

Revista  **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 317
2022



EXPEDIENTE

Out a Dez ▪ 2022

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

Aeronave
de caça
Gripen.

Foto de capa:
Sgt Bianca/FAB

ISSN 0486-6274



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



SEDE CENTRAL

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

Superintendente

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Diretor Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor Social, Tecnologia da Informação e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor Financeiro e Patrimonial

Cel Int Genivaldo Bezerra de Oliveira

Diretor Administrativo

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 Inf Jupiaci Tadeu Martins Belo

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

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
<i>Marco Antonio Carballo Perez</i>
Maj Brig Ar | 24 | A Navegação
Astronômica...
<i>Astor Nina de Carvalho Netto</i>
Ten Brig |
| 4 | Baile do Aviador | 26 | Cenário do Único Combate
Aéreo no Brasil...
<i>Claudio Moreira Bento</i>
Cel Ex Eng |
| 6 | Encerramento do Curso do
Pensamento Brasileiro e
Aeronáutico | 28 | Parnamirim
e a Segunda Guerra
<i>Paulo Pinheiro de Viveiros</i> |
| 10 | História do Clube
de Aeronáutica | 32 | O Fim do Sendero
Luminoso
<i>Hugo Barreto Macedo</i>
Cel Av |
| 16 | A Democracia Brasileira
e a Harmonia...
<i>Ives Gandra da Silva Martins</i>
Jurista | 34 | 1º GTT
Operação Repatriação
<i>Emerson Chaves Cezar</i>
Maj Av |
| 19 | A Política e as Forças
Armadas
<i>Araken Hipólito da Costa</i>
Cel Av | 38 | Nacionalismo: Influxos e
Refluxos
<i>Oswaldo Albuquerque Fonseca</i>
Cel Aer Eng |
| 21 | Resgate Noturno na Selva
<i>Pedro Bittencourt de Almeida</i>
Cel Av | 42 | A Herança do Império...
<i>José Gabriel Pena de Moraes</i>
Médico |
| 22 | Transporte de um Urutu e de
um Cascavel para o Iraque
<i>Venancio Grossi</i>
Maj Brig Ar | 46 | Reflexões
sobre a Vida
<i>Ives Gandra da Silva Martins</i>
Jurista |

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Prezados leitores, civis e militares:

Recentemente, passamos por eleições conturbadas e questionadas. Apuração tensa, resultado bastante apertado e país dividido. Se nada diferente acontecer, aquele cidadão deverá subir a rampa. Esperemos que as nuvens cinzentas, que se avizinham, se dissipem em poucos meses e possamos chegar ao final do ano que vem, com um belo céu azul e ensolarado! Céu de brigadeiro!

Nossa última edição de 2022 está bastante densa, recheada de excelentes matérias de momentos históricos, nacionais e internacionais, e alguns “causos” aeronáuticos bastante ricos. Leitura bem interessante para os nossos seguidores!

Agradecemos aos nossos colaboradores, que nos ajudam com excelentes conteúdos para a nossa *Revista*, particularmente ao renomado Jurista Dr. Ives Gandra, que sempre nos prestigia com seus belíssimos textos.

O Natal se aproxima, e gostaríamos de desejar que os nossos leitores tenham uma bela noite, com muita harmonia, paz e união, ao redor de uma linda mesa, para uma ceia requintada, sempre se lembrando de quem é o Aniversariante!

Desejamos, também, um Ano Novo maravilhoso, na medida do possível, pleno de saúde, paz, resiliência e muitas realizações positivas. Segue o jogo...

Que o verão seja muito bem-vindo, com bastante sol e poucas das costumeiras tempestades. Aos nossos sócios, esperamos que curtam bastante as nossas sedes, particularmente a lacustre, que tem atraído bastante movimento e vem sendo muito elogiada. Vejam as fotos no *site*: www.caer.org.br.

Tenham, todos, uma ótima leitura.

Feliz Natal e próspero Ano Novo!

Ho Ho Ho...

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



Aeronave PU-FTF adquirida pelo Clube de Aeronáutica está disponível para os sócios.

Visita ao CAER Graduados Master

No dia 19 de outubro, foi realizada, na Sede Central, uma palestra sobre o Pensamento Brasileiro para uma turma de 17 Suboficiais, selecionados pelo Comando da Aeronáutica, que estão realizando o curso de formação para Graduado Master, conduzido pela Universidade da Força Aérea. O referido curso tem por objetivo capacitar graduados para o exercício das atribuições como elementos de ligação entre o Comando e as praças, nas Organizações Militares, de modo a promoverem ações e iniciativas de fortalecimento da disciplina, da moral, da carreira, da motivação, do bem estar, da satisfação profissional e do apoio à família militar.

Antes da realização da palestra, os graduados receberam as boas-vindas do Presidente do Clube de Aeronáutica, Major Brigadeiro do Ar Marco Antonio Carballo Perez, que agradeceu a presença de todos e reforçou a importância de se conhecer mais acerca do tema. A realização da palestra ficou a cargo do Coronel Aviador Araken Hipolito da Costa, Diretor Cultural do Clube de Aeronáutica (CAER) e Coordenador do Curso Pensamento Brasileiro.



77ª Edição “Picadinho Jesus está chamando”

O tradicional almoço “Picadinho Jesus está Chamando”, do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA), foi promovido pela Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC), no dia 8 de outubro, na Sede Central do Clube de Aeronáutica (CAER) e contou com a presença do Comandante da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro do Ar Carlos de Almeida Baptista Junior, de oficiais-generais do Alto Comando, oficiais da ativa e da reserva. O encontro tem como propósito relembrar a história da missão cumprida pelo 1º GAVCA, no norte da Itália, durante a Segunda Guerra Mundial, e, ao mesmo tempo, celebrar os honoráveis militares da Força Aérea Brasileira (FAB), que estiveram na batalha, honrando o juramento de defender o Brasil com o sacrifício da própria vida.

Este ano, graças à tecnologia, o evento não se resumiu apenas aos participantes que estiveram presentes no CAER. Caçadores de outros estados puderam acessar via internet e participar online da reunião principal, no Rio de Janeiro. Destaque para a cidade de Natal, que reuniu 35 pessoas.

