massa, balbúrdias e movimentos até armados, ou o estado de defesa seria decretado, se localizada regionalmente a turbação da ordem, ou o estado de sítio, se o desafio para trazer a paz fosse nacional (artigos 136 e 137).

Por outro lado, a Constituição atribuiu às Forças Armadas a responsabilidade de garantir as fronteiras da pátria contra o inimigo externo, garantir as instituições democráticas, a lei e a ordem por solicitação de qualquer dos Poderes. Neste sentido é o *caput* do artigo 142, assim redigido:

> Art. 142. As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.

Em relação à primeira obrigação, tenho defendido, no Instituto Meira Mattos, sediado na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, onde leciono há 33 anos, o investimento tecnológico em drones e na inteligência artificial, pois o futuro da guerra está no controle por satélites de tropas invasoras e em combatê-las numa etapa inicial, que pode ser a única, com incursões permanentes de drones teledirigidos, com orientação via satélite capaz de definir a localização do exército inimigo.

Como a Amazônia é permanentemente objeto de manifestações internacionais a favor de sua internacionalização, tenho sustentado que investimento imediato em drones é a melhor forma de protegê-la pela impossibilidade de controlar uma área tão vasta com contingente de soldados. Ora, com a declaração de Putin de que, com a invasão da Rússia nas terras da Ucrânia, se criou uma nova ordem mundial de nações – para ele – autenticamente soberanas, o Congresso tem de estar atento a essa realidade.

A segunda função das Forças Armadas é a de garantir as instituições, o que já foi feito uma vez, quando o presidente Michel Temer declarou estado de emergência em episódio no qual o Congresso Nacional foi invadido. Em poucas horas, as Forças Armadas (FFAAs) desalojaram os invasores, o que a Polícia Militar do Distrito Federal não conseguira, tendo sido suspensa, de imediato, a decretação do referido estado.

A terceira função é a de garantir a lei e a ordem, se estas forem turbadas, e um dos Poderes solicitar a intervenção das FFAAs.

Vamos imaginar que determine o STF a prisão de um parlamentar, com base em lei infraconstitucional em razão apenas de uma manifestação verbal, e o Congresso, com base no artigo 53 ("Os Deputados e Senadores são invioláveis, civil e penalmente, por quaisquer de suas opiniões, palavras e votos"), discorde da decisão. Neste caso, caberia à Câmara solicitar às Forças Armadas a garantia de não prisão do parlamentar e consequente descumprimento da ordem da Suprema Corte.

Se as Forças Armadas estivessem de acordo com a Câmara, não permitiriam a prisão do parlamentar, encerrando desta forma sua participação, sem desconstituição de qualquer Poder. Uma atuação meramente pontual.

Como se percebe, a hipótese de garantia das instituições decorre do conflito entre os Poderes e a sociedade, já a hipótese de reposição da lei e da ordem por solicitação de um dos Poderes decorre de conflitos entre eles.

Embora não esteja expresso na Constituição, entendo que, se o Executivo for parte do conflito, não poderá o Presidente, nem seu Ministro da Defesa, exercer o poder moderador das FFAAs, mas apenas os Comandantes, visto que estas são uma instituição do Estado a serviço da governabilidade.

Vale destacar que os instrumentos previstos para debelar crises contra a democracia e as funções de garantir as instituições e repor a lei e a ordem por solicitação de quaisquer dos Poderes são menos gravosos, visto que os mecanismos extremos são o estado de sítio e o de defesa, decretados pelo Executivo e, com o aval posterior do Legislativo, mediante suspensão de muitos direitos individuais, hipótese esta que dificilmente ocorreria com a segunda e a terceira funções das Forças Armadas previstas no artigo 142.

Essa é, pois, a posição que sustento desde quando promulgada a Constituição, em 1988, e mantenho até o presente em artigos, palestras e livros.

Quero lembrar, finalmente, que o Título V da Constituição Federal teve participação direta nas conversas de bastidores de ilustres professores e autoridades, tais como o eminente General Leônidas, então Ministro do Exército do governo Sarney, e do jurista e Ministro Saulo Ramos, gerando assim o bem escrito *Regime Constitucional das Crises*.

Como velho professor de Direito Constitucional e modesto advogado de província, é essa minha interpretação do texto constitucional.

Em palestras no Conselho Superior de Direito da Fecomércio, onde é Conselheiro, o eminente e sábio relator da Constituição, Senador Bernardo Cabral, que ostentou fantástica capacidade de conciliação durante o trabalho da Constituinte, confirmou o que nestas linhas escrevi.

A Terceira Dimensão e o Pensamento Aeronáutico Brasileiro

Araken Hipolito da Costa
Cel Av
arakenhc@uol.com

Desde o início dos tempos, a terra era o local firme para o homem viver. Este período teocêntrico, onde deuses orientavam os homens a edificarem seus reinos, mesmo o Deus único, orientava seu povo para a Terra Prometida.

As mudanças decorrentes ao Renascimento provocaram um giro para o antropocentrismo, onde o homem ordena o mundo, dá surgimento às nações, suas línguas e filosofias nacionais. Com o início das ciências, em especial, a náutica, ao lado da imprensa e outras, permite-se a era das grandes navegações, e o mundo começa a ser descoberto.

Notável é reconhecer Portugal como o maior desbravador deste mar inóspito ao conquistar as terras em Cabo Verde, Guiné-Bissau, Angola, São Thomé e Príncipe, na África; Goa, na índia, Macau, na China. Portugal, com apenas dois milhões de habitantes, foi capaz de expandir seu poder pelo mundo afora, mas, graças à fé includente do Cristianismo, permitiu o projeto de atingir uma nova Terra – Brasil.

Assim, nosso planeta era envolvido nessas duas dimensões: terra e mar.

Mas foi preciso um brasileiro, Padre Bartolomeu de Gusmão, em 8 de agosto de 1709, na Corte portuguesa em Lisboa, que passou a ser reconhecido como o primeiro homem a conseguir elevar do solo um objeto motivado pelo calor. Era o início da terceira dimensão: o ar.

Em 5 de agosto de 1946, após o término da Segunda Guerra Mundial, e cinco anos após a formação do Ministério da Aeronáutica, era fundado o Clube de Aeronáutica.

O principal objetivo de sua criação é permitir o estreitamento dos laços de solidariedade entre oficiais de Força Aérea, bem como a manutenção das tradições, o que significa vivenciar os valores morais e éticos, o amor à terra de nossos pais, a identidade cultural e a consciência histórica de pátria. O pensar o Brasil sempre fez parte daqueles que dedicaram sua vida à aeronáutica, notadamente no sonho de integração nacional, da formação da nossa identidade, assim como da defesa da nação.

Ao longo dessa rica e profícua caminhada, a aeronáutica brasileira deixou marcas indeléveis na formação, na ordenação e na infraestrutura do mundo aeronáutico brasileiro.

A riqueza do Pensamento Aeronáutico é porque ele agrega o espaço como um novo elemento. Exige esforço, levantar a cabeça, conduzir os pensamentos a perceber todas as dimensões da realidade, elevar o coração, observar a transcendência e, com o sentimento de amor, mover suas mãos ao trabalho.

Transitar no espaço requer não só inteligência e vontade, mas, sobretudo, a coragem para sentir esta visão avassaladora, que nada toca, de nada se apropria, porém, expande o pensamento aeronáutico com toda força de liberdade do nosso espírito.

O pensamento está na causa de toda ação. Esta proposição tem como objetivo trazer à tona as reflexões em torno deste pensamento aeronáutico brasileiro: conhecer a importância da aviação civil e militar como fator crítico para se alcançar e sustentar o bem comum da nossa sociedade, contribuindo decisivamente para nossa condição de nação livre, próspera e soberana.

Cabe a ressalva, o pensamento aeronáutico traz no seu âmago soluções imprescindíveis aos problemas nacionais. Trata-se da questão de integração nacional num país continental e com baixa densidade demográfica, onde só a estrutura aeronáutica é capaz de atingir com proficiência nosso desenvolvimento e nossa soberania.

A OPERAÇÃO POTI

AS ESQUADRILHAS DE RECONHECIMENTO E ATAQUE

Ten Brig Ar Astor Nina de Carvalho Netto
astornetto@yahoo.com.br

Em meados dos anos 1960 e no início da década de 1970, o Brasil teve de se adequar para enfrentar diversos movimentos de guerrilhas, que eclodiram na Serra do Caparaó (divisa do estado de Minas Gerais com o Espírito Santo), na região do Araguaia, no norte do estado de Goiás e no Vale da Ribeira, em São Paulo.

Tais movimentos foram inspirados na Revolução Cubana, iniciada em Sierra Maestra, tinham a pretensão de derrubar o Governo e implantar o comunismo em nosso país.

Com a finalidade de ajudar a debelá-los, bem como atuar em outras operações especiais, em 1964, surgiram as três primeiras Esquadrilhas de Reconhecimento e Ataque-ERA: a ERA 10 em Santa Cruz – RJ; a ERA 20 em Cumbica – SP e a ERA 30 em Canoas – RS, equipadas com aeronaves monomotoras North American T-6.

Essas três esquadrilhas, que tiveram duração efêmera, embora proveitosa, deram origem às esquadrilhas subordinadas aos Comandos das Zonas Aéreas (transformadas em Comandos Aéreos Regionais) e foram empregadas em missões específicas de cooperação na manutenção da segurança interna. A numeração das ERA passou a vincular-se à Zona Aérea de sua área de atuação. Exemplos: ERA 21 da Segunda Zona Aérea (em que o número 2 significava 2ª Zona Aérea, e o número 1 representava a 1ª ERA ali ativada), ERA 61, da Sexta Zona Aérea etc. Na época, não existiam a Sétima Zona Aérea nem as Bases Aéreas de Manaus, Boa Vista e Porto Velho.

Até então utilizados na Esquadrilha da Fumaça e para a formação dos oficiais aviadores na Escola de Aeronáutica, os aviões North American T-6 equiparam todas as ERA. O seu aproveitamento foi a solução mais plausível e econômica, pois existiam em relativa quantidade e ainda em condições de serem aproveitados para eventuais missões operacionais. Tal decisão foi aprovada pelo Estado-Maior da Aeronáutica, e vários T-6 foram transformados em TF-6, recebendo pintura camuflada, novos equipamentos de navegação e de comunicação, bem como metralhadoras .30 e suportes para lançamento de bombas.

No seu valioso opúsculo "A Saga dos Guerreiros Polivalentes", publicado em 2015 pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), o Coronel Aviador Aparecido Camazano Alamino registra as atividades dessas esquadrilhas, que, em março de

North American T-6 utilizados pelas ERA
(Foto: Arquivo Cel Camazano)

1970, evoluíram para Esquadrões de Reconhecimento e Ataque (permanecendo com a sigla ERA) e, finalmente, a partir de 1971, foram transformados em Esquadrões Mistos de Reconhecimento e Ataque (EMRA).

Sediada na Base Aérea de Recife até 9 de maio de 1967, quando foi transferida para a Base Aérea de Natal, a ERA 21 operava com um reduzido número de tenentes, que era inferior ao número de aviões T-6. Por esse motivo, embora pertencendo ao efetivo do 6º Grupo de Aviação e pilotando a aeronave Boeing B-17, realizei missões de treinamento naquela Esquadrilha. Para um segundo-tenente era gratificante integrar, simultaneamente, os Quadros de Pilotos dos possantes quadrimotores B-17 e dos versáteis monomotores T-6.

Em dezembro de 1965, participei da Operação Poti, a primeira grande operação que envolveu todas as ERA. Daquela operação, guardo a lembrança de episódios inesquecíveis, que merecem ser relembrados, porque fazem parte de um período memorável da nossa Força Aérea.

O comando das operações aéreas ficou sediado na pequena cidade de Sousa, no interior da Paraíba, e a ERA 21, em Petrolândia, cidade pernambucana localizada nas margens do Rio São Francisco.

Dois dias após o início da operação, foi recebida uma ordem fragmentária (OFrag), determinando o deslocamento de um elemento (dois aviões) da ERA 21 para Sousa. Segundo a OFrag, a decolagem deveria ser realizada às 4h30, antes de o nascer do sol, para testar o balizamento noturno móvel, que tinha sido instalado em Petrolândia.

O Tenente Vieira, como líder, e eu, como ala, fomos escalados para realizar a missão. Chegamos a Sousa após o nascer do sol e nos apresentamos ao Comandante da Operação, o Coronel Roberto Hippolyto da Costa, que era também Comandante da Base Aérea de Brasília e pilotava aviões da ERA 61. Com as boas-vindas, ele nos informou que passaríamos a operar em Sousa e naquele dia não voaríamos, porque todas as missões já estavam programadas.

Mandou que entrássemos em contato com os pilotos das ERA para nos alojarmos com outros companheiros, porque não existiam barracas reservas. Após uma busca, comunicamos ao Coronel Hippolyto a inexistência de lugar disponível. Ele orientou-nos a permanecer, como "fantasmas", na casa onde estava instalado o Comando da Operação. Era a habitação do guarda-campo e uma estação de passageiros, com alpendres e dependências amplas. Ali funcionava a sala de guerra, com mapas e quadros, contendo a disponibilidade dos aviões e as missões que estavam em execução. Durante aquele dia, acompanhamos as atividades do comando da Operação, os brifins, o planejamento das missões e os seus resultados.

Foi possível ter uma ideia global da Operação Poti e constatar que ela era comandada por um oficial exemplar e muito competente, um coronel aviador altamente operacional, excelente companheiro, que orientava as atividades aéreas e delas participava como piloto da ERA 61, com a vibração de um jovem tenente. Por isso, o Coronel Hippolyto tornou-se credor do nosso respeito e da nossa estima.

Para solucionar o nosso problema de alojamento, foi decidida a compra de duas redes, que seriam adquiridas na cidade e, à noite, colocadas nos armadores existentes nos alpendres. Por volta das 16h, com dinheiro fornecido pelo ecônomo, eu e o Vieira fomos à cidade para efetuar a pretendida aquisição. Estávamos com macacão de voo e armados. Como era domingo, sentados em cadeiras colocadas nas calçadas, os habitantes de Sousa conversavam na frente de suas casas.

Quando ingressamos na zona urbana, todos foram entrando nas suas residências e fechando as portas. Começamos a percorrer as ruas que iam ficando desertas, até obter, com uma pessoa, a localização da loja que seria identificada pela placa "Nezinho das Redes", situada na rua seguinte. Ao nos ver, o Nezinho também ia entrar, quando gritamos: "Seu Nezinho, não feche a porta, nós queremos comprar duas redes". Ele nos recebeu com cortesia, abriu a loja que ficava ao lado da sua casa e nos mostrou as redes, dizendo que iria vendê-las a preço de custo.

Disse, ainda, que estava com todos os impostos pagos e exibiu os seus livros de contabilidade. Informamos que estávamos ali para comprar redes, a preço normal de mercado, que não atuávamos como fiscais da receita e éramos apenas pilotos da Força Aérea. A seguir, perguntamos ao Nezinho o motivo de os habitantes de Sousa se trancarem em suas casas, de modo a evitar qualquer contato conosco.

Soubemos, então, da divulgação de um boato sobre o início de uma revolução feita pela Força Aérea para derrubar o Presidente Castelo Branco. O Nezinho também relatou que, na década de 1920, liderada por Luís Carlos Prestes e Juarez Távora, a Coluna Prestes passou pelo sertão paraibano, tendo havido uma batalha entre os seus integrantes e as forças legalistas, onde pereceram habitantes da cidade.

Comentando o objetivo da Coluna Prestes de destituir o então Presidente da República, Nezinho disse que Sousa não iria participar de outra aventura para derrubar o Governo. Afirmamos tratar-se de uma notícia falsa, porque a Força Aérea estava ali realizando uma manobra para treinar os seus pilotos.

No nosso retorno, comunicamos ao Coronel Hippolyto a situação encontrada na cidade. Imediatamente, ele enviou um convite ao prefeito de Sousa para comparecer ao aeródromo e tomar conhecimento dos objetivos da Operação Poti. Depois de meia hora, inicialmente com o semblante marcado pela preocupação, a autoridade municipal encontrou-se com o nosso Comandante.

Ao saber que se tratava de um treinamento, sem inimigo real e possibilidade de afetar a população civil, ele demonstrou uma grande alegria e colocou-se à disposição para cooperar com a Aeronáutica. A seguir, o Coronel Hippolyto redigiu um comunicado à população, que foi impresso na Segunda Zona Aérea. Milhares de cópias daquele comunicado foram lançadas por avião nas cidades sobrevoadas pelos TF-6. Nele foi exposto o objetivo da Operação Poti e enfatizada a lealdade ao Comandante Supremo das Forças Armadas, o Presidente da República. Nesses episódios, ficou patente a sensibilidade do Comandante da Operação no trato com a população e as autoridades civis.

A partir do dia seguinte, os dois TF-6 da ERA 21 passaram a realizar missões de reconhecimento e ataque simulado. Numa dessas missões, o motor do meu avião começou a ratear de modo intermitente. Quando isso acontecia, eu não conseguia manter a posição correta como ala. Tomando conhecimento do problema via rádio, como líder, o Tenente Vieira determinou a realização de pouso no primeiro aeródromo que fosse sobrevoado.

Pousei em Cedro. Aquela pista tinha sido construída recentemente e nenhuma aeronave tinha pousado naquela localidade, até então. Por isso, uma pequena multidão foi ao campo de pouso, cercou o avião e me fez inúmeras perguntas. Fui tratado com carinho e admiração. Provocada por uma falha na boia do carburador, a pane foi sanada por um mecânico que foi transportado por uma aeronave Cessna L-19 da 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação – 1ª ELO, unidade aérea que também participou da Operação Poti. Assim, por acaso, inaugurei o Aeródromo de Cedro.

Depois de alguns dias, após a destruição de alvos montados pelas equipes precursoras, onde atuavam imaginários guerrilheiros, e feita a localização de possíveis campos de plantação de maconha, a Operação Poti foi concluída com absoluto sucesso. A solenidade de encerramento foi realizada em Recife e contou com a presença do Presidente da República Humberto de Alencar Castelo Branco. Na ocasião, foi realizado um desfile aéreo liderado pelo Coronel Hippolyto, com a participação das aeronaves de todas as ERA. Para evitar a demorada reunião de 20 aviões, a decolagem foi realizada com os TF-6 na ala dos líderes de cada esquadrilha.

Na Operação Poti foram colhidos proveitosos ensinamentos para mobilidade, acampamento, operações, suprimento e manutenção das ERA. Esses ensinamentos muito contribuíram para a participação da FAB em operações especiais.