A primeira parte do evento foi conduzida pelo Presidente da ABRA-PC, Brigadeiro do Ar Teomar Fonseca Quirico, que falou sobre a importância da preservação das tradições e das novas gerações seguirem mantendo o legado dos Veteranos da Campanha da Itália. Ele aproveitou para exibir o filme original do desembarque do 1º Grupo de Caça no Porto de Livorno e encerrou lembrando dos companheiros falecidos no último ano.

Na sequência o piloto mais antigo, o Tenente Brigadeiro do Ar Baptista, brindou a todos com histórias maravilhosas da sua brilhante carreira na FAB. Fechando a parte formal do evento, o Comandante da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro do Ar Baptista Junior, contou sobre a sua emoção em visitar os locais em que o Brasil atuou na Itália, e como foi rica essa visita, para aumentar mais ainda o respeito pelos nossos veteranos.

O encerramento foi conduzido pelo mestre de cerimônias, Coronel Aviador Flávio Caitora Kauffmann, que convocou todos a cantarem a Canção Bandeirantes do Ar.

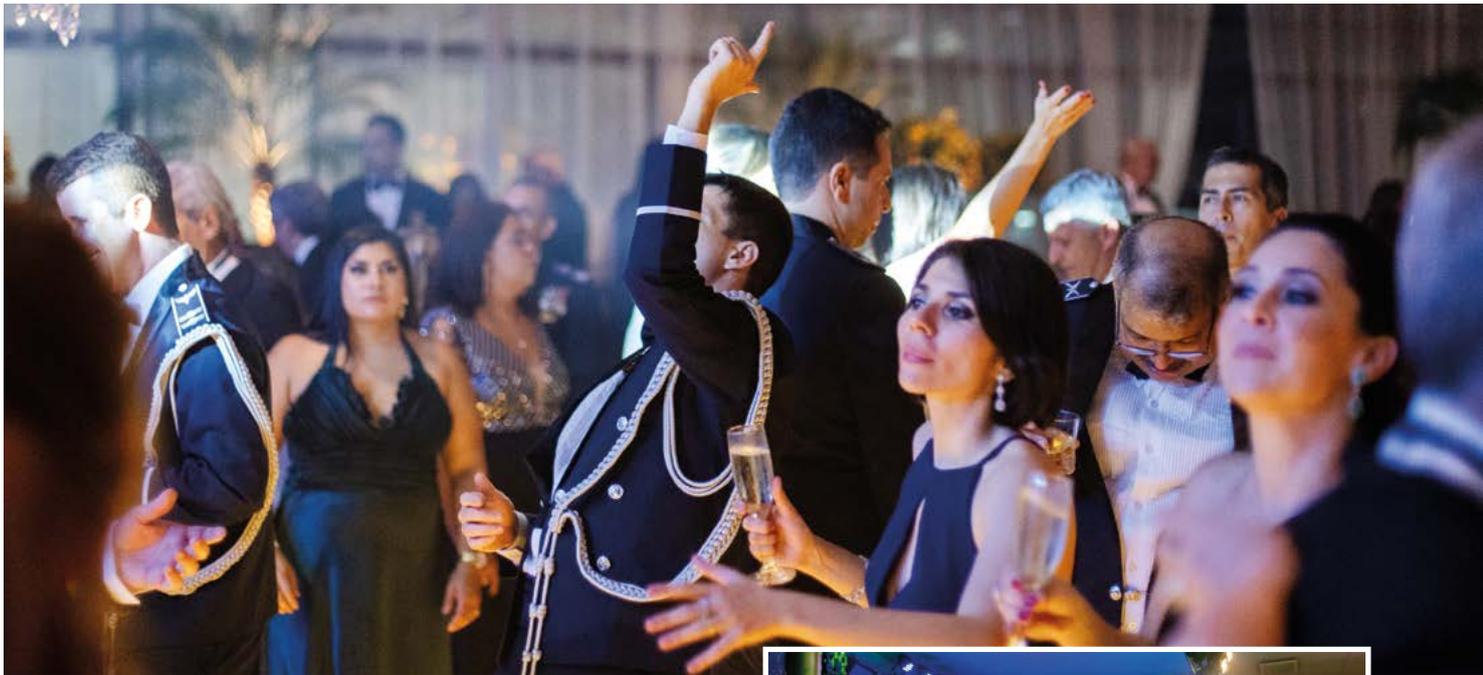
Que venha o Picadinho 2023!

Comandante da Aeronáutica,
Ten Brig Ar Baptista Junior.



BAILE DO AVIADOR





Após dois anos, em função da pandemia da covid-19, aconteceu, no dia 28 de outubro, na Sede Central do Clube de Aeronáutica (CAER), o memorável Baile do Aviador, em comemoração ao Dia do Aviador e da Força Aérea Brasileira (FAB).

O evento foi bellissimo, reunindo mais de 650 convidados, que celebraram o 116º Aniversário do 1º Voo do Aeroplano 14-BIS do inventor Alberto Santos-Dumont. O baile contou com elementos, cenários e personagens vestidos com trajes de época, alusivos a Santos-Dumont como forma de homenageá-lo, além de uma réplica do Demoiselle, avião também criado por ele. Logo na entrada, os convidados eram recepcionados por eles ao som de música ambiente. A sofisticação também foi a tônica do evento, que contou com decoração impecável e ofereceu diversos atrativos aos presentes.

Por volta das 23h30, o Presidente do CAER, Major Brigadeiro do Ar Marco Antonio Carballo Perez, fez um pronunciamento destacando a genialidade e o brilhantismo do Santos-Dumont. Na sequência, agradeceu a presença de todos, passando a palavra para o Comandante do Terceiro Comando Regional (III COMAR), Major Brigadeiro do Ar José Madureira Junior. Após as palavras do Maj Brig Ar Madureira, o mesmo convidou o Tenente Brigadeiro do Ar João Tadeu Fiorentini, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), a juntar-se a ele e Maj Brig Perez, além de suas respectivas esposas. O Ten Brig Fiorentini, convidou a todos para fazerem um brinde em homenagem ao Dia do Aviador e à FAB. Logo após, todos cantaram emocionados o Hino do Aviador.

Dentre os convidados especiais, estavam diversos oficiais-generais das Organizações Militares do COMAER na área do Rio de Janeiro e autoridades civis e militares.

O Baile do Aviador de 2022 mostrou, uma vez mais, a importância da tradição e do conagraçamento de homens e mulheres que compõem a nossa Força Aérea Brasileira.



Maj Brig Ar Perez, Ten Brig Ar Fiorentini, Maj Brig Ar Madureira e suas esposas



ENCERRAMENTO DO XI CURSO DO PENSAMENTO BRASILEIRO

O XI Curso do Pensamento Brasileiro foi concluído, na manhã do dia 20 de outubro de 2022, com a realização de um belo evento. Iniciado em agosto de 2022, o curso diplomou 40 pessoas que participaram das 20 horas de aulas e palestras ao longo de dez semanas.

A solenidade de diplomação aconteceu, na Sede Central, no Salão Costa Business, e foi aberta ao som do Hino Nacional. Em seguida, o Cel Av Araken Hipolito da Costa, Diretor Cultural do Clube de Aeronáutica (CAER) e Coordenador do Curso, convidou o Presidente do CAER, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez, o ex-Presidente do Clube, Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa, e o Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado, Primeiro Vice-Presidente, para compor a Mesa Diretora da cerimônia.

Ao abrir o evento, o Presidente do CAER, parabenizou os presentes pela realização do Curso e agradeceu o Cel Araken pelo empenho e brilhante trabalho realizado na coordenação do mesmo. Na sequência, aconteceu a entrega dos certificados de conclusão.

Após a entrega dos diplomas, o Coronel Araken, proferiu algumas palavras sobre o que é o Pensamento Brasileiro e como foi introduzido no CAER; agradecendo em particular aos presidentes do Clube por aprovarem e manterem, ao longo de 11 anos o Curso do Pensamento Brasileiro.



O Curso do Pensamento Brasileiro de 2022 teve início no dia 04 de agosto e término em 06 de outubro, com a diplomação de 40 pessoas. Confira como foi.

PENSAMENTO BRASILEIRO

A palestra “Pensamento Brasileiro”, proferida pelo Cel Av Araken Hipolito da Costa, Diretor Cultural do Clube de Aeronáutica (CAER) e Coordenador do Curso, foi escolhida para abrir o curso, no dia 04 de agosto, e preparar os alunos para a sequência de conteúdos que viriam pela frente.



AMEAÇAS AO BRASIL (AMAZÔNIA)

No mesmo dia, o General de Exército Luiz Gonzaga Schroeder Lessa, atual Presidente da Academia Brasileira de Defesa e ex-Comandante Militar da Amazônia, deu continuidade os atividades do Curso, palestrando sobre a Amazônia Brasileira, os seus desafios e as suas ameaças.



HISTÓRIA E POLÍTICA – PENSAMENTO AERONÁUTICO

No dia 11 de agosto, o palestrante Ten Brig do Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes foi o responsável por palestrar brilhantemente sobre o Pensamento Aeronáutico, os seus conceitos, o seu surgimento e a sua história.



GUERRA DO PENSAMENTO AERONÁUTICO

No dia 25 de agosto, os alunos do curso assistiram a apresentação sobre guerra dentro do contexto do Pensamento Aeronáutico, conduzida pelo Cel Av Luiz Fernando Póvoas da Silva.



CULTURA BRASILEIRA

O Cel de Art Frederico José Bergamo de Andrade trouxe, no dia 18 de agosto, a importância da Cultura Brasileira para formação de nossa nacionalidade.



LITERATURA BRASILEIRA

Ainda no dia 25, Carlos Nejar, poeta, ficcionista, tradutor, crítico literário brasileiro, membro da Academia Brasileira de Letras e da Academia Brasileira de Filosofia, proferiu sobre a rica e profícua Literatura Brasileira.



PRIMEIRA TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL

O Brig Ar Roberto Ferreira Pitrez, Subdiretor da Divisão de Divulgação do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), palestrou, no dia 1º de setembro, sobre a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, realizada por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, um marco da navegação aérea mundial que completou 100 anos em 2022.



100 ANOS DO TENENTISMO

O centenário do Tenentismo, importante movimento político-militar da história brasileira, foi tratado pelo Ten Cel do Exército, Pós-doutorando em História Política pela UERJ e instrutor da Escola Superior de Guerra (ESG), Gilberto de Souza Vianna, em sua aula, também no dia 08 de setembro.



A FAB NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O atual Presidente da Associação Brasileira dos Pilotos de Caça (ABRA-PC), Brig Ar Teomar Fonseca Quírico, realizou, no dia primeiro de setembro, palestra sobre a nobre atuação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial.



100 ANOS DA SEMANA DE ARTE MODERNA

Os 100 anos da Semana de Arte Moderna foram trazidos como tema para a palestra do Doutor em História Social e mestre em História do Brasil pela UFRJ, Marcus Tadeu Daniel Ribeiro, realizada em 15 de setembro.



LIDERANÇA PENSAMENTO AERONÁUTICO

O Ten Cel Aviador Flávio Caitora Kauffmann abriu as atividades do dia 08 de setembro e foi o responsável por palestrar sobre um tema vital e significativo para formação do oficial aviador, "Liderança e Pensamento Aeronáutico".



ARTE BRASILEIRA

O ex-diretor do Teatro Municipal do Rio, o conceituado artista e produtor, Fernando Bicudo, palestrou para os alunos do curso, sobre a arte brasileira, no dia 22 de setembro.



EDUCAÇÃO

Ricardo Vélez Rodríguez, filósofo, ensaísta, teólogo, professor colombiano naturalizado brasileiro e ex-ministro da educação, foi o palestrante do dia 29 de setembro, trazendo um panorama completo sobre a educação no Brasil, os seus desafios, as soluções e também sobre o pensamento político brasileiro contemporâneo.



FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Para fechar o último dia de atividades do curso, os alunos contaram com a palestra do Ten Brig Ar Marcelo Kanitz Damasceno, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, que falou sobre a estratégia do Estado-Maior da Aeronáutica, os seus desafios contemporâneos, além da evolução histórica da Força Aérea Brasileira.