Em 1976, os North American T-6 foram desativados, e a Esquadrilha da Fumaça foi a derradeira unidade aérea a operar aquele avião. No dia 5 de julho de 1976, o seu último T-6 decolou do Aeroporto Santos Dumont com destino ao Museu Aeroespacial do Campo dos Afonsos. Saía de serviço uma venerável aeronave de treinamento e ataque, formadora de centenas de oficiais aviadores, que, além de encantar multidões com as magistrais exibições da Esquadrilha da Fumaça, colaborou para a segurança nacional.

Ao recordar esses episódios da Operação Poti, com saudade, guardo na memória a preciosa lembrança de um tenente abençoado por Deus, que teve a sorte de participar da ERA 21 e pilotar o inesquecível-T-6.

Nota do autor: Agradeço a colaboração do Coronel Aviador Camazano na elaboração deste artigo. Pesquisador, historiador e membro do Conselho Superior do INCAER, onde ocupa a cadeira nº 18, ele está prestando um importante serviço ao resgatar e relatar fatos marcantes da história da nossa querida Força Aérea.

North American T-6 da ERA 21 (Arquivo Cel Camazano)

O sequestro do VJN

Maj Brig Ar Alcyr Cahet Rebello
rebelloalcyr@gmail.com

Estávamos no través de Paranaguá. Na proa, Porto Alegre e uma nova churrascaria que o Caldeira tinha descoberto. De repente a porta da cabine se abriu e lá estava ele, o sequestrador. Portava uma pistola e declarou o sequestro. Lá se foi o nosso churrasco...

Está fazendo 50 anos dessa cena. Naquele tempo, nós, oficiais aviadores que servíamos no DAC (Departamento de Aviação Civil), pertencíamos a um quadro de inspetores de voo que era encarregado das vistorias dos aviões e dos cheques periódicos que os pilotos civis são obrigados a se submeterem para renovarem suas licenças de voo. Para isso, nós também, de acordo com a experiência que cada um tinha, fazíamos o curso e o treinamento nos aviões que iríamos voar e checar na Aviação Civil. Nesse dia, estava eu em uma missão de treinamento no Electra II da VARIG. Estava na esquerda, e o Caldeira na direita. Nós já tínhamos feito outros voos juntos. Ele tinha um irmão na Força Aérea Brasileira (FAB), o que ajudava o nosso relacionamento e que foi importante durante o desenrolar dos acontecimentos. O sequestrador, um tipo forte e atarracado, deixou um bloco de papel com suas instruções e retornou para a cabine de passageiros, onde manteve uma comissária sob a mira de sua arma. Nessa hora, talvez a mais crítica, incrivelmente você se abstém de qualquer receio pessoal e adquire um profundo senso de responsabilidade por aqueles que estão sob sua guarda. As instruções pediam uma grande quantia de dinheiro, três paraquedas e o retorno para São Paulo.

Logo que pousamos, o sequestrador veio para a cabine e se postou atrás da minha cadeira apontando a arma para minha cabeça, e lá ficou nesta atitude e posição por mais de oito horas enquanto durou o sequestro. Confesso que é aterrorizante ter sua vida, durante tanto tempo, dependendo do movimento de um dedo de um tresloucado num gatilho de uma arma.

Ante o crime em andamento, eu, como representante do DAC, e o Caldeira, como comandante do Avião, tínhamos de coordenar muito bem as nossas ações.

Em voo, antes do pouso em São Paulo, definimos nossas tarefas: o Caldeira, com a comunicação com os Órgãos de Controle e com os passageiros, e eu, com as negociações com o sequestrador. A primeira coisa que foi feita foi diminuir o nível de tensão do sequestrador, que estava muito pálido e visivelmente nervoso. Tive de convencê-lo de que ele estava no controle da situação. Que ninguém iria reagir colocando tantas vidas em risco. Tentei ainda dissuadi-lo de suas intenções antes do agravamento da situação

mediante negociação com as autoridades, mas fui sempre rechaçado dizendo ele que estava no desempenho de uma missão.

À medida que o tempo passava, a tensão ia aumentando na espera do que o sequestrador iria fazer com o não cumprimento das exigências e do prazo estipulado em virtude de ser exíguo: trinta minutos, para todas as tarefas, não era possível de ser executado. O prazo venceu, e ele foi convencido a dar uma prorrogação e outras mais até que já não havia mais prazos.

Com o passar do tempo, com o cansaço e o diálogo permanente com o sequestrador fomos conquistando pequenas liberdades, como o uso dos banheiros, para serviços de água e café, e até mesmo foi conseguida a liberação de um casal de idosos que eu mesmo conduzi até fora do avião.

Nessas alturas, já estávamos convencidos de que o sequestro estava sendo conduzido por um só homem, em virtude das decisões que tomava sem consultar ninguém. Conseguimos passar para as autoridades essa informação, insistindo que as comunicações tinham "clareza uno".

Com o decorrer do tempo, e como os motores continuaram funcionando segundo exigência do sequestrador, ficamos sem combustível. Foi então ligada uma fonte externa para termos energia a bordo.

Depois de uma longa espera, finalmente, foram-nos entregues os paraquedas e o dinheiro do resgate. Eu mesmo os recebi na escada de embarque do avião, entregues pelo Girceu Machado (Cel do COMAR IV).

A falta de combustível gerou um novo impasse. O reabastecimento só seria realizado com a liberação dos passageiros e dos tripulantes não necessários para o prosseguimento do voo. Depois de muita argumentação, o sequestrador concordou em liberar os passageiros, em troca do reabastecimento, e nos manter como reféns, eu, o Caldeira e o Pegrucci, que era o engenheiro de voo.

Com o desembarque dos passageiros ficamos a bordo, nós três, e só aí pudemos confirmar que só havia um sequestrador.

Com o anoitecer e sem a presença dos passageiros, da cabine, pudemos notar o movimento das forças de segurança preparando o ataque ao avião. Embora tivéssemos desligado o ar condicionado, o calor resultante estivesse embaçando as janelas e ainda tivéssemos colocado as luzes da cabine em Bright, o sequestrador avistou uma ambulância, o que fez com que ele deduzisse que o avião seria atacado. Neste momento crítico, declarou que ia nos matar. Antes que concluísse seu intento, disse-lhe com todo vigor que dispunha que não ia haver ataque nenhum e que as portas do avião estavam trancadas. Ato contínuo, pedi ao Pegrucci que fosse até o fundo do avião, agora vazio, e verificasse as trancas das portas. O sequestrador, visivelmente transtornado, optou por segui-lo a curta distância até o fundo do avião. O Electra está equipado com duas cordas afixadas sobre as janelas dos pilotos para serem usadas como saída de emergência, mas nós estávamos impedidos de usá-las, porque não podíamos abandonar o Pegrucci à mercê do sequestrador. Na volta, vindo Pegrucci na frente, logo que ele entrou, fechamos a porta da cabine deixando o bandido na cabine dos passageiros. Em vista da fragilidade da porta, não podíamos usar a corda da saída de emergência. Eu saltei pela janela da esquerda e o Caldeira, seguido pelo Pegrucci, saltou pela da direita. Foi um salto muito perigoso, de cerca de três metros e meio a quatro sobre o piso de concreto. Tivemos muitas luxações, mas nenhuma fratura. Enquanto abandonávamos o avião, ele arrombou a frágil porta da cabine e atirou na nossa direção. O Caldeira e o Pegrucci, saindo pela janela da direita, ficaram encobertos pela porta, e eu tive a sorte de três tiros que foram dados para o meu lado terem atingido o encosto da cadeira do piloto.

HÁ 50 ANOS

Enganado por tripulantes, sequestrador se mata

31/5/1972

FAB IMPEDIU O SEQÜESTRO

Emissários de Pequim passaram 3 dias no Rio

O GLOBO

Japoneses matam 25 ao aeroporto de Tel Aviv

A FAB impediu ontem em São Paulo o sequestro do Electra-2 VJN da Varig, desviado de sua rota quando fazia o percurso São Paulo-Curitiba, por um homem armado de revólver, que obrigou o avião a voltar a Congonhas. O sequestrador exigiu Cr$ 1,5 milhão e três paraquedas para libertar os 79 passageiros, o que foi feito às 22h30. Liberados os passageiros, os três conseguiram ludibriar o sequestrador, pulando pela janela da cabina. Ao ver-se sozinho, o sequestrador, Nélson Mesquita, de 24 anos, suicidou-se.

Somente no dia seguinte, viemos a saber que o nosso algoz, cujo nome era Grenaldo de Jesus Silva, havia sido cabo da Marinha, de onde fora expulso em 1964 após condenação à revelia por ter participado de movimento político no conhecido, na época, como "Sindicato dos Marinheiros". Soubemos também do seu final trágico. Foi encontrado morto a bordo no meio de uma poça de sangue com uma perfuração na cabeça, o que foi dado como suicídio.

No dia seguinte, também, fomos designados para uma entrevista com toda a imprensa em um clube da VARIG, próximo do aeroporto. Lá, respondemos a todas as perguntas formuladas. Já no final da entrevista, levantou-se um repórter e disse: "Essa pergunta é para o Major Rebello. Major, o senhor não acha que, como militar, deveria ter um treinamento e ser capaz de desarmar o sequestrador e prendê-lo?". Depois de pensar um pouquinho, eu respondi: "Acho que você tem razão, mas, quando eu digo SHAZAM, não acontece.

A PRIMEIRA MISSÃO AO EXTERIOR

Hélio Carvalho Perez
Cel Av
perezhelio7@gmail.com

Corria o ano de 1965, 30 de julho, sexta-feira, o meu amigo "Cabo Velho", 1º Ten Av Roberto Alves Teixeira, e eu íamos iniciar o jantar, com as respectivas famílias na minha casa, vila residencial na Base Aérea de São Paulo – Cumbica, quando o telefone toca. Era o comandante do esquadrão 1/10 GAv, Maj Av Gerseh Nerval Barbosa. Você e o Alves, decolagem imediata para Congonhas, vão pegar um general paraguaio, chefe do Estado-Maior, e transportá-lo para Assunção – Paraguai. Esse general estava indo do Rio para Assunção, no jatinho Paris, C-41, da Força Aérea Brasileira (FAB), mas, por causa da frente fria que estava em cima de São Paulo, não a conseguiu atravessar, pois pegaram uma severa formação de gelo, e tiveram de pousar em Congonhas. O jatinho Paris não tinha ""ANTI ICING"", ou seja, antigelo nas asas e nas entradas das turbinas, podendo em uma forte formação de gelo, esse gelo se formar e fechar, a entrada de ar da turbina e apagar o motor. Esse apagar de turbina, devido a formação de gelo, aconteceu algumas vezes nesse e em outros jatos dessa época. E a nossa máquina, o B-25, nem sabia o que era o "ANTI ICING", muito menos o "DE ICING", mas, mesmo assim, ainda era pau para toda obra. O General estava em Congonhas e precisava ir para Assunção com urgência, e, por causa disso, o nosso acionamento foi assim de supetão. Ainda bem que não tínhamos bebido nada, como abrideira para o jantar. O B-25 (Mitchell), velho de guerra, 330 km de velocidade de cruzeiro, já estava abastecido e pronto para a decolagem, guarnecido com o sargento mecânico e o sargento radiotelegrafista. Nós nunca havíamos voado para fora do Brasil. Não tínhamos nada sobre Assunção, tais como, descida por ins-

trumentos, frequências dos radiofaróis, frequências das comunicações, meteorologia, aerovia etc., mas tudo isso poderia ser obtido via fonia, com os órgãos de controle de voo, brasileiros e paraguaios. Um primeiro contato pelo rádio, com os paraguaios, seria o fio da meada, para obter todas as outras comunicações necessárias.

Naquela noite chovia muito em São Paulo. Decolamos para Congonhas e, após verificarmos um problema de descida real para a pista 16, acusamos na perna do vento da pista em uso que era a 34 (proa norte). Tivemos dificuldade de avistar a pista quando curvando para a final, para o pouso, devido à chuva que era muito forte. Pasmem senhores, o B-25 não possuía limpador de para-brisas. Tinha uma pequena janela chamada de "janela de mau tempo", no para-brisas esquerdo, no lado do 1P (primeiro piloto), que, quando aberta, no pouso, permitia ver a pista, através a chuva. O para-brisa, devido à falta do limpador, ficava um borrão só, impedindo de ver bem a pista. Além de molhar o piloto, a chuva, devido à velocidade, cerca de 130 km/h, também machucava o rosto, pois os pingos espetavam como agulhadas.

Enfim, pousamos em Congonhas. Embarcamos o general, que ficou sentado num banquinho de madeira, atrás do 1P, sem cinto de amarração. Lembro que o B-25 era um avião da Segunda Guerra, muito barulhento e sem conforto nenhum. O WC para o "número dois" era uma lata de banha de 20kg, que ficava no nariz de vidro, cujo acesso era por um túnel, por onde se passava deitado de costas, e ficava embaixo da cadeira do piloto.

Decolamos naquele aguaceiro e entramos logo no voo por instrumentos (dentro das nuvens). A chuva era ainda muito forte, subimos para o nível par de cruzeiro, proa oeste – 8.000 pés – 2.400m. Na proa leste, os níveis eram ímpares, 7.000 pés – 2.100m etc. Voamos por instrumentos, com alguma turbulência, dentro da frente fria, até Campo Grande, Mato Grosso (naquela época, ainda não era Mato Grosso do Sul). Depois voamos até Assunção, numa noite sem nuvens, estrelada, pois a frente fria já ficara para trás. Voamos 4h55 de Congonhas até Assunção, com escala em Campo Grande.

Após o pouso em Assunção, ainda de noite, aconteceu uma coisa inusitada. O general fez questão de que fôssemos para a sua casa, do jeito que estávamos vestidos. Nós estávamos de macacão de voo azul (aproveitando, sugiro que, hoje em dia, essa bendita e tradicional cor azul dos macacões deveria ser usada, respeitando aquela antiga tradição, dos "Anjos Azuis da Amazônia"), botas pretas, e um boné bico de pato, de napa grená, com a insígnia do posto na frente, e um emblema do esquadrão na lateral. Era assim que voávamos aqui no Brasil, também levávamos uma pistola e uma faca, que deixamos no avião.

Fomos levados pelo general até a sua casa, onde estava sendo velado o corpo do seu filho, que era cadete da Força Aérea Paraguaia, e havia caído de T-6. Um parênteses: quando éramos cadetes, quatro anos antes, havíamos voado 160h de T-6, no terceiro e último ano da Escola de Aeronáutica, no "já lendário" Campo dos Afonsos. Era esse o motivo da pressa de trazer o general, para ele poder comparecer ao velório do filho. Fomos então apresentados aos parentes do general. Parecíamos duas figuras grotescas naquele velório, vestidos como aviadores de guerra. A casa do general estava repleta de "autoridades", muito bem trajadas, e, como objetos estranhos e exóticos, éramos olhados curiosamente por todos os presentes. No término do velório, lá fomos nós, a pé, pelas ruas de Assunção, até o cemitério, em um cortejo fúnebre.

Após o enterro, fomos para o hotel, pois havíamos passado a noite sem dormir. No dia seguinte, fomos ao palácio presidencial, para sermos apresentados ao presidente do Paraguai, General Alfredo Stroessner. O general comentou com o presidente: "eu estava em um jato da FAB, vindo do Rio para Assunção, para o velório do meu filho, o jato não conseguiu passar pelo mau tempo, e esses jovens tenentes fizeram uma missão heroica de B-25, no meio de um grande temporal, me trazendo de São Paulo até Assunção". O presidente nos elogiou, convidou-nos para o almoço e disse que nós éramos hóspedes do governo paraguaio, e desse modo fomos tratados. À noite, fomos levados para jantar em um restaurante da cidade, e, ao entrarmos, fomos surpreendidos com uma bandeira brasileira ao lado da bandeira paraguaia, em uma parede. Foi anunciada a nossa chegada, com elogios a nossa "missão heroica". Fomos aplaudidos pelos presentes. Jantamos e, no dia seguinte, decolamos de volta para o Brasil.

Assim, cumprimos com êxito a nossa primeira missão ao exterior, e mais uma missão de B-25, dos cerca de mil voos que fizemos nessa velha, mas ainda, maravilhosa garça, apesar de não possuir limpador de para-brisas. Essa foi a primeira de muitas outras viagens ao exterior, cumprindo missões da nossa querida FAB e deste amado país.

Recordando, tínhamos, então, somente 26 anos de idade. Hoje, 83 anos na carcaça, estacionado nos calços, sinto muitas saudades daqueles velhos e belos tempos. Comecei na aviação militar, nesse esquadrão maravilhoso, o 1º/10º GAV, que me ensinou tudo sobre a aviação, apesar da idade avançada dos seus aviões, o B-25 e o T-11. Sobraram somente saudades, muitas saudades.

O Bicentenário da Guerra de Independência do Brasil

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador
ahfc@centroin.com.br

O cronista Joaquim Manuel de Macedo, autor do livro *A Moreninha,* escreveu em sua obra, *Lições de História do Brasil para Uso das Escolas de Instrução Primária*, de 1851, que o rei D. João VI, ao embarcar de volta para Portugal, em abril de 1821, teria abraçado seu filho, o príncipe D. Pedro, e dito o seguinte: "*Pedro, o Brasil brevemente se separará de Portugal; se assim for, põe a coroa sobre a tua cabeça, antes que algum aventureiro lance mão dela*". A frase viria a se tornar um símbolo do processo de Independência do Brasil, como algo feito pacificamente, de "pai para filho".

Para o governo e a elite intelectual do Império, era importante criar e consolidar uma noção de continuidade com o passado da Nação, especialmente considerando os conturbados anos do período da Regência (1831-1840), muitos deles caracterizados por lutas contra os elementos portugueses que tinham permanecido no Brasil. Por isso, os historiadores e cronistas começaram a criar uma visão pacífica, voltada para uma percepção idealizada de qual teria sido a então recente história do Império. Parte dessa proposta era criar a noção de que o processo da Independência fora pacífico e tranquilo, e a campanha feita para firmar essa for-

ma de ver a história do país foi muito bem-sucedida. Nas páginas desta *DaCultura,* já foi publicado um artigo dizendo que a Independência foi feita "sem guerra e sem sangue" e o autor dessas linhas, ao dar uma aula sobre fortificações construídas na Bahia em 1822, durante a Guerra da Independência, foi perguntado por uma professora: "mas que guerra é essa?". Em outro momento, vi alunos fazerem troça de um baiano, quando se discutiam as comemorações do 2 de julho, ambos os casos mostrando o desconhecimento total que há sobre o assunto.