Para celebrar o término de mais uma edição do Curso do Pensamento Brasileiro, aconteceu também, no dia 20 de outubro, no salão Costa Gold, um coquetel de confraternização para os alunos.

HISTÓRIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Após o velório ao corpo do Maj Vaz, no CAER, seguiu-se o cortejo, acompanhado por cerca de 5 mil pessoas, percorrendo a Avenida Rio Branco, em direção ao Cemitério de São João Baptista, em Botafogo. Dentre os presentes, estavam o ex-presidente Marechal Eurico Gaspar Dutra; o presidente do Supremo Tribunal Federal, ministro José Linhares; o cardeal arcebispo do Rio de Janeiro, Dom Jayme de Barros Câmara; o ministro da Justiça, Tancredo Neves; os três ministros militares: Brig Ar Nero Moura, da Aeronáutica, General Zenobio da Costa, da Guerra, e Almirante Renato Guillobel, da Marinha; o chefe da Casa Militar, General Aguiinaldo Caiado de Castro, representando o presidente Getúlio Vargas; senadores, deputados, altas patentes das Forças Armadas e a sociedade civil

A formação do Clube de Aeronáutica se funde com a criação do Ministério da Aeronáutica, em meio à Segunda Guerra Mundial, quando também os segmentos aéreos do Exército e da Marinha são integrados em uma força militar aérea única. O ministério é criado por meio do Decreto nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941. Assinado pelo então Presidente Getúlio Vargas, transferiu para a Aeronáutica militares, servidores civis, aviões e instalações da Marinha, do Exército e do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Nesse período, as escolas de Aviação Militar e Naval se transformam na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, responsável pela formação de oficiais aviadores. Foi também criada a Escola de Especialistas de Aeronáutica (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975). Entretanto, a organização militar para a formação do Clube é pausada devido ao conflito bélico mundial, e retomada em 5 de agosto de 1946, ano seguinte ao término da guerra. Iniciativa do então ministro da Aeronáutica Brig Ar Armando Figueira Trompowsky de Almeida, também foi ele a primeira personalidade militar a idealizar o Clube de Aeronáutica, chegando a reunir 314 oficiais para a fundação da instituição.

Outros nomes foram inscritos nas páginas da história da organização pelo pioneirismo – os Marechais do ar Eduardo Gomes, Ivo Borges, Ignácio de Loyola Daher, Fábio de Sá Earp, o Ten Brig Ar Gabriel Grün Moss, o Maj Brig Ar Gervásio Duncan de Lima Rodrigues, e os Brigadeiros do ar Raul Ferreira Viana Bandeira e Albuquerque Lima. Moldaram nas suas ações o idealismo e a certeza de que faziam algo grandioso em benefício de uma força aérea que nascia e teria, no Clube de Aeronáutica, um fator de coesão tão necessário, como uma vertente para, não apenas congregar militares da Força Aérea Brasileira, mas para a integração das Forças Armadas do país, estabelecendo um vínculo entre elas, como parte do seu objetivo estratégico de se pensar a aviação e o Brasil.

O CAER torna-se mais do que palco político, um local de apoio e fomento do círculo militar e de suas vertentes, sobretudo, nas décadas de 1950 e 1960. Um dos casos emblemáticos que marca essa significação é o “Atentado da Rua Toneleros”, ocorrido no dia 5 de agosto de 1954, que causou a morte do Maj Rubens Florentino Vaz (Aeronáutica) e ferimentos no jornalista Carlos Lacerda, por um membro da guarda pessoal do então presidente Getúlio Vargas (1930-1945; 1951-1954). O corpo do Maj Vaz foi velado na Sede Central do Clube, onde também se celebrou uma missa de corpo presente. A inconformidade com tal acontecimento levou os oficiais gerais da Aeronáutica a se reunirem, no dia 22 de agosto, na Sede Central do Clube, para um ultimato, exigindo o afastamento de Vargas, que se suicidaria dois dias depois.

À época havia muito envolvimento político, e a presidência do Clube era impulsionada por oficiais militares da ativa, o que propiciava maior movimentação da instituição, por congregarem os pares com frequência para debater os rumos da Aeronáutica e do país.



Cap Av José Chaves Lameirão e Maj Av Haroldo Veloso

Entretanto, essa situação passa a mudar a partir de 1991, quando o seu quadro diretor passa a ser composto por oficiais da reserva.

Durante esse período, de movimentação política, a presidência do CAER se faz presente, como se observa nos envolvimento políticos e nas manifestações da época.

Empossado como presidente do CAER, em julho de 1955, o então Brig Ar Henrique Fleiuss, que havia assumido o comando da Escola de Aeronáutica, manteve-se na presidência até julho de 1957. Reconhecido pela sua liderança democrática e moderada passou, posteriormente, a substituir o Brig Ar Vasco Alves Seco, no comando da Aeronáutica, em 20 de março de 1956. Sua posse ocorreu no início do governo do presidente Juscelino Kubitschek, quatro meses após o Movimento de 11 de Novembro (1955), que representou a tentativa de impedir a posse do recém-eleito presidente, também denominado JK, e do seu vice, João Goulart (Jango).

Nesse episódio, o então ministro da Guerra demissionário, Gen Ex Henrique Batista Teixeira Duffles Lott, comandou o cerco ao Palácio do Catete, a ocupação dos quartéis de polícia e da sede da companhia telefônica para assegurar a posse com êxito.

Além disso, o Brig Fleiuss também esteve comprometido na defesa das Forças Armadas durante a Revolta de Jacareacanga – rebelião militar ocorrida em fevereiro de 1956, envolvendo membros da Força Aérea Brasileira (FAB), na Base Aérea da cidade de mesmo nome, localizada ao sul do Pará. A rebelião, liderada pelos oficiais da Aeronáutica, Maj Av Haroldo Veloso e Cap Av José Chaves Lameirão, se apresentou como um desagravo à autoridade do presidente Juscelino Kubitschek, que enfrentava a impopularidade de grande parcela da oficialidade da Aeronáutica e da Marinha. Com o intuito de restabelecer o pacifismo na Aeronáutica, o exerceu com afinco até julho de 1957, quando se exonerou do cargo de comandante, em um momento em que os ânimos se acirraram na instituição como um reflexo do desassossego político que ocorria no país.

Com a saída do Brig Fleiuss, assumiu o comando da Aeronáutica, o Ten Brig Ar Francisco de Assis Corrêa de Mello (julho de 1957 a janeiro de 1961), figura que se destacaria na história do Brasil e da Aeronáutica devido à Revolta de Aragarças.

O Ten Brig Ar Corrêa de Mello enfrentou um ambiente político hostil e extremado devido às incisivas críticas ao governo, advindas tanto do ritmo frenético da construção de Brasília, quanto dos reflexos para o Brasil e para o mundo da controvérsia ideológica da “Guerra Fria”.

Em paralelo, o fomento político atrelado ao oposicionismo democrático, liderado pelo jornalista e político Carlos Lacerda, contribuiu, para motivar mais uma rebelião contra o governo, deflagrada, na noite de 2 de dezembro de 1959, por alguns oficiais da Aeronáutica, denominada Revolta de Aragarças, cidade localizada no interior de Goiás. Estiveram à frente do movimento, os Tenentes-Coronéis Aviadores, João Paulo Moreira Burnier e Haroldo Coimbra Veloso, o qual já havia participado da Revolta de Jacareacanga. A rebelião visava combater e afastar do poder os corruptos e os envolvidos com o considerado comunismo internacional. Sem muito apoio, dentro e fora da FAB, o movimento não obteve êxito e foi dominado.

Mesmo após a dominação da Revolta de Aragarças, o conflito entre oficiais pró e contra o Movimento de 11 de Novembro coexistiu de forma muito incisiva durante a administração do Ten Brig Corrêa de Mello. As correntes consideradas nacionalistas se refletiam nas propagandas comunistas que se infiltravam na Aeronáutica e no país.

Também nesse período, em 1960, ocorre a candidatura do então Mal Ex Henrique Lott pelo Partido Social Democrático (PSD) à sucessão de JK, mas perde a eleição para Jânio Quadros, apoiado pela União Democrática Nacional (UDN).

Apesar do processo político conturbado e crescente, o Ten Brig Ar Corrêa de Mello manteve-se implacável e disciplinador. Ainda sob seu comando, ocorreu um episódio desagradável, motivo de sua substituição, em janeiro de 1961, pelo ministro da Guerra, o Gen Ex Henrique Batista Teixeira Duffles Lott, que havia chefiado o Movimento 11 de Novembro, e ameaçava as bases aéreas com o emprego de forças blindadas. No dia 11 de fevereiro de 1960, o General Lott deixa o ministério.

Após essa substituição, sucede-o, no comando da Aeronáutica, de janeiro a setembro de 1961, o então Brig Ar Gabriel Grün

Moss, que estivera no governo meteórico de Jânio Quadros (31 de janeiro a 25 de agosto de 1961) – presidente eleito com votos muito superiores ao seu opositor, o Gen Henrique Lott, cuja campanha trazia como lema o “antijuscelinismo” atrelado à anticorrupção. A renúncia foi breve, cedendo a cadeira da presidência ao vice, João Goulart, pelo Partido Trabalhista Brasileiro (PTB).

Nesse ínterim, encontrou-se o breve período administrativo do Brig Ar Grün Moss, que tinha apoiado os militares participantes da Revolta de Aragarças. Seu comando era retratado pelo ânimo da oficialidade da Força Aérea Brasileira, influenciada pelo civismo e pelo carisma de Jânio Quadros, sob a sintonia de uma liderança efusiva e combativa, que se manteve até o fim do seu comando. O oficial general Grün Moss também havia presidido o Clube de Aeronáutica do Rio de Janeiro, no biênio de 1959 a 1961, inclusive enquanto comandante da Aeronáutica.

As movimentações políticas no seio militar, provocadas por membros do CAER, seguiram com afinco. Em 1964, o Clube foi usado como local de encontro para oficiais de alta patente da Força Aérea descontentes com as ações conflitantes do governo João Goulart. Esses oficiais, articulados com setores oposi-



Aragarças, cidade localizada no interior de Goiás

cionistas do Exército e da Marinha, participaram diretamente do movimento cívico-militar de 31 de março (CPDOC/ACERVO FGV; “Revista Aeronáutica”).

A mobilização em torno da política prossegue, transformando o Clube de Aeronáutica em Casa do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico. O Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota é um caso emblemático da efervescência política. Ele havia se candidatado à presidência da República na eleição de 1998, pelo PMN (Partido da Mobiliza-

ção Nacional), obtendo total apoio do CAER, sob a presidência do Brig Ar Ércio Braga (1998-2000). Posteriormente, assumiu o cargo de presidente do CAER, sendo empossado em 2004. Cabe aqui a lembrança das candidaturas do Patrono da FAB, Marechal do Ar Eduardo Gomes, à presidência da República em 1945 e, em 1950, quando o Clube de Aeronáutica começava a se projetar.

No primeiro governo do presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-1999), a presidência do CAER esteve atenta ao processo de reforma do Estado brasileiro, que culminou, em termos militares, com a criação do Ministério da Defesa, em 10 de junho de 1999 (CPDOC/ACERVO FGV). Na ocasião, estava à frente do CAER, o Brig Ar Ércio Braga.

Ao longo da história do CAER, os oficiais gerais que ocuparam a cadeira do Ministério da Aeronáutica também estiveram na presidência do Clube ao longo dos anos de sua criação. Foram eles o Marechal do Ar Márcio de Souza e Melo, Presidente do CAER de 1957 a 1959, e ministro da Aeronáutica de 1967 a 1971; e o Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, que assumiu o cargo de ministro da Aeronáutica, de 1999 a 2002, durante a governança do 34º presidente do Brasil, Fernando Henrique Cardoso (PSDB), e foi empossado como presidente do Clube de 2008 até 2012.

Novamente, essa era mais uma iniciativa política colocando o Clube no centro político e com o seu devido posicionamento militar diante de candidatos a cargos políticos. Assim, observa-se que os debates relacionados à vida militar e à sociedade sempre estiveram presentes no cotidiano da instituição, voltados à preocupação de pensar o Brasil em suas diferentes vertentes, o que se traduziu em seminários com esse intuito.