Trabalho em um órgão da cultura que participa dos preparativos para a celebração do bicentenário da Independência, vejo nos documentos internos só se falar do 7 de setembro, como se a separação do Brasil de Portugal se resumisse a uma ação individual de Pedro I naquela data – e nada mais. Hoje em dia não se pensa na Independência como algo que foi dispendioso, demorado e obtido à custa de muito sangue. Um problema que se agravou quando certos fatos da história do Brasil passaram a ser considerados como pouco importantes, pois justamente tratavam de uma série de acontecimentos de um processo que era "inevitável" e que ocorreria de qualquer maneira, sem oposição. Queremos mostrar que a história real pode ser vista de forma bem diferente.

Um fato importante a lembrar é que, desde o século XVIII, já havia um sentimento de haver uma nacionalidade brasileira em oposição a uma pátria portuguesa, a que todos pertenceriam. Também ficava cada vez mais evidente que o esquema de exploração colonial não era um que fosse feito para beneficiar os brasileiros, algo que foi bem sumarizado por Luís dos Santos Vilhena, que, em 1801, escreveu "não é das menores desgraças o viver em colônias", referente à situação da Bahia naquele período. Havia um crescente ressentimento para com Portugal, que não dava retorno para os pesados impostos recolhidos no Brasil, enviados sem muita preocupação do que era necessário no país: há uma noção muito errada de que Portugal pagava despesas feitas na Europa, a ponto de um plano defensivo elaborado em São Paulo no período das guerras com a Espanha não poder ter sido implantado, pois, como pensava o governador Morgado de Mateus, "não é justo que se defraudem os Reais quintos de S. Majestade que são necessários para os outros gastos já estabelecidos da Monarquia *e para se sustentar o Real esplendor do trono.*

A vinda da Família Real Portuguesa para o Brasil, em 1808, diminuiu as tensões que havia ao dar uma certa autonomia à administração local e pela criação de uma série de organismos burocráticos que antes só havia na Europa, dando mais oportunidades para brasileiros subirem na burocracia governamental. Além disso, o governante passou a reinar no Brasil, que antes sempre estivera afastado das vistas das autoridades portuguesas, mais interessadas em assuntos europeus. A criação do Reino Unido

de Portugal, Brasil e Algarves viria a reforçar a impressão que se criava, de que não éramos mais subordinados, mas, sim, parceiros. Só que, se isso era considerado como positivo para os brasileiros, os lusitanos encaravam a ação de forma diferente. Por exemplo, as guerras no Sul contra os espanhóis e as suas antigas colônias tinham sido feitas sempre com tropas brasileiras, do Rio Grande do Sul, do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e de Pernambuco. Um regimento de milícias, a *Legião de São Paulo*, que em teoria só deveria servir por um curto espaço de tempo, dentro das fronteiras da capitania, ficou 11 anos combatendo no Sul, entre 1817 e 1828, tudo isso pago com dinheiro de impostos do Rio de Janeiro e de São Paulo. No entanto, quando Portugal enviou a *Divisão de Voluntários Reais* para o Sul do Brasil, em 1816, com os custos sendo arcados pela metrópole, isso gerou um descontentamento muito grande na Europa, a ponto de se considerar que o pagamento dessas tropas no Brasil foi uma das causas da Revolução do Porto, de 1820.

A Revolução do Porto seria um ponto de inflexão importante na história de dois dos países. Pela primeira vez, propunha-se a aprovação de uma constituição, com claros limites aos poderes do monarca. Para o Brasil, mais importante foi a adesão das diversas capitanias ao movimento constitucional português: já em 1º de janeiro de 1821 os habitantes de Belém, ao receber notícias do movimento revoltoso em Portugal, se levantaram e derrubaram o governador, o conde de Vila Flor, criando uma junta governativa, composta por brasileiros e portugueses. O movimento se espalhou pelo resto do Brasil: em fevereiro as tropas em Salvador proclamaram-se pela futura constituição e um contingente que foi enviado para verificar a situação foi alvejado pela artilharia do forte de São Pedro, morrendo um major e 16 soldados. Pode-se dizer que os primeiros disparos da Guerra da Independência ocorreram em Salvador.

O futuro Marquês de Abrantes, Felisberto Caldeira Brant, que comandara as forças enviadas contra o motim, mais tarde no mesmo dia, em uma reunião com o governador português, declarou que para o Brasil seria mais vantajoso e oportuno separar-se da antiga metrópole e cuidar dos interesses próprios. Apesar de a posição de Caldeira Brant não ter sido levada em conta, foi instaurada uma junta governativa, minando a autoridade do governo colonial.

Um processo semelhante de contestação ocorreu no Rio de Janeiro: no dia 26 de fevereiro, tropas da guarnição se reuniram no Largo do Rocio, atualmente Praça Tiradentes, fazendo com que D. João VI concordasse em seguir a constituição. Com sua situação em risco, o rei decidiu voltar para Lisboa, mas não foi uma decisão feita sem resistência: em março, a assembleia eleitoral que iria indicar os deputados para as Cortes (parlamento) de Lisboa exigiu que o rei adotasse de imediato a constituição espanhola, o que foi aparentemente aceito. Para impedir isso, tropas portuguesas na cidade atacaram à noite o prédio onde a assembleia se reunia e, à ponta de baionetas, expulsaram os eleitores, matando três pessoas e ferindo diversas outras. No dia seguinte, o rei emitiu decretos anulando o que tinha aprovado antes e embarcou em um navio de guerra português, deixando seu filho, Pedro, como príncipe regente – foi quando teria dito a Pedro para colocar a coroa sobre sua própria cabeça.

Em junho, as tropas portuguesas da *Divisão Auxiliadora*, no Rio de Janeiro, coagiram o príncipe regente a jurar pela constituição que estava se redigindo em Lisboa, forçaram a mudança do ministério e a que o príncipe tomasse outras medidas, mostrando a pouca autonomia real que ele tinha.

No resto do Brasil, as tensões continuaram a aumentar: em Pernambuco, moradores de Goiana exigiram que fosse instalada uma junta governativa; as tropas que permaneciam fiéis a Portugal construíram fortificações em Olinda e elas chegaram a ser atacadas por forças brasileiras, no dia 29 de setembro. As duas principais cidades da Província, Olinda e Recife, ficaram cercadas até que o governador aceitou a formação da junta e embarcou para a Europa com as forças portuguesas sob seu comando.

Para tentar minar o poder de governo do príncipe regente, as Cortes de Lisboa baixaram um decreto declarando que as capitanias do Brasil não deveriam mais se subordinar ao Rio de Janeiro, aboliram os tribunais que tinham sido criados no Brasil e exigiram que o príncipe retornasse para a Europa, marcando passos, visando à recolonização do Brasil. No entanto, a população das províncias se mobilizou contra a tentativa urdida em Lisboa: a junta provisória de São Paulo pediu que D. Pedro permanecesse no Brasil, e, no Rio de Janeiro, foi feito um abaixo-assinado com oito mil assinaturas no mesmo sentido – um volume expressivo, quando vemos que toda a população de homens adultos livres da cidade então não deveria exceder 20 mil pessoas.

No dia 9 de janeiro de 1822, o príncipe decidiu desobedecer às Cortes portuguesas e permanecer no Brasil, no incidente que foi conhecido como o *Fico.* Isso é um acontecimento estudado nos livros de história, como um marco fundamental no processo de Independência. Contudo, novamente, se dá ênfase ao ato isolado do Príncipe, como se fosse um degrau de uma escada que ele escalava sozinho. Novamente, na prática, não foi bem assim: o general Avilez, que comandava a Divisão Auxiliadora, se insurgiu contra decisão de D. Pedro e reuniu suas tropas – 2 mil homens –, nas fortificações do Morro do Castelo, que dominavam a cidade, ameaçando bombardeá-la. Por sua vez, os cariocas se prepararam para resistir, e 10 mil cidadãos armados se agruparam no Campo de Santana, atual Praça da República, para expulsar os intrusos. Um combate só não ocorreu, pois não havia reservatórios de água no Morro do Castelo, de forma que uma resistência dos portugueses no local era inviável, e o general Avilez, ao receber um ultimato para sair ou ser atacado por forças que se reuniam no Rio de Janeiro, aceitou ser removido para o outro lado da Baía de Guanabara. Em Niterói, já estavam reunidas unidades regulares e de milícias, que tinham vindo do interior da província, fiéis à causa brasileira, para manter os portugueses sob vigilância. Em fevereiro, a Divisão Auxiliadora embarcou para Portugal.

Em março, uma esquadra portuguesa chegou ao Rio de Janeiro, trazendo 1.250 soldados, mas os fortes da cidade, armados e em alerta, impediram o desembarque das tropas, de forma que seguiram para a Bahia, com exceção da fragata *Real Carolina,* que aderiu à causa do príncipe regente.

Voltando em fevereiro de 1822, as cortes de Lisboa tomaram mais um passo tentando reassumir o controle da antiga colônia: o brigadeiro Manoel Pedro de Freitas Guimarães, nascido no Brasil e que era comandante de armas na Bahia, foi substituído pelo tenente-coronel português Madeira de Melo, uma séria quebra na hierarquia militar. A população de Salvador peticionou para que o brigadeiro fosse mantido, mas o pedido não foi aceito e, no dia 11 de fevereiro, eclodiu um renhido combate nas ruas da cidade, que durou até o dia seguinte. O brigadeiro Guimarães se retirou para o forte de São Pedro, onde o Regimento de Artilharia da Bahia e milicianos se reuniram para apoiar, sendo municiados pelos paióis do forte. No dia 20, cercado por forças portuguesas e ameaçado ser bombardeado, o forte se rendeu, e o brigadeiro foi preso e remetido para Lisboa. Nesse mesmo dia, tropas portuguesas, em desordem, saquearam prédios da cidade, e a abadessa do convento da Lapa, Joana Angélica, foi morta a baionetadas, quando tentava defender o convento de invasão.

Mais tarde, tropas da Divisão Auxiliadora, removida do Rio de Janeiro, desembarcaram em Salvador, reforçando a guarnição portuguesa, que começou operações de guerra aberta: no dia 10 de junho de 1822, Madeira de Melo ordenou um ataque contra Itaparica. O Capitão Joaquim José Teixeira, conhecido como "Trinta Diabos", assaltou o forte de São Lourenço, matou a sentinela que cumpria o seu dever e inutilizou os canhões do forte. Também destruiu e saqueou casas na vila, fazendo com que a população fugisse para os matos.

Os brasileiros, descontentes com a situação, moveram-se para o interior, indo para a cidade de Cachoeira, onde foi instalada uma *Junta Interina Conciliatória e de Defesa,* em 25 de junho, com várias outras povoações da Bahia aderindo ao movimento – e já era com características de uma guerra: para reprimir o movimento, a esquadra portuguesa enviou uma barca canhoneira, que bombardeou a cidade, mas o navio foi capturado pelos moradores da vila em uma audaciosa ação.

Era um conflito armado aberto e que envolvia irmãos: além das forças vindas de Portugal, parte dos moradores de Salvador, especialmente aqueles com maiores interesses com o comércio europeu da época, permaneceram fiéis à metrópole, enquanto os milicianos mais pobres e os moradores do interior começavam a se armar e mobilizar contra a opressão colonial que se tentava reimplantar. Para auxiliá-los, o príncipe regente enviou para a Bahia uma pequena força naval para bloquear Salvador, controlada por brasileiros –, mas essa força teve de abandonar o bloqueio, devido aos reforços navais recebidos por Madeira de Melo. Por sua vez, os baianos organizaram uma flotilha com barcos mercantes, armados com canhões retirados dos fortes do Recôncavo, sob o comando de João Francisco de Oliveira, conhecido como "João das Botas", barcos que operavam nas águas rasas e nos inúmeros canais entre as ilhas do Recôncavo. Em terra, foi enviado o brigadeiro Labatut, com outros oficiais, e alguns soldados agruparam forças em Pernambuco, marchando para Salvador, que se preparava para um cerco, recolhendo mantimentos e armamentos nos fortes da cidade – tudo isso antes de 7 de setembro de 1822.

No Rio de Janeiro, o príncipe regente determi-

nou em agosto que fosse preparado um grande plano de defesa da cidade. Para impedir um contra-ataque português, foram erguidos 26 fortes novos, cobrindo todos os pontos de desembarque, bem como os caminhos que levavam do interior para a cidade, muitas dessas fortificações sendo erguidas pelo esforço voluntário dos moradores da capital. Uma situação semelhante ocorreu em Pernambuco. A partir de agosto, foram construídas, do zero, 23 fortificações na Província, que se somavam aos vários já existentes, todos reforçados e muitos reformados. Os pernambucanos, que fortemente sustentavam a causa da independência, também, apoiaram a construção de cinco fortes na Paraíba e três em Alagoas. As milícias foram mobilizadas, armamento e navios foram comprados no exterior e se preparavam, de todas as formas, para um conflito.

Foi nessa conjuntura que ocorreu o incidente do Grito do Ipiranga, sobre o qual não temos interesse em falar, pois será muito comentado nos próximos meses, à medida que nos aproximamos do bicentenário. Mas o 7 de setembro foi um momento resultante de uma longa trajetória e de uma situação de tensão e de combates armados que vinham acontecendo desde o início de 1821. Mais importante, esses combates não se encerrariam com as palavras do Imperador: quando disse "Independência ou Morte", ele pensava em uma ameaça real, de vida ou morte, pois havia tropas europeias e facções favoráveis aos portugueses em diversas províncias. Os navios que aderiram à causa brasileira eram poucos, enquanto a esquadra lusitana era poderosa, com diversos navios de grande porte, capazes de derrotar facilmente as poucas embarcações que tinham aderido à Independência. O exército português era grande, bem armado, treinado e liderado, com uma grande experiência de combate, sob o comando do Duque de Wellington das Guerras Napoleônicas, que ocorreram na Península Ibérica, de 1808 a 1815.

Havia um medo real de uma contraofensiva: Hipólito da Costa, editor do jornal *Correio Brasiliense*, publicado em Londres, escreveu: "Notícias de Espanha, referem que a Corte de Madri fez um tratado com a de Lisboa, para esta lhe enviar um auxílio de 12.000 homens, e adiantam mais que, com efeito, um corpo de 2.000 homens de cavalaria, comandados pelo General Bernardo Correia de Castro e Sepúlveda, e um belo parque de artilharia (...). Ora, o governo de Lisboa tem resolvido mandar para o Brasil 8.000 homens, que com esses 12.000 da Espanha fazem 20.000."

Para repelir essa invasão, foram mobilizados grandes contingentes: no Rio de Janeiro, foram reunidos 10 mil soldados de tropas regulares do Rio de Janeiro, de São Paulo e Minas Gerais, além de um grande número de milicianos da cidade e da província. Na Bahia, para combater Madeira de Melo, foram reunidos outros 15 mil homens, vindos do Rio de Janeiro e de Pernambuco, mas integrados, principalmente, de patriotas baianos – só na Ilha de Itaparica, então escassamente povoada, se mobilizaram 3.264 voluntários, além de 500 homens que tripulavam a flotilha de pequenos barcos de João das Botas. São comuns, em documentos do Exército dessa época, as inscrições de voluntários com dizeres semelhantes a esse: "Assentou praça no recôncavo desta Província com a condição de servir até a evacuação das Tropas Portuguesas que ocupavam aquela cidade".

Foram feitas nada menos do que 110 novas fortificações no Recôncavo e foi montada toda uma infraestrutura para abastecer o exército em operações: um arsenal foi erguido em Cachoeira, o relatório do Conselho Interino em Prol do Império, escrito em 1823, dizendo que:

> A pólvora, parte foi tirada das lojas e casas de negócio, e parte fornecida por um cidadão, que a fabrica mui perfeitamente; que o chumbo foi tirado dos sinos das igrejas, serpentinas d'alambiques e pesos das vendas, à exceção da quantidade, que ultimamente recebemos do Rio de Janeiro; que as balas ou foram conquistadas ao inimigo, ou mendigadas de porta em porta àqueles que as tinham, para o uso de pesar; que em suma o Patriotismo Baiano fizera aparecer através de sacrifícios, [tudo] quanto ali se nota.

O relatório continuava, dizendo que faltava tudo: "superabundava apenas o desejo de livrar a Pátria do julgo colonial".

Não temos espaço aqui para nos alongar sobre a Guerra de Independência na Bahia, mas ela não foi, de forma alguma, uma transação "de pai para filho". Os portugueses tentaram ativamente derrotar os patriotas: a ilha de Itaparica foi atacada nada menos do que nove vezes, a ponto de o Imperador Pedro I conceder à ilha o título de "intrépida". Na batalha de Pirajá (8 de novembro de 1822), participaram 1.300 patriotas e 3.200 portugueses, que não conseguiram romper o cerco brasileiro, a vitória sendo obtida quando o corneteiro brasileiro Luís Lopes, que tinha recebido ordens de tocar a retirada, resolveu, ao invés, dar o toque de "avançar a cavalaria e degolar o inimigo" – apesar de não haver cavalaria no lado brasileiro. Os portugueses, dispersos no campo de batalha e vulneráveis a um ataque de cavalaria, preferiram se retirar, dando uma grande vitória moral aos brasileiros, que conseguiram vencer um exército mais numeroso e melhor treinado. Não foi um combate rápido e sem importância: uma fonte portuguesa da época menciona que os lusitanos teriam perdido nada menos do que os 375 homens, entre mortos e feridos.

Somente em 2 de julho de 1823 – a data em que se comemora a Independência da Bahia – os portugueses, cercados e bloqueados pela esquadra brasileira, vendo seus suprimentos acabarem, resolveram abandonar a praça.

Vale a pena lembrar que o jovem tenente Luís Alves de Lima e Silva abandonou seus estudos na Academia Militar para se juntar ao Batalhão do Imperador, onde se destacou em três combates em Salvador, sendo promovido a capitão, em 1824. Era o início da carreira do patrono do Exército, uma situação semelhante à de Joaquim Marques Lisboa, o futuro marquês de Tamandaré, que, com 15 anos de idade, se apresentou como voluntário para servir na Guerra da Independência, embarcando como voluntário na fragata

Niterói, que combateu os portugueses na Bahia. Também não custa dizer que Maria Quitéria, patrona do Quadro Complementar, participou dos combates da Guerra. Ela não deve ser lembrada apenas como uma mulher que desafiou os padrões de seu tempo, alistando-se pela causa pátria: alcançou fama combatendo nas trincheiras do Saubará, no Recôncavo Baiano, onde as forças de patriotas repeliram dois ataques portugueses. No momento atual, onde se dá importância aos atiradores de precisão, deve-se também dizer que Maria Quitéria está entre as primeiras pessoas a ter essa função, pois foi retratada como uma combatente, usando um dispendioso fuzil de longo alcance, que só era dado a praças escolhidas.