Em 2002, sob a presidência do Brig Ar Danilo Paiva Álvares, o então candidato à presidência da República, ex-presidente do Brasil Luís Inácio Lula da Silva (2002-2010), esteve no CAER a convite da Comissão Interclubes Militares (CIM), a fim de proferir palestra sobre seu “Programa de Governo, com ênfase no papel das Forças Armadas”.



O atual Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro

O atual presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, eleito pelo Partido Social Liberal (PSL), também fez explanação da sua proposta de candidatura no Clube para associados e convidados, a pedido da CIM, em 23 de julho de 2018. Seu discurso teve como tema o “Projeto Brasil” e foi dirigido a um público de civis e militares composto por mais de 800 pessoas. À época, estava, na presidência do Clube, o Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa, que encerrava o quadriênio da sua gestão naquele ano (2014-2018).

Os seminários do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro, promovidos pelo Departamento Cultural do CAER, que tiveram início em 2004, seguem até os dias atuais, em uma crescente conotação política, ao tratar de temas relacionados à vida militar, ao Estado, à sociedade, à filosofia, à integração e ao desenvolvimento nacional.



Sócios e convidados lotaram o salão da Sede Central do Clube de Aeronáutica para assistir a explanação do atual Presidente da República, Jair Bolsonaro, em 2018.

Ao todo, quatro eventos foram realizados no Clube:

– “Soberania Nacional e Reforma Política”, ocorrida no dia 17 de maio de 2007, envolvendo o senador Jefferson Perez. A presidência do CAER estava sob a administração do Ten Brig Ar Ivan Frota (2006-2008).



À frente (esq. para a dir.) – Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, Ten Brig Ar Octávio Júlio Moreira Lima (diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica), Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota e senador Jefferson Perez. Na fileira de trás (esq. para a dir.) – Ten Brig Ar Pedro Ivo Seixas, Brig Int Aragarino Cabrero dos Reis, (conselheiro do INCAER) e Maj Brig Ar Umberto de Campos Carvalho Neto (presidente do CAER na gestão 1996-1998)



Da esquerda para a direita – Presidente da Academia Brasileira de Filosofia, Doutor João Ricardo Moderno, sociólogo e membro da Academia Brasileira de Letras, Hélio Jaguaribe, e o governador de Roraima, José de Anchieta Júnior



– “A Amazônia e a Realidade Brasileira”, em 29 de maio de 2008, tendo como palestrantes o então governador de Roraima, Dr. José de Anchieta Júnior, o presidente da Academia Brasileira de Filosofia, Dr. João Ricardo Moderno, e o membro da Academia Brasileira de Letras, Dr. Hélio Jaguaribe.

– “Os 76 anos do Ministério da Aeronáutica e sua Influência no Contexto Nacional”, no dia 14 de setembro de 2017, tendo como palestrantes os Brigadeiros do Ar Clóvis de Athayde Bohrer, Teomar Fonseca Quirico; os Tenentes Brigadeiros do Ar Cherubim Rosa Filho (ex-ministro do Superior Tribunal Militar) e Carlos de Al-

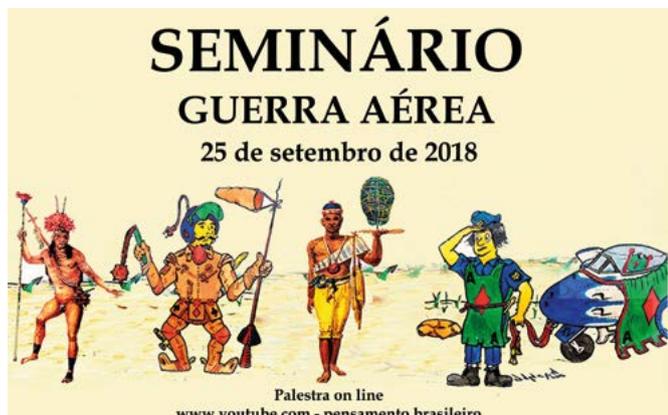
meida Baptista; o então comandante da Aeronáutica, Nivaldo Luiz Rossato, e o então ministro da Defesa, Raul Jungman.

– A “Guerra Aérea”, em 25 de setembro de 2018, teve como palestrantes o Ten Cel Av Gilberto Pedrosa Schittini, e os coronéis aviadores Luiz Fernando Póvoas da Silva e Araken Hipólito da Costa.