Mas a Guerra da Independência não se resumiu à Bahia. No Piauí e no Maranhão, onde havia um forte partido favorável aos portugueses, devido aos interesses comerciais de lá serem mais próximos aos de Lisboa do que ao Rio de Janeiro, o comandante de Armas do Piauí, o major português João José da Cunha Fidié, reuniu mil homens e marchou contra Oeiras, então capital do Piauí. No Rio Jenipapo, em 13 de março de 1823, uma força de patriotas piauienses e cearenses, sem uma organização militar convencional, tentou emboscar os portugueses, sofrendo, contudo, uma derrota esmagadora. Perderam 1.200 homens e os restantes debandaram pela caatinga. Mesmo assim, em face da resistência, Fidié resolveu se retrair para a cidade de Caxias, no Maranhão. Lá ele foi cercado, tentando infrutiferamente surtidas para levantar o assédio, sem conseguir. Foi uma luta prolongada e difícil, a ponto de o poeta Gonçalves Dias ter escrito sobre as trincheiras das forças de assédio: "Cada pedra que aí jaz encerra a história d'um bravo que morreu". No dia 30 de julho de 1823, passados mais de 10 meses depois do Grito do Ipiranga, o major Fidié se rendeu.

Novamente, devemos lembrar que o conflito não se encerrou nesse momento. Um grande contingente de tropas portuguesas ainda existia na América, colocando em risco o processo de separação política do Brasil; na então Província Cisplatina, no atual Uruguai, estava a *Divisão de Voluntários Reais*, tropas portuguesas que tinham sido enviadas para lá em 1816 e que tinham levado à incorporação da antiga província espanhola ao Brasil, em 1821. Eram 3.678 homens, muitos deles veteranos das guerras napoleônicas e ligados à causa constitucionalista portuguesa. Em julho de 1822, seu Comandante, o general Lecor, chegou a pedir navios para fazer o embarque dessas forças para a Europa, mas eles lhe foram negados.

Com a ocupação da cidade fortificada de Montevidéu, as tropas que lutavam pela Independência do Brasil, principalmente gaúchos e paulistas, assim como outros uruguaios, que apoiavam o Império, não tinham condições de derrotar os veteranos portugueses, de forma que se estabeleceu um cerco a distância, com vários pequenos choques entre as duas forças. Manoel Luís Osório, que tinha assentado praça com 15 anos na Legião de São Paulo para atuar nas lutas da Independência, participou destes combates, recebendo a patente de alferes (2º tenente) por seus feitos.

A situação permaneceu indecisa no Uruguai enquanto a flotilha lusitana, de sete navios, controlava as águas do Rio da Prata, permitindo que abastecimentos fossem enviados para Montevidéu. Somente em outubro de 1823, com a chegada de uma esquadra brasileira e com a derrota da força naval lusitana em um longo combate travado no dia 21, é que a situação das tropas cercadas se tornou insustentável, o comando da Divisão de Voluntários decidindo capitular: em 14 de fevereiro de 1824, as forças portuguesas embarcaram para a Europa, encerrando o período de combates da Guerra da Independência, um ano e cinco meses depois do Grito do Ipiranga. A paz, que poria fim ao conflito, foi assinada em 29 de agosto de 1825, pois Portugal já não tinha condições de sobrepujar o Exército e a Marinha Imperiais depois das sucessivas derrotas na América.

Nosso objetivo ao escrever essas linhas não é o de recapitular os quatro anos e sete meses que durou a Guerra da Independência – o espaço disponível na revista é insuficiente para isso. O que gostaríamos de apontar é a necessidade de lembrar que *houve* uma guerra, que foi mais longa do que a participação brasileira na 2ª Guerra Mundial. Também não foi incruenta – só na batalha de Jenipapo, morreram mais patriotas do que em toda a campanha da Itália: de forma semelhante ao que Thomas Jefferson disse, "o sangue de patriotas regou a árvore da liberdade". Isso é um ponto que deveria estar sendo enfatizado nas comemorações do bicentenário da Independência, afinal, os movimentos iniciais da guerra aconteceram no início de 1821, em Belém e no Rio de Janeiro – há 200 anos, portanto. Mas esses eventos estão passando em branco, sem serem lembrados.

A memória do conflito foi relevada pela falsa impressão de um movimento pacífico, criada por uma história que procurava enfatizar a continuidade entre os governos Colonial e Imperial. Acredito que essa é uma posição que não deve ser defendida pelas Forças Armadas, pois a guerra é uma parte fundamental na história da formação do país e das Forças Armadas. Como historiador, não gostaria de ouvir de novo algo que me foi dito, que a Marinha optou por não batizar um navio com o nome de "João das Botas", um dos heróis da Independência, pois considerou que "das Botas" era um nome inadequado. Um esquecimento problemático, tendo em vista o papel heroico daqueles que participaram nas lutas que levaram à liberdade ao país.

Bandeira do Brasil Império

Ortega e Gasset

Ortega y Gasset: Tempos de Instabilidade e "A Rebelião das Massas"

Ricardo Vélez Rodríguez
Filósofo
rive2001@gmail.com

Data de 1928 o clássico livro do filósofo espanhol José Ortega y Gasset (1883-1955) intitulado *A rebelião das massas*, que conta com bela edição brasileira publicada pela Martins Fontes (2. ed. Tradução de Marylene Pinto Michael, São Paulo, 2002. 300 p.). O livro continua atualíssimo, haja vista que nos deparamos constantemente com a tal "rebelião das massas" nos rolezinhos em *shopping centers*, nas manifestações multitudinárias de jovens descontentes (muitos deles pertencentes à geração "nem-nem"), nas badernas dos *black blocs*, no fechamento de ruas pelos "trabalhadores sem teto", nas arruaças protagonizadas por universitários porque um deles foi preso com maconha no *campus* da universidade, nos palanques messiânicos em que os Lulas da vida oferecem felicidade e riqueza sem esforço, nas operações de "enriqueça-se quem puder e como puder" que tomam conta das estatais dominadas pelos companheiros (*remember* Petrobras e outras), neste lastimoso final de mandato da Presidenta Dilma etc.

Lembro-me de que, no início da minha vida profissional como professor de filosofia, em meados de 1968, pouco antes de conseguir o meu primeiro cargo como docente, desempenhava as funções de vendedor da editora Aguilar, em Medellín, na Colômbia. Tinha conseguido tal emprego em janeiro daquele ano, por intermédio de amigos espanhóis. Não vendi nada. Mas li muito. Uma das obras mais vendidas era justamente a do citado filósofo espanhol. Afinal de contas, a Colômbia, em 1968, era uma espécie de caixa de ressonância das ideias revolucionárias que transitavam na Europa. Como não podia deixar de ser, maio de 1968 impactou fortemente meu país natal, especialmente no meio universitário. A rebelião das massas de Ortega formava parte do cardápio obrigatório para os que queriam ter da revolução uma ideia menos romântica do que a apregoada pelos marxistas de todos os matizes.

Mas volto ao relato da minha profissão de vendedor fracassado. Tentando sensibilizar a bibliotecária da Universidade EAFIT, em Medellín, numa tarde calorenta de julho de 1968, para que a universidade comprasse a coleção de museus que era a peça de ouro da editora Aguilar, ouvi a seguinte conversa entre as secretárias da biblioteca: "A Carmencita vai casar no fim do mês. Mas ainda não foi liberada pela universidade das suas aulas, pois o Diretor do Departamento de Humanidades não conseguiu quem a substituísse". De imediato pedi à bibliotecária que me guardasse a pesada pasta de livreiro a domicílio e me apresentei no gabinete do Diretor de Humanidades. Evidentemente, escondi a minha ocupação de vendedor que, se revelada, teria me garantido um chute no traseiro de parte dos burocratas universitários. Falei que era professor de Filosofia, formado pela prestigiosa Universidade Javeriana de Bogotá e que estava em Medellín para tentar uma vinculação como professor em algum centro de estudos superiores. O Diretor falou-me, surpreso: "Veja como são as coincidências da vida, professor. Justamente estava à procura de um docente da área de humanas, para que substituísse uma professora que vai casar no final do mês". Acertei a papelada em questão de dias e fui contratado para a vaga da professora Carmencita, que lecionava a disciplina "Humanismo de la Técnica". O programa que me foi apresentado partia justamente da análise da obra de Ortega, *A rebelião das massas*.

Na época, os estudantes colombianos não queriam saber de Ortega. Achavam que o pensador espanhol era um burguês que falava para os burgueses, mas que não explicava nada da luta de classes que se vivia em escala latino-americana e mundial. Os meus alunos reagiram mal à sugestão de leitura da obra de Ortega contida no programa. O semestre transcorreu numa briga entre a maioria dos meus alunos, influenciados pelas ideias marxistas, que achavam a obra uma excrescência da mentalidade burguesa e eu, que, como professor – embora simpatizante do marxismo –, devia zelar para que o programa fosse desenvolvido a contento. Resumo da ópera: a obra foi lida, mas nas provas abri espaço para que, quem dissentisse da mesma, fundamentasse os seus arrazoados numa bibliografia complementar, de autores marxistas, que lhes passei.

Jovem professor, ainda dependente das ideias de Marx (1818-1883), ignorava, por esse tempo, que Ortega era profun-

do admirador dos doutrinários franceses, os quais considerava como autores do que de mais interessante se escreveu no século XIX. Somente viria a ler sob esse viés liberal a obra de Ortega anos depois (em 1973-1974) quando, tendo abandonado o marxismo sob a benfazeja influência do meu orientador no mestrado em Pensamento Brasileiro da PUC-RJ, Antônio Paim, estudei as obras dos doutrinários, notadamente as de François Guizot (1787-1874), a quem Georgi Plekhanov (1856-1918), o grande estudioso russo da formação do marxismo, considerava o pai da sociologia moderna e formulador do conceito de "luta de classes", que iria inspirar a obra de crítica econômica de Marx .

A rebelião das massas parte de um dado estatístico que foi destacado por Werner Sombart (1863-1941): as massas estão aí e ocupam todos os lugares. Esse dado tinha sido identificado antes pelos liberais doutrinários como responsável pelo clima de massificação que, desde finais do século XVIII, já era perceptível pela Europa afora, notadamente na França do período revolucionário. O fato foi registrado por Henri-Benjamin Constant de Rebecque (1767-1830), François Guizot, e se tornou dado central das análises do discípulo deles, Alexis de Tocqueville (1805-1859). Para este, a luta pela liberdade devia ser livrada no contexto democrático que constituiu o novo clima dos tempos.

Em relação ao dado destacado por Sombart, escreve Ortega (2002, p. 80):

> Há alguns anos, o grande economista Werner Sombart destacava um dado muito simples, que é estranho não estar presente para todos que se preocupam com os assuntos contemporâneos. Esse dado tão simples é suficiente para esclarecer nossa visão da Europa atual ou, pelo menos, dar-nos a pista para toda sua compreensão. O dado é o seguinte: desde o início da história européia no século VI até o ano de 1800 – portanto, no decorrer de doze séculos –, a Europa não conseguiu ultrapassar a cifra de 180 milhões de habitantes. Pois bem: de 1800 a 1914 – ou seja, em pouco mais de um século – a população européia cresceu de 180 para 460 milhões! Creio que o contraste destas cifras não deixa nenhuma dúvida quanto aos dotes de proliferação do último século. Em três gerações, ele produziu, de maneira gigantesca, uma pasta humana que, lançada como uma torrente sobre a área histórica, a inundou. Repito que bastaria esse dado para compreender o triunfo das massas e tudo quanto ele reflete e prenuncia. Por outro lado, também deve ser somada a isso a parcela mais concreta referente ao crescimento da vida já mencionado.

E conclui a respeito Ortega (2002, p. 80):

> (…) Paralelamente, esse dado mostra-nos que a admiração com que destacamos o crescimento de países novos, como os Estados Unidos da América, é infundada. Ficamos admirados com seu crescimento populacional, que em um século chegou a cem milhões de homens, quando o maravilhoso é a proliferação da Europa. Eis aqui outra razão para acabar com a ilusão de ter havido uma americanização da Europa. Nem sequer o traço que poderia parecer o mais evidente para caracterizar a América – a velocidade de crescimento de sua população – lhe é peculiar. A Europa cresceu no século passado (XIX) muito mais que a América. A América foi feita pelo que transbordou da Europa.

Vivemos, portanto, desde finais do século XVIII, tempos de massificação. Nestes, as massas são conscientes da sua força. Já não é a história o palco dos grandes heróis. As massas ocuparam o seu lugar. A respeito do protagonismo das massas, escreve Ortega (2002, p. 43): "De repente a multidão tornou-se visível, instalou-se nos lugares preferenciais da sociedade. Antes, não existia, passava desapercebida, ocupava o fundo do cenário social; agora antecipou-se às baterias, tornou-se o personagem principal. Já não há protagonistas: só há coro".

Quem integra essa tal de "massa"? Ortega responde: "A massa é o conjunto das pessoas não especialmente qualificadas" (2002, p. 44). "Massa é o homem médio (…). Massa é todo aquele que não atribui a si mesmo um valor" (2002, p. 45). No texto a seguir, relaciona "massa" com o império da vulgaridade: "A característica do momento é que a alma vulgar, sabendo que é vulgar, tem a coragem de afirmar o direito da vulgaridade e o impõe em toda parte. Como se diz nos Estados Unidos: ser diferente é indecente" (2002, p. 48).

As massas se agitam quando sentem falta daquilo que consideram "de direito" ou essencial. Mas a sua agitação peca pela falta de lógica. Destroem justamente o meio que lhes garantiria adquirir o que necessitam. Nas manifestações urbanas a que assistimos diariamente, vemos as massas tocando fogo nos ônibus para reclamar passagens mais baratas. Ou destruindo escolas para exigir melhor educação. Uma *contradictio in terminis*, diriam os escolásticos. A respeito, escreve Ortega (2002, p. 91): "nas agitações provocadas pela escassez as massas populares costumam procurar pão, e o meio que empregam costuma ser o de destruir as padarias. Isto pode servir como símbolo do comportamento que, em proporções mais vastas e sutis, têm as massas atuais para a civilização que as alimenta". Esse comportamento obtuso provém de uma tendência niilista decorrente do imediatismo que anima as massas. A respeito, Ortega frisa (2003, p. 91): "Abandonada à sua própria inclinação, a massa, qualquer que seja, plebeia ou aristocrática, tende sempre, no afã de viver, a destruir as causas de sua vida".

Esse niilismo decorre do fato de a massa se sentir autossuficiente e dona da sua vida. "O homem-massa" – frisa Ortega – "jamais teria apelado para qualquer coisa fora dele se a circunstância não o tivesse forçado violentamente a isso. Como as circunstâncias atuais não o obrigam, o eterno homem-massa, de acordo com a sua índole, deixa de apelar e se sente senhor de sua vida" (2002, p. 95).

O 2º Tenente Aviador José Rebelo Meira de Vasconcelos foi piloto de caça da esquadrilha verde, tendo completado 93 missões de guerra. O Meira, equilibrado sobre uma das pás de hélice do seu P-47D, dá assim uma noção do tamanho desse imponente caça bombardeio.

CENTRO DE LANÇAMENTO DE ALCÂNTARA-MA

BRASIL E OUTRAS CONSIDERAÇÕES

Jesse Ribeiro da Silva
Ten Cel CD-DDS
gulfpilot777@gmail.com

Ao ler reportagem recente sobre as condições operacionais do Centro de Lançamento de Alcântara (CLA), fico envaidecido de ter participado das atividades básicas que marcaram os primeiros passos desse gigantesco projeto, em que nosso recebimento pelos nativos, sempre desconfiados e arredios, nos surpreendia. É que mal orientados por padres estrangeiros, a julgarem que, ao longo do cronograma e da expansão das atividades, os moradores seriam deslocados de seus sítios, teriam bens confiscados... etc. Mudaram de comportamento, todavia, eis que de imediato benefícios surpreendentes lhes foram outorgados, mesmo sem pedirem, trazendo inclusive inovações de aspecto moderno e tecnológico que lhes seriam inacessíveis a longo prazo. A alocação de mão de obra para atividades comuns e convocação dos jovens filhos para servirem como soldados, recebendo instruções no local e em São José dos Campos, treinamentos de equitação para patrulhamento em cavalos, ao longo do campus, algo inusitado para a cultura e os hábitos locais, já representaram novidades importantíssimas. Abriram-lhes um mercado de trabalho inexistente. Sobre seus bens, quando era necessária a ocupação da área, procedia-se uma avaliação a preço de mercado, e a indenização do espaço era feita de imediato, sem demora e/ou burocracia... Cada árvore frutífera era também indenizada e ainda tinha a doação de mudas para serem plantadas no novo sítio. A construção da nova casa, em local melhor (vilas), contava com lavanderia coletiva, espaço cultural (eles denominaram Tribuna), casa de farinha... e outras instalações que atendessem às demandas dos hábitos locais. Ah, como habitualmente os toaletes ficam dentro das casas, eles exigiram que fossem construídos outros, no fundo dos quintais,... exigência cumprida, sem ônus....

"*So far, so good*"... Em Alcântara, pelo que realizei, posso elencar, talvez, o que de maior importância fiz, nos quase 40 anos de atividades múltiplas na Força Aérea, eis que representou uma mudança significativa em prol de uma população, que sofria há décadas de uma afecção considerada endêmica, sem tratamento específico. Essa cardiopatia, os médicos consideravam algo definitivo, sem possibilidade viável de cura, somente terapêuticas paliativas eram prescritas.

Em uma análise preliminar, julguei ser a etiologia, o consumo de frutos do mar, predominante em suas dietas, com excessivo aporte de cálcio: peixes, camarões, mariscos como sururu, sarnambi, caranguejos (*crabs*)... Estes insumos eram de aquisição fácil. Bastava ir ao mar, pescaria artesanal com rede, atividade comum, que todos praticavam desde sempre. Era o alimento a que eram acostumados, apreciavam, e representava uma tradição. Ao mesmo tempo, a pesca provia o meio de subsistência das famílias. Naturalmente, ignoravam a necessidade de complementar sua dieta com algo mais, que, além do aspecto nutricional, iria evitar o que representaria a "cardiopatia endêmica". Lembro que, ao visitar as comunidades, rodando em um jipe sem capota, acompanhado de minha saudosa Neyde, (era quem fazia as anotações e os lembretes), e a Paula, assistente social do Projeto. Li em um quiosque que vendia frutas: "extrai-se dentes". Desembarquei e perguntei ao vendedor: Como você procede para extrair dentes, sem formação profissional, equipamentos etc.? "Ah, Major, coisa fácil, as pessoas se apresentam com dor e os dentes já 'amolecidos' (periodontopatia – perda dos ligamentos periodontais, pela invaginação dos cálculos ou tártaros). Prosseguiu: "Com um alicate de pontas, extraio sem dificuldade". Foi então que observei em todos os pacientes adultos formação de tártaros mesmo nas faces vestibulares dos dentes.