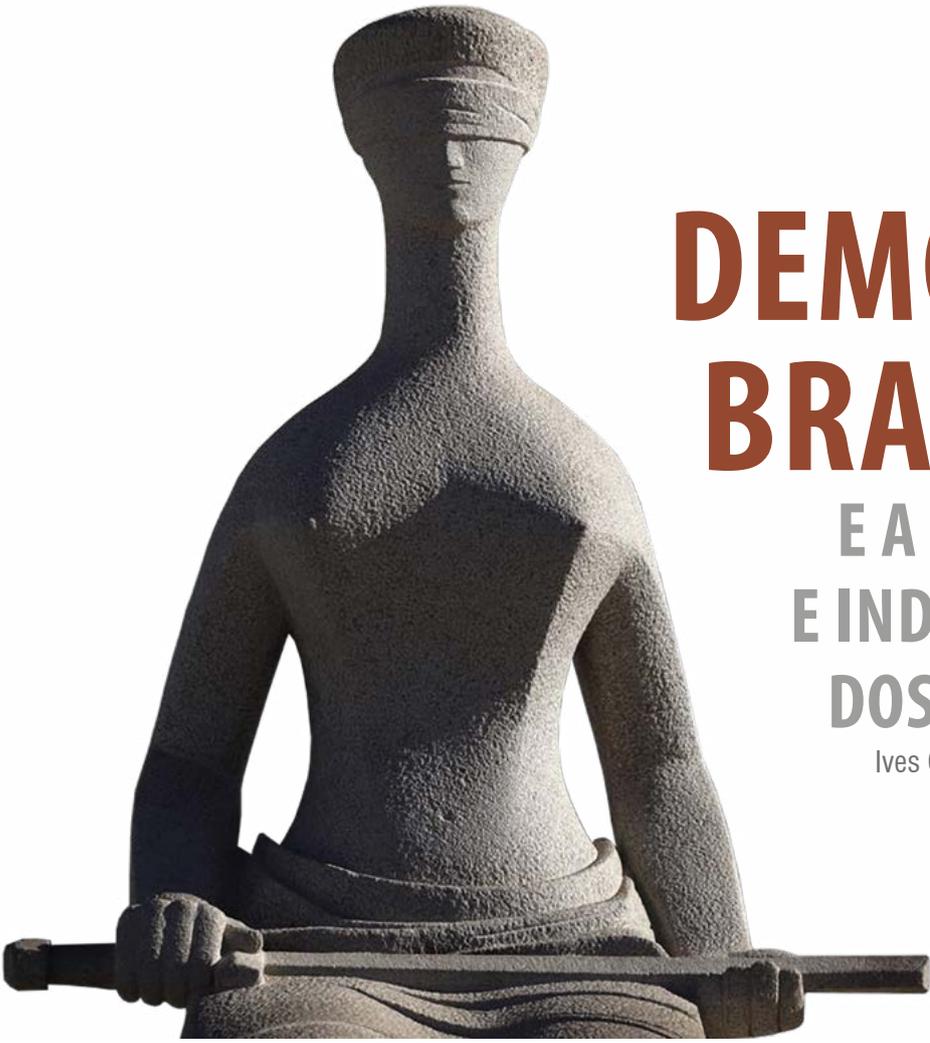
Outras ações se destacaram ao longo da história do Clube de Aeronáutica envolvendo oficiais com os mesmos ideais e a mesma visão de integrar as Forças Armadas e fortalecer o seu legado para pensar o Brasil e a aviação brasileira. Uma conceituação ratificada pela história, que tem transformado o CAER na Casa do Pensamento Aeronáutico e Brasileiro.



Ministro da Defesa Raul Jungmann e sentados (esq. para a dir.): Ten Brig Ar Rafael Rodrigues Filho, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, Ten Brig Ar Nivaldo Luiz Rossato e Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa



Da esq. para a dir. – Cel Av Luiz Fernando Póvoas da Silva; Ten Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes; Ten Cel Av Gilberto Pedrosa Schittini, presidente da ABRA-PC (Associação Brasileira dos Pilotos de Caça); Brig Ar Teomar Fonseca Quirico, diretor do Departamento Cultural do CAER; Cel Av Araken Hipólito da Costa, e Brig Ar Clóvis de Athayde Bohrer



A DEMOCRACIA BRASILEIRA

E A HARMONIA E INDEPENDÊNCIA DOS 3 PODERES

Ives Gandra da Silva Martins
Jurista

Durante a campanha eleitoral, em artigos, palestras e pelo Instagram, manifestei minha absoluta convicção de que a possibilidade de uma ruptura institucional seria zero multiplicado por zero dividido por zero, vale dizer, nenhuma.

Em face de declarações em defesa da democracia contra golpe de entidades que vislumbraram tal possibilidade, pelo Conselho Superior de Direito da Fecomercio de São Paulo, veiculamos declaração à parte, reiterando nossa posição de que tal risco inexistente.

O referido Conselho, que presido há 33 anos, é composto de 50 juristas de expressão nacional, entre os quais, o próprio relator da Constituinte, o ex-senador Bernardo Cabral. Seis juristas ostentam a comenda Ministro José Geraldo Rodrigues Alckmin outorgada pela Instituição, a saber: o Ministro José Dias Toffoli, os Ministros aposentados do STF Nelson Jobim e Marco Aurélio de Mello, os ex-Presidentes do TJ de São Paulo José Renato Nalini e Ivan Sartori e o ex-Presidente da República, Michel Temer.

Passadas as eleições e apesar das multidões em frente aos quartéis pedindo intervenção militar, continuo esclarecendo que o risco continua sendo zero, convicção esta que advém não só dos 33 anos que leciono na Escola de Comando e Estado Maior do Exército e nas conferências na Escola Superior de Guerra, mas das poucas conversas que, nestes últimos quatro anos,

mantive com o Presidente da República, Jair Bolsonaro, uma delas depois das eleições.

Afirmo, com tranquilidade, que não há nenhuma possibilidade de ruptura institucional, devendo os resultados das eleições serem respeitados.

Como velho professor, todavia, não poderia, neste artigo, deixar de trazer aos meus alunos, leitores e seguidores a maneira como interpreto a Constituição Brasileira, e em que ponto reside minha divergência doutrinária com os atuais eminentes Ministros da Suprema Corte, tendo já ministrado palestras, participado de bancas de doutoramento e escrito livros com muitos deles, sobre gozar da amizade, o que muito me honra, com grande parte dos ilustres julgadores.

Por estar em férias, li a primeira condenação do presidente eleito pelo então juiz Sérgio Moro, em sentença de mais de 200 páginas, lastreada exclusivamente em provas.

Tal sentença foi confirmada, com aumento da pena, pelo TRF-4, em Câmara constituída por três reconhecidos magistrados e juristas, tendo o STF, por maioria de seus Ministros, confirmado a condenação.

Todas as decisões foram tomadas com base em provas não elididas pelos combativos advogados do ex-Presidente.

O Ministro Edson Fachin, anos depois, descobriu uma incompetência de foro – tese alegada em todas as instâncias e não

acolhida nos julgamentos anteriores – e anulou, monocraticamente, todas as decisões, decisão confirmada posteriormente pelo Plenário. Por ser o exame preliminar de incompetência de foro matéria de elementar complexidade, causou surpresa, na comunidade jurídica, o fato de não ter sido percebida pelos eminentes julgadores em todas as instâncias.

Posteriormente, sob a relatoria do Ministro Gilmar Mendes, foi declarada a suspeição do juiz Sergio Moro. Coordenei à época do julgamento pelo referido magistrado, o livro *A importância do Direito da Defesa* editado pelo Conselho Federal da OAB, ao lado de Marcos da Costa, então presidente da seccional de São Paulo, e com a colaboração do presidente e ex-presidentes do Conselho Federal, além de ilustres penalistas do país. Vi um tratamento melhor, naquele julgamento ao MP, mas não vi qualquer cerceamento de defesa ao ex-Presidente Lula. Ao contrário, houve até a autorização de oitiva de um número maior de testemunhas do que o permitido pelo Código de Processo Penal.