Conhecedor então da dieta, com pouca variedade de frutas, somente as poucas espécies regionais, e quase sem verduras e leguminosas... O aspecto clínico dos adultos dava-me a impressão de envelhecimento precoce. Comentei com o médico sobre esses pormenores e a deficiência alimentar considerada. Mesmo concordando, não via, entretanto, meios de mudar. O Dr. Joaquim, único no local, era cirurgião, parteiro, clínico e naturalmente diretor do hospital. Residia em São Luís e, devido à viagem às vezes desconfortável com mar violento, embarcação pequena, sua rotina era de duas ou três vezes por semana. Pacientes graves, removia para a capital, usando helicóptero ou o Caravan do CLA. Concluí que a hipótese diagnóstica "cardiopatia endêmica" não se sustentava, pelo menos em minha primeira avaliação. Ponderei com o doutor reavaliar. Os sintomas por mim observados levaram-me a sugerir serem os pacientes doentes renais crônicos, e a hipertensão, consequência natural, sintoma que portadores dessa doença sempre apresentam. É que já havia uma "cultura" local estabelecida por décadas, e que prevaleceu. Por outro lado, os pacientes iam à consulta com queixas compatíveis com hipertensão, o que lhes era desconfortável, muitas vezes uma pressão tão alta que produzia sensação de exoftalmia, como se os olhos estivessem apertados dentro das órbitas, e o médico, já familiarizado com a doença, limitava-se a prescrever anti-hipertensivos. Sua conduta estava certa. Naturalmente ater-se-ia em manter a prática habitual, com a melhora temporária, dada a dificuldade de pesquisar uma semiologia mais precisa e abrangente. Esta prática amenizava os sintomas. Tomei a decisão de fundamentar minha hipótese de modo científico. Fui a Brasília, "garimpei" um microscópio de contraste difásico, no HFA, com o meu amigo, saudoso Brig. Rothier, treinei um sargento que servira no HFAG, fiz a triagem com pacientes (*randomizing research*), e estava provada a minha tese. Dr. Joaquim aceitou de bom grado meu diagnóstico, dispondo-se a atualizar com nova conduta terapêutica.

O CLA dispunha de recursos para reformar e reequipar o hospital. O Projeto, além de um moderno *retroffit*, construiu uma ala nova, com aquisição de gerador, podendo operar H-24, se necessário fosse. Dr. Joaquim recebeu uma casa grande e moderna na vila Tapireí... Assim, passou a fazer expediente diariamente no hospital, com direito a *day-off*). Faltava convencer os nativos a mudar a dieta. O modo mais fácil foi tentar por meio dos filhos. Conseguimos vagas na Escola Agrícola de São Luís, e os alu-

nos designados para o novo curso, motivados com os novos conhecimentos, transmitiram às famílias a importância de mudar a dieta objetivando melhor qualidade de vida. Os pais entenderam a orientação de cultivar verduras, outras espécies de frutas, e finalmente toda a comunidade passou a viver novos tempos. Vida nova, hábitos saudáveis, saúde bucal. Convocamos médicos e cirurgiões dentistas R2, pelo HABE, e o novo hospital contou com um *staff* adequado à demanda, aliviando a pletora antiga do diretor. A mudança de rotina permitiu-lhe novo *modus vivendi*. Pensou, talvez, em acrescentar algo que pudesse beneficiar a população no aspecto social, e a política foi a opção de escolha. Deu certo, elegeu-se prefeito de Alcântara. Desejei-lhe "*Good luck!*".

Durante algum tempo, fiz *follow-up* no Projeto, até o comando do Cel Av Lauande. Pude então confirmar com satisfação ímpar a consecução do objetivo sonhado. Anos mais tarde, fazendo parte do grupo de alunos do Curso do Pensamento Brasileiro, Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica Rio, dirigido pelo Cel Av Araken, visitamos pela última vez o CLA, para assistirmos a um evento de lançamento com a nova plataforma, no Alcantara Cyclone Space. "*Partnership*" internacional com a Ucrânia, presidida pelo insigne Ten Brig do Ar Reginaldo Silva.

Dentre as novas instalações, ficamos particularmente impressionados com as dimensões dos tanques de combustíveis: hidrazina e hidrogênio líquido.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

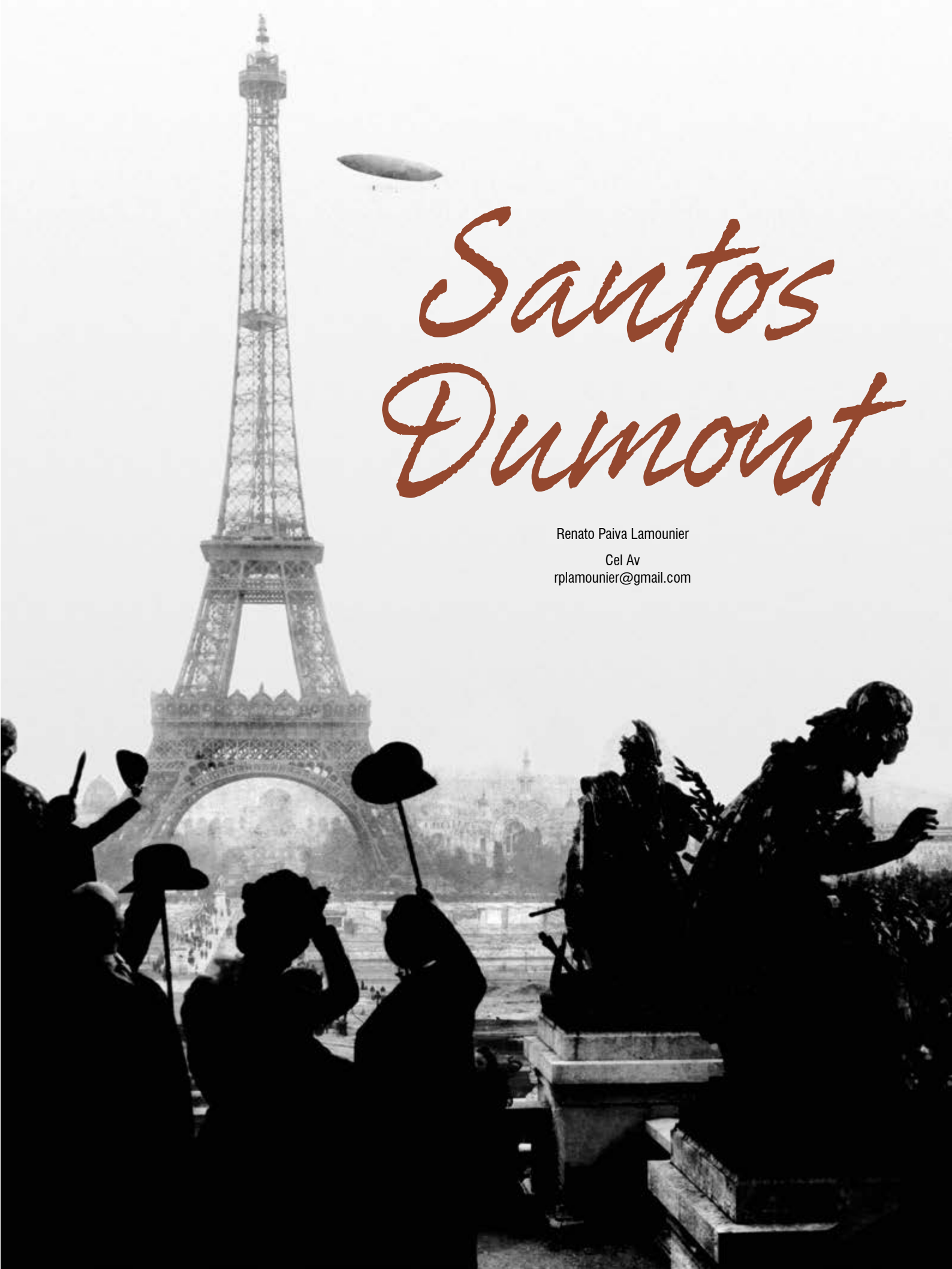
É com entusiasmo e orgulho que vemos o Brasil com um novo governo: sério, comprometido com o desenvolvimento, realizações viáveis, aproveitando nosso potencial gigantesco, clima favorável ininterrupto, área agricultável única no planeta, empresa de ponta no que tange ao emprego de tecnologia, a EMBRAPA, haja vista sua importância na grandiosidade do agronegócio brasileiro. Todos os nossos ministros, egressos de áreas técnicas, sem interferências de políticos corruptos, como era habitual. Em destaque, o Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação, dirigido pelo nosso astronauta Ten Cel Av Eng. Marcos Pontes, que, dentre outras importantes medidas, otimizou todo o potencial de nossos satélites, até então com somente um terço de seu aproveitamento útil, implantação de cabos de fibra ótica pelos rios da Amazônia, levando comunicação e internet às regiões ribeirinhas... melhorias impensáveis em um passado recente.

Urge enfatizar a coragem e a ousadia do presidente Jair Bolsonaro, que, a despeito das dificuldades impostas pelo continuado ativismo judicial, eu ouso afirmar (ativismo político indevido do Supremo Tribunal Federal – STF), com respaldo do inerte Senado, ou, melhor dizendo, seu presidente. O STF acolhe todas as injunções absurdas que dificultam ou procrastinam atitudes, ainda que privativas do P.R., definidas pela Constituição. Assim é que o nosso bravo Bolsonaro encontrou-se em plena Amazônia, com o empresário mais importante do planeta, Ellon Musk, bilionário com uma visão notável e empreendedora, reconhecedor da importante condição da hileia Amazônica e sua influência incontestável para controle e estabilidade do clima dos dois hemisférios. Sua excepcional visita já permitiu estudos de viabilidade para contratos que visam à implantação e ao direcionamento de novos e atuais satélites, bem como novas instalações pertinentes nesse "*affair*" de tecnologia de ponta. Sonhamos com a consolidação plena do projeto espacial brasileiro completo, cobertura total do território nacional (extensão de um país continente).

Por derradeiro, devo aqui dizer que, em palestra do Ministro Pontes, no Clube de Aeronáutica, no Rio de Janeiro, ele reportou seu empenho em buscar um portifólio de atividades e formação profissional de importância maior às pretensões de nossa juventude... Enfim, temos de nos orgulhar do Brasil de hoje, onde, com a continuidade da política atual, quando esperamos nas próximas décadas, mantido o governo sério, sem corrupção, transportes modais, ferrovias de norte a sul, cabotagem marítima e fluvial, nosso estado-maior e mais rico, provavelmente governado pelo entusiasta e empreendedor Eng. Tarcísio Freitas (realizou em três anos o que governos pretéritos não fizeram em 20)...

Não quero apenas sonhar, mas efetivamente crer que, vendo o presente, temos certeza plena do futuro grandioso que nos aguarda. Resta-nos dar continuidade em manter, no comando da nação, o presidente dinâmico, sério, honesto (que não rouba e não deixa roubar)... "*Last, but, not least*", devemos considerar o que afirmou um filósofo do passado: " ... sem tecnologia e desenvolvimento, nossos povos não passarão de carregadores de água e lenha dos povos de países desenvolvidos".

Sgt Bianca/FAB



Santos Dumont

Renato Paiva Lamounier

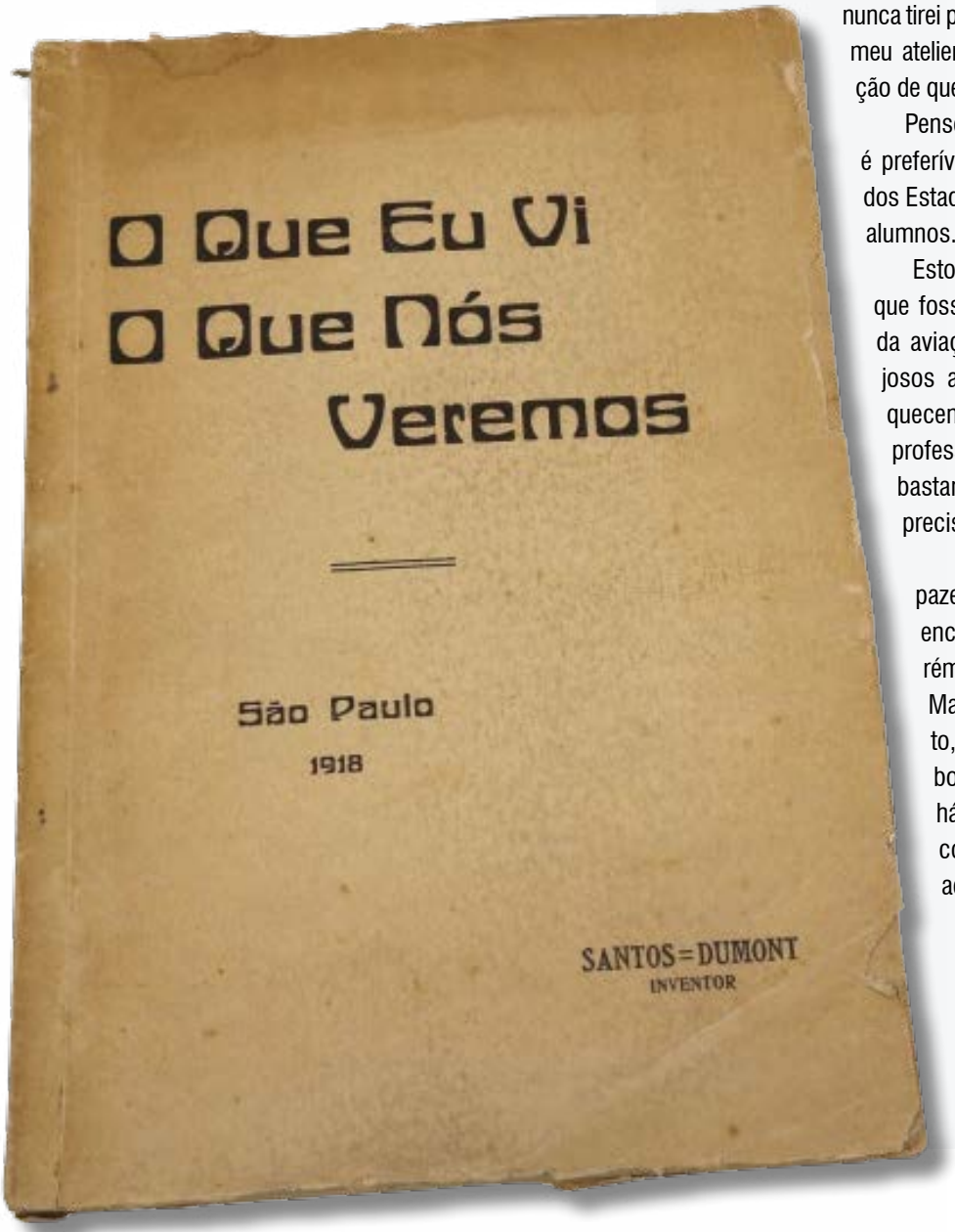
Cel Av
rplamounier@gmail.com

Sob a lúcida inspiração de um dos Conselheiros, foi escolhido como Patrono do Pensamento Aeronáutico Brasileiro o admirável Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, pois que este célebre patrício santista, já no alvorecer do século XVIII, empolgou aos que assistiram à exitosa demonstração da sua "Passarola" e, 200 anos depois, esse seu artefato empolgaria, igualmente, as multidões parisienses diante do aperfeiçoamento dado pelos Irmãos Montgolfier ao invento do jesuita santista.

Dentro desse pensamento, é pertinente e necessário lembrar a figura, não menos célebre e admirável, de Alberto Santos-Dumont, o Pai da Aviação e Patrono da Aeronáutica Brasileira. Para tanto, nada melhor do que reproduzir dois pequenos, mas de imenso significado, trechos de seus dois livros:

O QUE EU VI, O QUE NÓS VEREMOS

Escrito em Petrópolis no ano de 1918 na sua casa "A Encantada".



O nosso Governo possue, a duas horas do Rio de Janeiro, o esplendido e vasto campo de Santa Cruz, com perto de duas leguas quadradas, absolutamente planas.

O terreno onde houver cupim ou outras irregularidades não servirá.

Margeando a linha da Central do Brasil, especialmente nas immediações de Mogy das Cruzes, avistam-se campos que me parecem bons.

O campo de remonta do exército, no Rio Grande do Sul, deve ser ideal.

Sinto-me perfeitamente à vontade para falar com esta franqueza aos meus patrícios, para quem a minha opinião, porém, parece menos valiosa que para os americanos do norte e chilenos. Sinto-me à vontade porque Ella é inspirada pelo meu patriotismo, jamais posto em duvida, e nunca pelo meu interesse. Nunca me seduziu uma posição official ou remunerada, pois desejo levar a vida que até hoje levei, dedicando o meu tempo às minhas invenções.

Há vinte annos que vivo para a aeronáutica, nunca tirei privilégios, fiz voos sempre ao lado do meu atelier para, apenas, verificar uma invenção de que nunca procurei auferir benefícios.

Penso que, sob todos os pontos de vista, é preferível trazer professores da Europa ou dos Estados Unidos, em vez de para lá enviar alumnos.

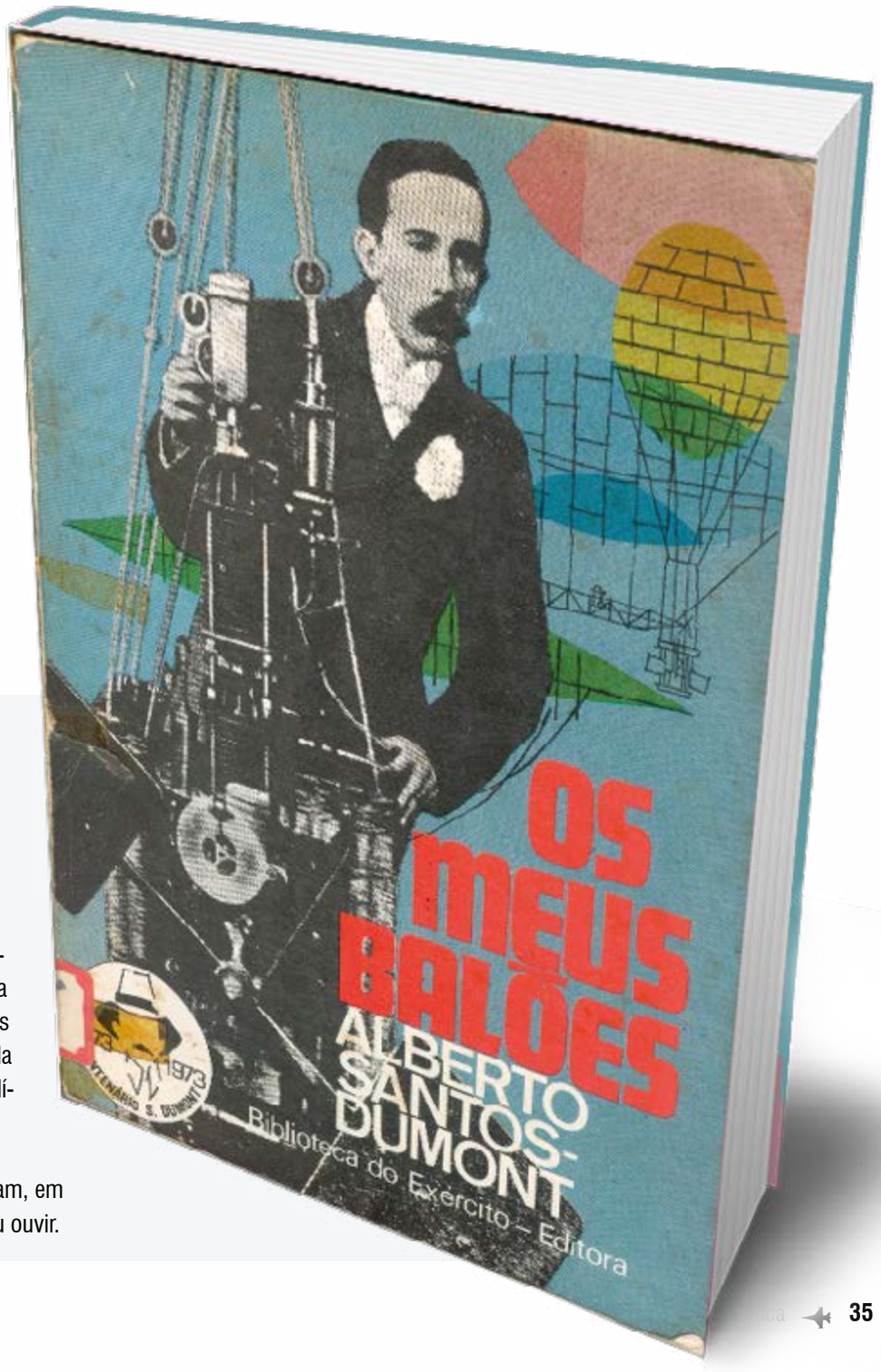
Estou certo que os rapazes brasileiros que fossem ao extrangeiro aprender a arte da aviação, se fariam esplendidos e corajosos aviadores. Entretanto, não nos esquecemos de que nem todo aviador é bom professor. Para ensinar uma arte não é bastante conhecer-lhe a technica, mas é preciso, também, saber ensina-la.

É possível que, dentre os 4 ou 6 rapazes que forem estudar na Europa, se encontre um, bom professor; isso, porém, não passa de uma probabilidade. Mais acertado e mais seguro, portanto, seria escolher, desde logo, alguns bons professores, entre os muitos que há na Europa e nos Estados Unidos, e contrata-los para ensinar a aviação aqui, em território nosso.

"O meu primeiro balão
o menor
o mais lindo
o unico que teve um nome:
Brasil"

É indispensável destacar que, neste livro, conforme transcrevemos, Santos Dumont revela a sua visão, ao mesmo tempo política e estratégica, quanto ao seu pensamento aeronáutico referente às possibilidades e necessidades do Brasil em se criar um centro de excelência para a formação do pessoal a ser requerido pela nova atividade que empolgava o mundo e o transformaria como jamais imaginado.

Como numa profecia, anteviu o surgimento, no vale do Rio Paraíba, nas imediações de São José dos Campos – SP, de um pujante polo acadêmico/tecnológico/industrial como consequência do Centro Técnico Aeroespacial com seus Institutos de Ensino, Pesquisa e Desenvolvimento secundando o Instituto Tecnológico da Aeronáutica, o célebre e internacionalmente reconhecido ITA, fruto da comunhão de espírito e de pensamento do seu criador, Casemiro Montenegro Filho, com a recomendação de Santos=-Dumont. De igual forma, imperdoável seria omitir o significado da Escola de Especialistas da Aeronáutica, instalada a cerca de 100 quilômetros e criada sob a mesma inspiração, a qual entrega à sociedade brasileira, anualmente, cerca de um milhar de técnicos aeronáuticos de elevado nível.



OS MEUS BALÕES

Escrito em Paris no ano de 1904, na língua francesa, sob o título "DANS L' AIR" e lá editado por Librairie Charpentier et Fasquelle, Eugène Fasquelle Editeur. 1, Rue de Grenelle, 11 – Paris, 1904.

INTRODUÇÃO EM FORMA DE FÁBULA, RACIOCÍNIOS INFANTIS

Dois meninos brasileiros, dois ingênuos meninos do interior, que nada mais conheciam a não ser o moviment'o das lavouras primitivas, desprovidas de quaisquer dessas invenções feitas para aliviar o esforço do trabalho humano, passeavam pelo campo, conversando.

Tal era a sua ignorância a respeito de máquinas, que jamais sequer haviam visto uma carroça ou um carrinho de mão. Cavalos e bois é que carregavam as coisas necessárias à vida da propriedade, que os tardos lavradores indígenas valorizavam com a enxada e a pá.

Eram garotos refletidos, mas os assuntos que discutiam no momento excediam, em muito, tudo quanto eles tinham podido ver ou ouvir.

— Por que não se arranja um meio de transporte melhor que o lombo dos animais? — dizia Luís. — No verão passado atrelei cavalos a uma velha porta e sobre esta carregarei sacos de milho; assim, transportei de uma só vez mais do que dez cavalos poderiam transportar. É verdade que foram precisos sete cavalos para arrastar a carga, além de dois homens ao lado, para impedi-la de escorregar.

— Que quer você — ponderou Pedro. — Tudo se compensa na Natureza. Não se pode tirar alguma coisa do nada, nem muito do pouco.

— Coloque rolos debaixo desse trenó e uma pequena força de tração chegará.

— Ora! ... Os rolos se deslocarão; será indispensável pô-los sempre nos lugares, e perdemos neste trabalho o que houvermos ganho em força.

— Mas — observou Luís — fazendo um furo no centro dos rolos, você poderá fixá-los ao trenó em pontos fixos. Ou então, por que não adaptar peças circulares de madeira aos quatro cantos do trenó? Olhe, Pedro, o que vem lá embaixo, na estrada. Exatamente o que eu imaginava, de maneira ainda mais perfeita. Basta um cavalo para puxá-la folgadamente!

Uma carreta aproximava-se. Era a primeira que aparecia na região. O condutor parou e pôs-se a conversar com os meninos. As perguntas surgiam umas atrás das outras.

— A essas coisas redondas — explicou o homem — chamamos rodas.

— O processo deve esconder qualquer defeito — insistiu Pedro. — Olhe em torno. A Natureza emprega esse instrumento que você chama roda? Observe o mecanismo do corpo humano; repare a estrutura do cavalo. Observe...

— Observe que o cavalo, o homem e a carreta com as suas rodas estão nos deixando aqui — interrompeu Luís, rindo. — Você não se rende à evidência do fato consumado, e me enfastia com seus apelos à Natureza. Será que o homem realizou algum dia um verdadeiro progresso que não fosse uma vitória sobre ela? Por acaso não lhe é fazer violência o derrubar uma árvore? Nesta questão, atrevo-me a ir mais longe: suponha um gerador de energia mais poderoso do que este cavalo...

— Muito bem; atrele dois cavados à carreta.

— É de uma máquina que estou falando — retificou Luís.

— De um cavalo mecânico, de pernas muito poderosas?...

— Não. Antes, de um carro-motor. Se descobrisse uma força artificial, eu a faria atuar sobre um determinado ponto em cada roda. A carreta levaria por si mesma o seu propulsor.

— Ora, isto seria o mesmo que alguém tentar elevar-se do solo pelos cordões dos sapatos — comentou Pedro, em ar de troça. — Escute, Luís: o homem está na dependência de certas leis físicas. O cavalo, é verdade, carrega mais que o seu peso, mas a própria Natureza o fez com pernas apropriadas a este trabalho. Tivesse você a força artificial de que fala, e do mesmo modo seria obrigado, na sua aplicação, a se conformar com as leis físicas. E aí fico! Você fá-la-ia exercer-se sobre longas hastes, que empurraria a carreta por detrás.

— É sobre as rodas que penso levar a força.

— Pela natureza das coisas, haveria uma perda de energia. É mais difícil movimentar uma roda aplicando a força motriz no interior da circunferência, que dirigindo-a sobre o exterior, como, por exemplo, impelindo ou arrastando uma carreta.

— Para diminuir o atrito, eu faria correr o meu veículo motor sobre trilhos de ferro muito lisos. A perda de energia seria assim compensada por um ganho de velocidade.

— Trilhos de ferro bem lisos! — Exclamou Pedro, com uma gargalhada. — As rodas patinariam. Só se houvesse rebordos nos aros e ranhuras correspondentes nos trilhos. Outra coisa: como impediria você que o veículo saísse dos trilhos?

Distraidamente, os meninos tinham andado muito. Um silvo agudo os fez estremecer. Diante dos olhos surgia-lhes a linha de um caminho de ferro em construção. Por entre as colinas avançava um trem de lastro com uma velocidade que lhes parecia enorme.

— Uma avalancha! ... — Exclamou Pedro.

— A realização do meu sonho — Corrigiu Luís.

O trem estacou. Uma turma de trabalhadores desceu e foi empenhar-se na faina de assentamento dos trilhos, enquanto o maquinista explicava aos dois curiosos garotos o funcionamento da sua máquina.

De volta a casa, Luís e Pedro discutiam sobre a maravilha de que acabavam de ter a revelação.

— Se o homem aplicasse o mesmo uso aos rios — lembrou o primeiro — tornar-se-ia senhor da água como já o é da terra. Bastaria inventar rodas que pudessem agir na água, fixas a um grande pranchão, análogo ao corpo de uma carreta, e a máquina a vapor as faria andar nos meios fluviais.

— Não diga tolices! — protestou Pedro. — Os peixes flutuam? Na água devemos viajar como eles, não à superfície, mas embaixo. O seu pranchão, cheio de ar leve, embicaria ao primeiro movimento, e as rodas, pensa você que teriam meios de girar num corpo líquido?

— Qual é sua ideia?

— Que o seu veículo aquático fosse construído com uma meia dúzia de peças articuladas, de forma a poder surpear na água qual um peixe. Um peixe navega. É navegar o que você quer. Pois estude o peixe. Há peixes que se servem de barbatanas propulsoras e de nadadeiras. Você poderá imaginar um sistema de longas palhetas, que batam na água como fazem os nossos pés e as nossas mãos quando nadamos. Mas não me fale em rodas de carretas na água!

Os dois brasileirinhos achavam-se agora à margem de um grande rio. O primeiro navio que singrava suas águas aparecia ao longe. Mas, para os nossos jovens amigos, era apenas, ainda, uma forma indistinta.

— Olhe ali! — apontou Pedro, com o braço estendido. — Um enorme vulto escuro com metade do corpo boiando! Uma baleia. Qual é o peixe cuja metade do corpo emerge quando nada? A baleia; veja como ela esguicha água.

— Não é água, é vapor ou fumaça.

— Nesse caso — continuou o outro — é uma baleia morta. O vapor é da sua decomposição. Por isso é que ela flutua tão alto!

— Não é baleia nem nada parecido — resmungou Luís, sempre perseverante no seu ponto de vista. — É decididamente uma carruagem aquática a vapor.

— Soltando fumaça como uma locomotiva?

— Justamente.

— Com certeza seu bojo é, igualmente, de ferro, como o da locomotiva.

— Não vê que o fogo a queimaria? ...

— Ferro vai ao fundo. Atire um machado ao rio, se quiser ver.

O navio atracou. Dirigindo-se para ele, os meninos experimentaram a alegria de encontrar no tombadilho um velho amigo da família, plantador das vizinhanças, que os saudou, convidando:

— Subam, meninos! Venham conhecer o navio!

Os dois petizes não se fizeram de rogados. Instantes depois estavam a bordo, examinando demoradamente a máquina. Por fim, foram sentar-se à proa, com o seu obsequioso guia.

— Pedro — segredou-lhe o companheirinho — será que os homens não poderão inventar um navio para navegar no céu?

O fazendeiro olhou com ar apreensivo para o autor da pergunta, que baixou os olhos, enrubescendo.

— Anda construindo castelo no ar? — perguntou-lhe.

— Não faça caso — tranquilizou Pedro. — Ele sempre fala assim, de coisas aéreas. É mania.

O velho sorriu, e sentenciou, convicto:

— O que você sonha é impossível. O homem não pilotará nunca um navio no espaço.

— Mas — insistiu Luís — no São João, quando se acendem as fogueiras, costumamos soltar balões de papel cheios de ar quente. Se se encontrar um meio e construir um balão muito grande, bastante grande para levantar consigo um homem, uma viatura leve e um motor, não poderia ele ser dirigido no espaço do mesmo modo que um navio nas águas?

— Meu caro amiguinho, não diga disparate — replicou o velho com vivacidade, ao perceber, ainda que tardiamente, que o capitão do navio se aproximava.

Este ouvira porém a observação, e longe de considerá-la disparatada, justificou-a:

— O grande balão que você idealiza existe já desde 1783. Infelizmente, porém, posto que capaz de levantar um ou mais homens, não pode ser dirigido. Está à mercê do mais leve sopro de brisa. Em 1852, um engenheiro francês chamado Giffard experimentou uma derrota gloriosa com a sua tentativa de balão dirigível munido de um motor e de um propulsor, tal como sonhou Luís. O mais claro resultado das suas experiências foi evidenciar a impossibilidade de dirigir um balão nos ares.

— Nessas condições, não haveria senão uma coisa a fazer: construir uma máquina inspirada no modelo de um pássaro — sugeriu Pedro, categórico.

— Pedro é um menino de bom senso — observou o velho fazendeiro. — Pena que Luís não se pareça com ele e se deixe dominar por visões. Mas, diga-me, Pedro, por que motivo você prefere o passado ao balão?

— Motivo muito simples. E de uma lógica elementar. O homem voa? Não. O pássaro voa? Voa. Por conseguinte, se o homem quiser voar, tem que imitar o pássaro. A Natureza fez o pássaro e ela não se engana. Se o pássaro fosse apenas um saco cheio de ar, possivelmente eu ficaria com o projeto de um balão.

— Bem pensado — confirmaram, ao mesmo tempo, os dois homens.

Luís, porém, não se deu por convencido. Do seu canto, murmurou, coma incredulidade de um Galileu:

— Ele será dirigível!

UM OLHAR SOBRE O PASSADO E O FUTURO

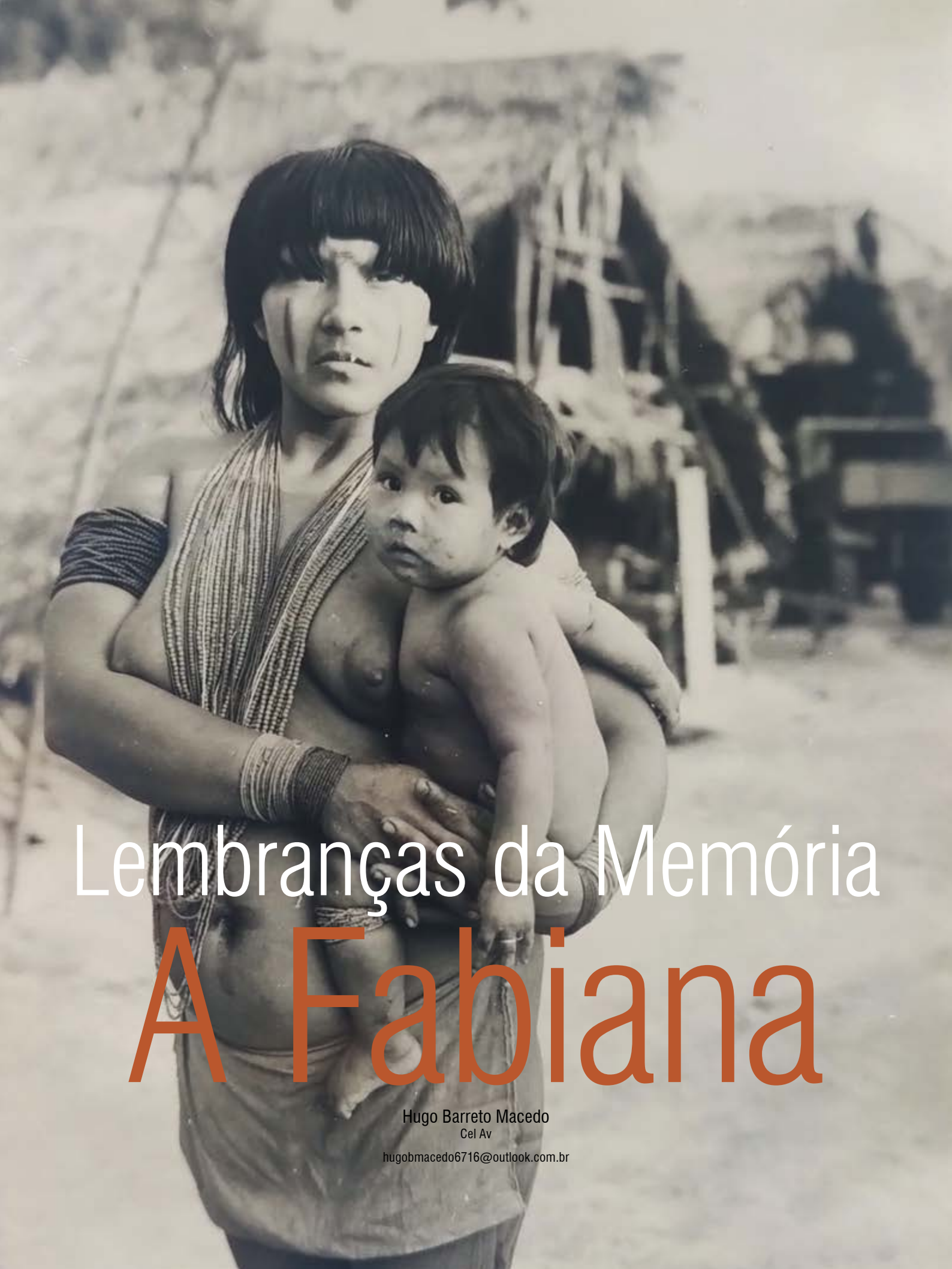
Eu não visava ao Prêmio Deutsch ao começar a construir aeronaves. Por tê-lo ganho, não havia pois nenhuma razão para interromper as minhas experiências. Quando meu primeiro aparelho foi lançado, nem o Aeroclube nem o Prêmio Deutsch existiam. Ambos, pela sua criação inopinada, pela justa importância que despertaram, haviam postos de chofre, diante do público, o problema da navegação aérea: tão de chofre, com efeito, que eu não me tinha encontrado pronto para afrontar em um tempo limitado uma tal prova. Estimulado pelo natural e muito vivo desejo de uma vitória, eu me havia esforçado, por minha conta e risco, a construir novos modelos. Podia agora gastar todo o tempo que fosse necessário para aperfeiçoar-me metodicamente na navegação aérea.

Suponde que comprais uma nova bicicleta, um novo automóvel: terei ao vosso sérico uma máquina perfeita, sem haver partilhado, por menos que seja, das fadigas, das decepções, dos recomeços do inventor e do construtor. Pois bem, apesar de todas estas vantagens, breve vos apercebereis de que a posse de uma máquina perfeita não implica na garantia de poder correr em segurança com ela pelas estradas. Podeis, por falta de prática, cair da bicicleta ou capotar o automóvel. A máquina é perfeita, mas é preciso saber conduzi-a.

Para levar ao seu ponto de perfeição a bicicleta moderna, milhares de amadores, de inventores, de engenheiros e de construtores trabalharam mais de vinte e cinco anos, ensaiando sem parar inovações que, pela maior parte, foram rejeitadas uma a uma, após incalculáveis reveses, para poderem chegar, pouco a pouco, por etapas, à perfeição do organismo.

A mesma coisa se passa hoje com o automóvel. Custa fazer ideia dos dissabores e dos sacrifícios financeiros que os engenheiros e os fabricantes fizeram a cada passo para chegar aos modelos de corrida em estrada da prova Paris-Berlim — nesse ano de 1901, em que o único dirigível então existente ganhou o Prêmio Deutsch, apesar de uma limitação de tempo que, para muitas pessoas, tornava o êxito impossível. Não obstante, sobre os cento e setenta automóveis aperfeiçoados que se inscreveram para a corrida Paris-Berlim, só cento e nove efetuaram totalmente o percurso do primeiro dia; e destes, não houve mais que vinte e seis para chegarem ao termo da prova.

Vinte e seis ao todo, sobre cento e setenta inscritos, para terminar uma corrida! E destes vinte e seis automóveis chegados a Berlim, quantos realizaram a viagem sem qualquer acidente sério? Nenhum, talvez!



Lembranças da Memória

A Fabiana

Hugo Barreto Macedo
Cel Av
hugobmacedo6716@outlook.com.br

No ano de 1982, estávamos em Macapá realizando uma missão em proveito do Projeto RADAM com dois helicópteros. A duração da missão era de um ano, a tripulação era trocada quinzenalmente.

No dia 20 de março daquele ano, a tripulação do helicóptero UH-1H, 8656, era constituída pelo Maj Macedo, pelo Ten Cappelini, pelo mecânico Roberto e pelo artilheiro Borges.

Estávamos prontos para decolar com a equipe do RADAM para cumprir mais uma missão, ocasião em que chegou o responsável pelo posto da Funai local e nos informou que, na aldeia indígena, havia uma índia em trabalho de parto e o estado dela era grave.

Perguntamos então onde ficava a aldeia. Ele nos informou que ficava naquela direção, apontando com o dedo para o Nordeste, e complementou com a informação de que ficava a umas 4h30 de caminhão.

Perguntamos em que velocidade o caminhão viajava. Ele respondeu que em aproximadamente 40 km/h, considerando que não havia estrada, apenas tinha trilha em algumas partes e, em outras, não.

Rapidamente, repassamos as informações recebidas para a carta de navegação, traçando a nossa rota.

Com todas essas informações imprecisas, cancelamos a missão do PROJETO RADAM e decolamos levando o funcionário da Funai, como nosso navegador, rumo à aldeia indígena.

Após uns 45min de voo, voando na proa 045o, o funcionário da Funai começou a gaguejar, dizendo que nunca havia passado por aquele caminho e que estava perdido.

A essa altura estávamos voando sobre uma densa selva, sem nenhuma referência no solo, nem povoados, estradas e rios, nada que pudesse nos ajudar a encontrar a aldeia.

Mesmo assim, decidimos prosseguir até o ponto que supostamente seria a aldeia indígena.

Voamos cerca de uma hora sem que nada no solo nos pudesse orientar.

Ao chegarmos ao ponto que supostamente seria a aldeia, não avistamos nada. Tínhamos combustível para procurar a aldeia por mais uns 15min, e após retornar para Macapá, para pousar sem alternativa.

Decidimos então realizar um procedimento denominado quadrado crescente, usado quando você está perdido ou procurando algo, no nosso caso, a aldeia.

Você voa por 1 min na proa norte, após curva à esquerda de 90°, voando por 1min, em seguida, curva à esquerda de 90°, voando por 1min, após curva à esquerda de 90º, voando por 1min.

Após completar o primeiro quadrado reiniciamos o segundo quadrado, só que com cada perna, ao invés de 1min passando para dois, o terceiro quadrado com 3min para cada perna e assim por diante, a cada quadrado um acréscimo de 1min a cada perna do quadrado seguinte.

Quando iniciamos a primeira perna do quinto quadrado, avistamos uma queimada à direita e perguntamos ao funcionário da Funai se era a aldeia. Ele respondeu que não sabia, estava muito confuso e nervoso. Iniciamos a descida e, a cada segundo que passava, aumentava a nossa certeza de que realmente era a aldeia.

Tinha de ser a aldeia. Estávamos confiantes. E era! Deus estava presente na tripulação.

Ao pousarmos, a aldeia estava em polvorosa, os índios estavam pintados para guerra.

O funcionário da Funai foi o primeiro a descer, para acalmar os ânimos. Mantivemos o motor do helicóptero funcionando, pois poderíamos ser agredidos, os índios estavam revoltados pela demora do atendimento da Funai.

Após uma breve discussão sobre a ida ou não do cacique para Macapá, foi resolvido que ele iria. O cacique disse que, se ele não fosse, o helicóptero não sairia dali.

A índia foi acomodada deitada atrás, no piso do helicóptero, a sua temperatura corporal estava muito elevada.

Decolamos em direção a Macapá.

Lá atrás era uma gritaria terrível, a índia gritava de dor, e o cacique rezava gritando.

Aproximadamente 30min para chegarmos a Macapá, os gritos aumentaram bastante, estava nascendo a filha do cacique, o piso do helicóptero estava coberto de sangue, o mecânico do helicóptero que, por sorte, fazia parte da nossa equipe de resgate, tinha curso de primeiros socorros e, em função disso, teve uma participação significativa induzindo o parto.

A indiazinha era bem feinha, talvez por estar coberta de muito sangue.

Solicitamos, por meio da torre, a presença de um médico e uma ambulância.

Após o pouso, passamos uma água no piso do helicóptero e decolamos em seguida para dar prosseguimento à missão da, Projeto RADAM.

À noite fomos até o hospital para saber notícias da índia. O médico nos informou que ela e a criança estavam bem, em que pese ela ter tido um parto complicado – eclâmpsia.

Quando íamos saindo, encontramos o cacique, e ele nos perguntou se nós gostaríamos de ver a Fabiana.

Ele disse que colocou esse nome em homenagem à FAB, por ter salvado a vida de sua mulher e a de sua filha.

Quando se consegue atingir um objetivo, em que pese as inúmeras dificuldades existentes, este fato é vulgarmente conhecido como um verdadeiro “PARTO”.

Peitoral - serpentes
René Lalique

GLOBALIZAÇÃO, ECONOMIA E PANDEMIA

Afonso Farias de Sousa Junior
Cel Int
afonsofariasjunior@gmail.com

Como realidade, descortina-se um mundo novo. Até então, o que se ouvia e lia era fantasia ou ficção científica. Agora, depois da globalização, do globalismo e da pandemia, verifica-se que o sistema migrou completamente para as redes, e a telemática é essencial nesse contexto.

Salutar recordar que a primeira atividade econômica da humanidade gira em torno do período Mesolítico (de 10000 a 5000 a.C.). A partir do Período Neolítico (cerca de 5000 a 2500 a.C.), os homens foram se tornando autóctones e passaram a viver em aglomerados (aldeias, vilas etc.) sustentados pela agricultura. Essa transformação criou as condições essenciais à reprodução da vida humana – mais alimento, mais segurança.

A globalização iniciou-se desde priscas eras, mas, como forma de aproximação dos continentes por meio de empreendimentos mercadológicos, teve sua real presença nos movimentos inerentes à Revolução Industrial. A inteligência da nobreza dos países mais desenvolvidos daquela época entendeu que poderiam produzir e vender seus excedentes de forma industrial... Foi isso que despertou a Economia para a ciência (Adam Smith, David Ricardo e Thomas Malthus) e o surgimento da Administração como Ciência, resultante dessa avalanche de empreendimentos e profunda desordem estabelecida pelos novos parâmetros criados.

Durante a segunda metade do século XVIII, houve o surgimento da máquina a vapor e a transição da manufatura para a produção em larga escala maquinofatura. Na segunda metade do século XIX e até a Segunda Guerra Mundial – já no século XX –, a energia elétrica apareceu no cenário das cidades e corporações, e surgiu um grande movimento de organização dos operários. Terminada a Segunda Guerra Mundial, os avanços tecnológicos e a otimização dos processos industriais foram avassaladores (hiperprodução, hiperconsumo, monopólio das grandes empresas, ênfase na globalização, aperfeiçoamento da eletrônica, surgimento da robótica, criação da Tecnologia da Informação e Comunicação – TIC etc.).

Atualmente, vive-se a Quarta Fase da Revolução Industrial: a Indústria 4.0. São tecnologias que fazem parte de um conceito bem familiar no setor industrial: inovação, eficiência e customização são os parâmetros desta nova era. Esse fenômeno modificou fluxos, processos e procedimentos e mudou, em grande escala, a automação a troca de dados, assim como a forma de produzir e o *mindset* dos negócios. O uso intensivo de máquinas e computadores é a grande marca dessa indústria de bens ou serviços.

A Indústria 4.0 aumentou a eficiência da utilização dos recursos e incrementou sobremaneira o desenvolvimento de produtos em larga escala. Ademais, ela também propiciou a integração de países em cadeias globais de valor. Os benefícios comerciais e tecnológicos são evidentes.

Principalmente nesses últimos 20 anos, as grandes corporações muito investem em: inteligência artificial, *big data*, computação em nuvem, robótica avançada, internet das coisas, manufatura aditiva, sistemas de simulação, integração de sistemas etc.

Perante esses acontecimentos, surgiu a necessidade de educar e formar pessoas para essa nova era. E tudo isso (é recomendável) vai acontecer com a dinâmica em movimento. Como desenvolver rapidamente pessoas para atuar nesse cenário veloz, mutável e novo?

Concomitante a essa nova fase industrial, presencia-se o globalismo, termo polissêmico, que pode significar as forças (individuais ou coletivas – nas diversas formas de atuação e comportamento) que atuam nos segmentos socioeconômico, geopolítico, cultural e histórico, de determinada sociedade ou em termos globais, para impactar nos sentidos e modos de vida das pessoas.

Ultimamente, essa questão foi aclarando e percebeu-se, nesse período pandêmico, uma arquitetura gigante envolvendo diversos conglomerados.

De certa forma, esse modelo globalista reduziu a perspectiva mundial às relações de domínio do sistema capitalista e suas práticas de acumulação, desconsiderando as dinâmicas e os acontecimentos básicos das relações nacionais e internacionais.

Em termos internacionais, as forças industriais e comerciais uniram-se aos organismos internacionais e também à banda política (local, regional e nacional) e traçaram diagnósticos e prognósticos sobre os episódios e contextos de atuação nos diversos continentes.

Dirigentes públicos e privados passaram a emanar regramentos completamente desconectados da realidade e daquilo que determinavam os protocolos científicos. Impuseram normas e determinaram restrições sociais.

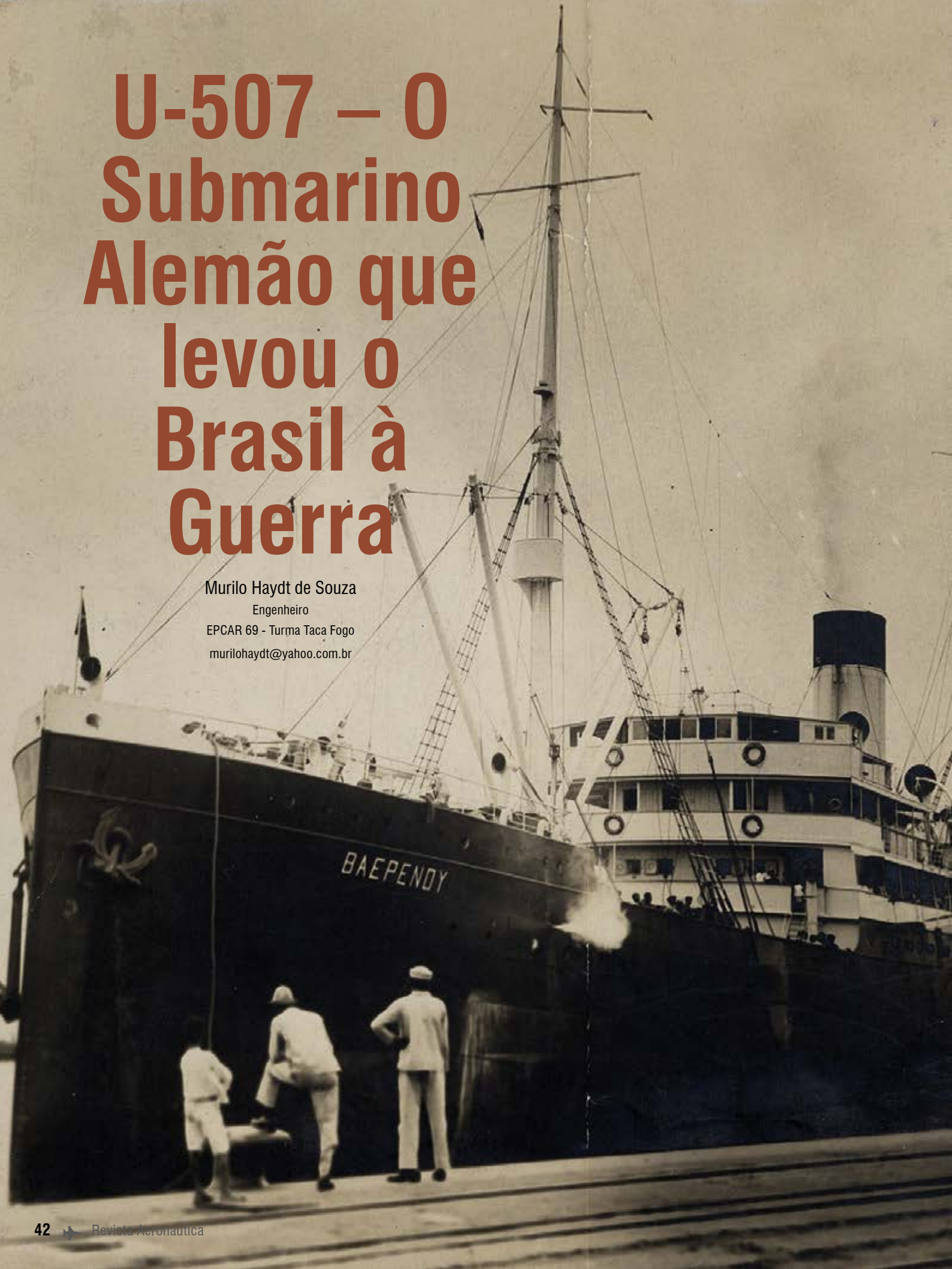
A questão comercial (aquisição de material, equipamentos e medicamentos) explodiu... Licitações foram extintas, quantidades de itens adquiridos sofreram incrementos de vulto, e o preço alcançou a estratosfera.

As forças globalistas atuaram de forma conjunta – planejada e coordenada. Criou-se um escudo para não deixar penetrar quaisquer ameaças que se impusessem. A cobertura midiática repudiava o contraditório, e a força política obrigava os cidadãos aos ditames da nova ordem. Mais aquisições, mais dinheiro, muito sofrimento. Liberdade de expressão suprimida! Mortes.

Por outros (e vários) meios e motivos, a saga continua.

U-507 – O Submarino Alemão que levou o Brasil à Guerra

Murilo Haydt de Souza
Engenheiro
EPCAR 69 - Turma Taca Fogo
murilohaydt@yahoo.com.br



Há 80 anos, em agosto de 1942, no litoral de Sergipe, iniciava-se a maior tragédia brasileira na Segunda Guerra Mundial.

Entre os dias 15 e 19 de agosto de 1942, um único submarino alemão bombardeou e afundou seis navios brasileiros, ocasionando a morte de mais de 600 pessoas. O Baependy foi o primeiro, Araraquara, o segundo, depois, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará e a barcaça Jacira. Fato que precipitou a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial.

Esses ataques foram ordenados pelo capitão de corveta da marinha alemã, Harro Schacht, comandante do submarino U-507, que havia partido em 4 de julho de 1942 da base de Lorient, localizada no litoral oeste da França, cuja missão era patrulhar uma área do Oceano Atlântico próxima à costa brasileira, com o objetivo de interceptar o tráfego de navios aliados, na rota para a África, que transportavam armas, equipamentos, combustíveis e homens dos Estados Unidos e da Inglaterra.

O Baependy zarpara de Salvador, por volta das 7 horas do dia 15 de agosto de 1942, sob o comando do capitão João Soares da Silva, transportava a bordo 233 passageiros e 73 tripulantes, sendo a maioria militares do 7º Grupo de Artilharia do Exército e familiares que se destinavam a Recife.

Segundo o diário de guerra do capitão Schacht, ele tinha avistado, no início da noite do dia 15 de agosto de 1942, um navio a vapor, como uma embarcação de cargas e passageiros a nove milhas náuticas no rumo 28º. Ao escurecer, o vapor acendeu suas luzes de navegação, porém, não identificou as marcas de neutralidade de bandeira e o nome do país no casco.

Schacht seguiu em direção ao navio brasileiro e, quando chegou a 1.500 metros de distância, às 18 horas e 53 minutos, disparou dois torpedos, errando o alvo. O submarino continuou a aproximação e, às 19 horas e 12 minutos, disparou mais dois torpedos.

Nesse momento, os passageiros do Baependy sentiram um forte impacto.

Na noite de 15 de agosto de 1942, era o aniversário do imediato do navio, e uma pequena banda animava o jantar. Em meio à comemoração, um choque sacudiu a embarcação. As vidraças quebraram, o madeirame rangeu, e o navio adernou.

As pessoas, assustadas, corriam desnorteadas quando o segundo torpedo acertou os motores da embarcação, lançando labaredas que chegavam à altura do mastro principal, como contou o capitão Lauro Moutinho dos Reis, um dos 36 sobreviventes da tragédia.

Não houve tempo para nada. Nem um SOS a tripulação conseguiu enviar. O navio naufragou, e 270 pessoas morreram, entre as vítimas a Sra. Dulce Motta Haydt, minha avó, que havia embarcado para encontrar meu avô, que à época comandava uma unidade do exército em Recife.

Tal número de perdas humanas fez do ataque ao Baependy o maior desastre de um navio mercante brasileiro até os dias de

Capitão de corveta da marinha alemã, Harro Schacht, comandante do submarino U-507.

hoje e, se o número de vítimas não foi maior, deve-se ao fato de que uma das baleeiras se desprendeu de seus ganchos por acaso quando o navio afundava.

Apenas uma baleeira chegou, no dia 16 de agosto de 1942, em um local conhecido por Moita Verde, ao sul de Rio Real (BA), com 28 pessoas. Outras oito, quase mortas, agarradas a destroços de madeira, chegaram à terra no dia 17 de agosto. Somente 18 tripulantes e 18 passageiros se salvaram.

Após afundar o Baependy, Schacht saiu em patrulha, e duas horas depois encontrou o navio Araraquara, também uma embarcação de carga e passageiros, e disparou mais uma vez torpedos que partiram o navio ao meio, matando 131 pessoas.

Em seguida, Schacht, já na madrugada do dia 16 de agosto de 1942, no litoral norte da Bahia, avistou o navio Aníbal Benévolo, e o torpedeou. A embarcação brasileira afundou muito rápido, e apenas quatro pessoas se salvaram, do total de 154.

No dia 17 de agosto de 1942, o submarino U-507 avistou e torpedeou o navio Itagiba, também de carga e passageiros. O torpedo atingiu o navio no meio, e os passageiros e os tripulantes tiveram tempo de abandonar a embarcação em botes salva-vidas. As embarcações Aragipe e Arará, que estavam próximas, resgataram os sobreviventes. No momento em que o Arará recolhia sobreviventes, Schacht disparou mais um torpedo que o atingiu e veio a afundar. Dos 35 tripulantes do Arará, apenas 15 sobreviveram.

Depois desses ataques, o U-507 ainda afundou a barcaça de transporte de mercadorias Jacyra, que tinha sido abordada.

Na Capital Federal, Rio de Janeiro, no dia 18 de agosto de 1942, os jornais noticiaram os ataques. Ao tomar conhecimento dos fatos, a população ocupou as ruas da cidade durante dois dias, exigindo retaliação, vingança e guerra. Os jornais mostraram-se afinados com a ira popular. Editoriais e artigos assinados eram unânimes em condenar o ato de guerra alemão contra o Brasil e exigir atitude à altura do governo brasileiro.

Finalmente, no dia 22 de agosto, Vargas anunciou o chamado "estado de beligerância", que significava na prática a entrada do Brasil na guerra.

Schacht retornou à base, mas, em 28 de novembro de 1942, partiu novamente para a costa brasileira e, no dia 13 de janeiro de 1943, o U-507 foi localizado e destruído próximo à costa do Ceará por um avião Catalina da frota dos Estados Unidos, comandado pelo Tenente Aviador Lloyd Ludwig e sua tripulação, que utilizaram bombas de profundidade. Não houve sobreviventes entre os 54 tripulantes do U-507.

Submarino U-507

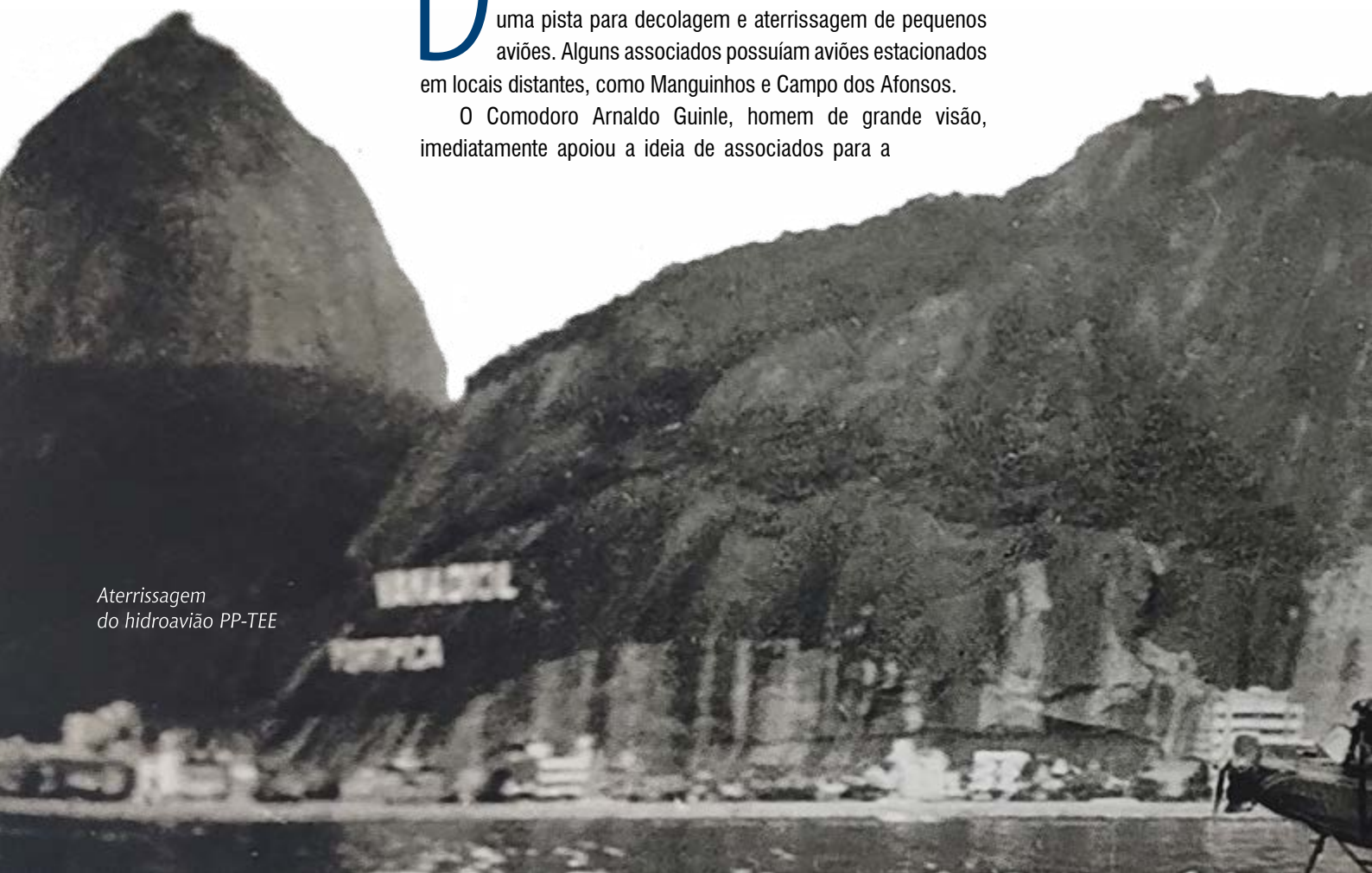
Aconteceu, no dia 08 de setembro, na Sede Central, cerimônia de hasteamento da bandeira nacional em homenagem ao bicentenário de Independência do Brasil. O evento ocorreu um pouco antes do início de uma das aulas da 11ª edição do Curso Pensamento Brasileiro, promovido pelo Departamento Cultural do CAER, e contou com a presença do Presidente do Clube, Major Brigadeiro do Ar Marco Antonio Carballo Perez, diversos oficiais da reserva e dos alunos do curso.

AVIAÇÃO NO FLUMINENSE YACHT CLUB

Samuel Ruben Israel
Engenheiro
divulgação@icrj.com.br

Depois de ter concluído o cais e o aterro hidráulico, observou-se que havia no local um terreno longo de mais de 458m de extensão, o que permitia ser usado como uma pista para decolagem e aterrissagem de pequenos aviões. Alguns associados possuíam aviões estacionados em locais distantes, como Manguinhos e Campo dos Afonsos.

O Comodoro Arnaldo Guinle, homem de grande visão, imediatamente apoiou a ideia de associados para a



Aterrissagem do hidroavião PP-TEE

criação de um núcleo de aviação desportiva, e assim surgiu a Aviação no Fluminense Yacht Club.

A pista de aviação era de grama, com mais ou menos uns 600m, separada com 1,40m de plantas Ficus (figueiras), que ficavam alinhadas com a piscina de barcos, e tinha como limite o local onde hoje fica o Corpo de Bombeiros Marítimos.

A atividade dos aeronautas era bastante movimentada, sendo as decolagens feitas no sentido da Praia de Botafogo, e os pousos, no sentido oposto.

Não havia torre de controle e sim uma biruta em cima do Hangar 3, que determinava a orientação do vento.

A pista era separada da rua por uma mureta, de modo que os transeuntes podiam observar a atividade dos aviões em suas chegadas e partidas.

Faziam-se revoadas com os seguintes destinos: Rio-São Paulo; Porto Seguro; Guataporé; Tremembé; Maricá; Cabo Frio e outros destinos.

Como não havia na época equipamentos para abastecimento de combustível, ele era feito de uma forma bem improvisada, com duas pessoas usando um carrinho de duas rodas, que carregava um tambor de aço contendo 180 litros de gasolina de aviação, importada, pois o Brasil não produzia este produto. Usavam escadas para abastecer os aviões de asa alta, onde era injetada a gasolina, filtrada por um saco de camurça dentro de um funil de ferro, para reter as impurezas, e bombeada manualmente.

A maior parte dos aviões era de origem americana: os Piper Cubs, os Taylorcraft e os Rearwin. Havia também um Stinson biplane de asa parasol, pintado em verde e amarelo e pertencente a Hugo Hamann, que ganhava destaque. Alguns aviões de origem alemã, tais como o Bücher e o Stieglitz, atendiam aos amantes da acrobacia. A escola de pilotagem brevetava pilotos. Alguns se dedicaram ao voo comercial, como João José Bracony, Amarildo Rocha Souza Filho e outros que seguiram para as Forças Armadas, como o Almirante Roberto Mario Monerat (Marinha de Guerra) e Joel Clapp (Exército).

No ano de 1938, por iniciativa de Arnaldo Guinle, foi promovida uma alteração nos estatutos, a fim de ser incluído o esporte da aviação, como uma das atividades do clube. Além de agradável e excitante para os associados, essa medida representou um aumento de captação de recursos para que o Fluminense Yacht Club pudesse dar andamento aos projetos de manutenção e desenvolvimento do clube.

O Comodoro Arnaldo Guinle, diante do sucesso do Departamento da Aviação, sugeriu ao Conselho Deliberativo que, em conjugação com o Ministério da Marinha, fizesse um acordo para formar um Corpo de Aviadores Civis "em condições de ser úteis ao país", legando-nos a crença de que os nossos pilotos constituíam uma reserva das forças militares.

Para a instrução dos candidatos ao curso de pilotagem, foi inicialmente contratado o americano David Mac Manning, para o aperfeiçoamento dos pilotos e outros instrutores, como Armando Level, Rubem Abrunhosa (Bimba), Amarilio Rocha Souza Filho e Homero Bezerra.

Na década de 1940, ainda em seu primeiro mandato presidencial, Getúlio Vargas decidiu incentivar a aviação com a criação da campanha "Asas para o Brasil", que tinha por finalidade angariar o suporte financeiro de empresários brasileiros para equipar, com pelo menos um avião, os aeroclubes do país. O Fluminense Yacht Club foi contemplado com duas aeronaves, uma de prefixo PP-TLL, doada pelos irmãos Jorge e Darke Bhering de Mattos e batizada com o nome Darke David Bhering de Mattos, pai dos doadores. Mario Rebello d'Oliveira doou o PP-RJK, com o nome Marquês do Herval. O "batismo" das aeronaves no clube contou com a presença do Presidente Getúlio Vargas, acompanhado de personalidades importantes que compareciam aos eventos comemorativos para a entrega das aeronaves, entre elas Gago Coutinho e Assis Chateaubriand, este presidente dos Diários Associados e copatrocinador de raides aéreos entre cidades, como Campos e Porto Seguro, com passagens pelo campo de pouso que o clube utilizava em Saquarema.

A fatalidade alcançou algumas vezes esse grupo de aviadores solidários, tendo sido sacrificados em acidentes três dos nossos pilotos. O primeiro foi Bento Oswaldo Cruz, em fevereiro de 1941, desaparecido durante voo num Aeronca, de propriedade de Armando Level. A aeronave jamais foi encontrada, não obstante as buscas lideradas por Petrônio de Almeida Magalhães, vice-comodoro e diretor do Departamento de Aviação, a bordo do seu Santa Ignez, um Rearwin prefixo PP-TEE.

O então ministro Salgado Filho compareceu a um evento de incentivo no Fluminense Yacht Club, no ano de 1941, para a entrega de uma das aeronaves. Contudo, nesse mesmo dia, ocorreria uma grande tragédia. O avião no qual voava o piloto Renê Tacola, famoso por realizar manobras impensáveis,

perdeu as duas asas durante uma acrobacia e caiu no mar, a poucos metros da murada da Avenida Portugal, na Urca, e fronteira ao clube.

Testemunha ocular da tragédia, o Capitão e futuro Tenente Brigadeiro Francisco José Corrêa de Mello, o "Mello Maluco", ciente do efeito destrutivo que a queda da aeronave provocaria à campanha em prol da aviação no país, decolou imediatamente na presença de todos, sobre a multidão ainda em choque, pilotando um biplano e fez um show de manobras acrobáticas, inclusive voando com o avião invertido, com a cabeça do piloto para baixo, sobre toda a extensão da pista. Essa teria sido uma boa tentativa de amenizar o trágico fato, porém, o fim das atividades aéreas do clube não tardaria a chegar.

Iniciada a Segunda Guerra Mundial, o piloto Darke Bhering de Oliveira Mattos apresentou-se em 1942, antes da participação bélica brasileira, para ingressar na U.S. Air Force como voluntário, voando em seu próprio avião. Para tal, era exigido um exame médico então somente exequível no Campo dos Afonsos. Ele possuía, além de hidroavião, um outro avião terra, asa baixa, moderno, veloz e instável, marca Culver Cadet prefixo PP-THX. Nele iria ao Campo dos Afonsos, pois pousaria em terra. Infelizmente, Darke decolou para a morte, já que o Culver que pilotava caiu na água, próximo à cabeceira da pista do Fluminense Yacht Club. Foi socorrido, mas não sobreviveu. O seu irmão, Jorge de Mattos, também, em outro avião, seguiria para o Campo dos Afonsos, com o mesmo objetivo do irmão Darke e, em voo, teve a infelicidade de assistir ao acidente, voltando imediatamente ao campo do Fluminense Yacht Club, onde teve a oportunidade de prestar socorro ao irmão e vê-lo falecer no local.

Ainda que lamentando as perdas, a experiência da Escola de Aviação do Fluminense Yacht Club foi altamente relevante, brevetando 230 alunos até o ano de 1945, segundo relatório apresentado por Martinho Segreto à Diretoria, em 16 de janeiro de 1946, destacando-se, entre os brevetados, os sócios que tinham muita frequência no Clube: Agesilao Dutra, Alexandre Delamare Garcia, Aloizio Fontelle da Silva, Antonieta Rangel, Bento Osvaldo Cruz da Costa, Charles Herba, Clito Barbosa Bokel, Diva Carneiro da Cunha, Edgard Rocha Souza, Fábio de Andrada, Hugo Hamman, Ignácio Jorge Nogueira, Jayme Leal Costa Filho, Jayme Leivas Bastião Pinto, João Donato de Oliveira Filho, João Gentil Filho, Joel Klapp, Leopoldo Antunes Maciel, Lindalva Milhomem Campos, Madelaine Breau Roincé, Orlando Meringolo, Oswaldo Pinto, Othon Dias, Paulo Machado Lomba, Petrônio de Almeida Magalhães, Roberto Mario Monerat, Vasco Sotto Mayor, Vito Dumas.

Entre os alunos da Escola de Aviação do Fluminense Yacht Club, destacava-se Vito Dumas, que foi homenageado pelo Conselho Deliberativo, em 06/11/1965, como participante do quadro social do clube como Membro Honorário. Navegador solitário argentino que arribou por aqui, integrou-se ao clube e à prática da aviação, retomando mais tarde o seu caminho no mar para dar voltas ao mundo.

A pista utilizada pelos nossos pilotos, de pouco mais de 400m de extensão, sempre representou riscos e, por sua posição entre o mar e a Avenida Pasteur, e com a construção de novos edifícios de altura elevada no Morro da Viúva e na Praia de Botafogo, o Campo de Aviação teve a parte terrestre desativada pelo Ministério da Aeronáutica, em outubro de 1945. Houve reunião do Conselho Deliberativo na época confirmando o fim da atividade de aviação terrestre no clube, permanecendo somente com hidroaviões, usando aviões apropriados com flutuadores que desciam na rampa próxima ao hangar de aviação. Destacavam-se: Petrônio de Almeida Magalhães, o então Capitão Level, Darke de Mattos, Jorge Mattos e Tufic Saad.

Atualmente, o local onde ficava a rampa dos hidroaviões é o Hangar 3, ou Hangar Darke de Mattos, que acolhe veleiros em substituição aos muitos aviões que ali foram abrigados.

E assim acabou a era da aviação terrestre no Fluminense Yacht Club, permanecendo apenas a parte de hidroavião.

Em 1940, por ocasião da visita de Gago Coutinho (ao centro) ao clube, recebido pelo Vice-comodoro Petrônio Magalhães e pelo Brigadeiro Armando Trompowsky.

zetra

eConsig

TENHA A GESTÃO DOS SEUS CONSIGNADOS DE FORMA DIGITAL

Com o aplicativo eConsig, você tem crédito com juros mais baixos e consegue:

- 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**

App Store Google play