Por fim, o Ministro Ricardo Lewandowski proibiu a utilização, nos novos julgamentos, das provas constantes nos processos de condenação do Presidente Lula, provas estas nunca elididas. Uma juíza de Brasília chegou a, em um dos processos, absolver o Presidente Lula e alguns outros réus, dizendo ter indícios para a condenação, mas, proibida que estava de utilizar as provas de corrupção pelo STF, era obrigada a absolvê-los.

O resgate do Presidente Lula para concorrer às eleições levou a um embate eleitoral entre dois candidatos carismáticos, em que a Nação se dividia, tendo o resultado demonstrado o surpreendente equilíbrio com a diferença aproximada de menos de 2% dos votos entre o vencedor de 60 milhões contra 58 milhões do atual presidente.

Dessa forma, dos em torno de 150 milhões de eleitores brasileiros, 60 milhões votaram em Lula, 58 milhões em Bolsonaro, 7 milhões anularam ou votaram em branco e 25 milhões não compareceram para votar. Tivemos, pois, 60 milhões votando em Lula e 90 milhões não votando nele.

É de se considerar, por outro lado, que, durante a campanha, a Suprema Corte censurou redes de comunicação social tradicionais e redes sociais privadas conservadoras no 2º turno, atingindo diretamente a candidatura do Presidente Bolsonaro.

A destacada Ministra e eminente professora universitária, Carmen Lúcia, chegou a dizer que a censura era proibida pela Constituição, mas a admitia para casos excepcionais sem que a exceção constasse da Lei Maior.

Alguns dos Ministros, na linha de entendimento de que seguidores de Bolsonaro seriam contrários à Lei Suprema, para justificar sua intervenção no processo eleitoral, lastrearam-se no conhecido constitucionalista alemão Karl Loewenstein, que admitiu uma intervenção maior dos tribunais constitucionais, além da lei suprema para preservação da democracia.

Em seu famoso livro *Teoria da Constituição*, baseado em palestras que proferiu na Universidade de Chicago em 1956, tal posicionamento hermenêutico não fica expresso de forma clara,

como citado em seus estudos anteriores, ainda no período da Segunda Guerra Mundial e da reconstrução europeia.

É de se lembrar que a Primeira Guerra Mundial foi uma guerra de realocação de poder geográfico no continente europeu, enquanto a Segunda Guerra foi entre países democráticos e governos ditatoriais. A própria formação acadêmica germânica sofria de uma influência que pretendia a reabilitação da grandeza do povo pela força, no período.

Muito embora o notável livro de Loewenstein – utilizei-o muito com Celso Bastos nos Comentários que fizemos da Constituição – seja um marco no estudo do direito constitucional, reproduz muito mais uma realidade europeia, visto que, no fim da década de 1940 e na década de 1950, os governos são de sistemas parlamentares, em que a integração dos poderes é maior e a separação menos nítida, ao ponto de os tribunais constitucionais serem formados fora do Poder Judiciário de cada país.

Sendo uma justiça de preservação da Constituição com viés político, como uma espécie de Comissão de Constituição e Justiça fora do Parlamento, a ação de tais tribunais, não poucas vezes, é mais política do que jurídica. Por exemplo, na França, o nome do Tribunal é Conselho Constitucional da França.

Trazer, pois, dos sistemas parlamentares de governo, modelos para sistemas presidenciais, sem levar em consideração as razões do sistema admitido e a cultura do povo, importa sempre em um risco de inadaptação.

Como a Constituinte de 1988 adotou o sistema presidencial e a rigorosa separação dos três Poderes com exaustiva definição de competências, ousou divergir dos eminentes Ministros em sua atuação, desde o resgate da candidatura de Lula até a imposição de censura, como um velho professor de direito universitário desde o distante ano de 1964.

Como, todavia, as minhas posições doutrinárias valem apenas para reflexões acadêmicas, entendo que, na democracia brasileira, tem de se aceitar a orientação do Pretório Excelso para que a transição presidencial ocorra em ambiente no qual o diálogo volte a prevalecer, e o TSE e o STF colaborem com o mínimo de intervenção, para que os Poderes voltem a ser harmônicos e independentes.

Consideraria também relevante que, nas audiências públicas do Senado Federal para discussão desta linha consequencialista da Suprema Corte de maior flexibilidade exegética, os Ministros convidados comparecessem, com o que a distensão constante, em uma democracia de diálogo, substituindo a permanente tensão entre Poderes.

Tenho dito em palestras que, como Martin Luther King tinha o sonho de ver brancos e negros fraternalmente construindo, em igualdade, a nação americana, o meu sonho é que volte a Suprema Corte, com os seus ínclitos Ministros, a ser aquela que se tornou, no passado, a Instituição mais respeitada do país, com o que os Poderes voltariam a ser harmônicos e independentes, como desejaram os Constituintes de 1988.



Catalina na Amazônia

A POLÍTICA E AS FORÇAS ARMADAS

Araken Hipolito da Costa
Cel Av

Nas obras dedicadas à política, Aristóteles (384-322 a.C.) vinculou a ética à política, porque reconhecia que o homem é, por natureza, um animal político. É objeto da política estudar o modo como os homens fundaram o Estado. A primeira forma de organização é a família, que, direcionada pela fé, forma a Nação, conforme acentua a Constituição, a qual foi promulgada sob a proteção de Deus. O Estado surge por necessidade da organização e da realização do bem comum deste povo.

Para entender que Nação é esta, precisamos definir primeiramente a nossa identidade e, depois, relacioná-la ao seu complemento, que é a cidadania, pois a construção da cidadania depende do grau de participação da vida política, na luta pelos direitos (todos eles), e isso sempre acontece dentro das fronteiras geográficas e políticas do Estado-Nação. As pessoas se tornam cidadãs à medida que passam a se sentir parte de uma Nação e, como consequência, de um Estado. O ser nacional, com características individualistas, afasta-se da cidadania, pois não se interessa pela participação coletiva.

A cidadania está ligada à pátria, o que significa dizer que o sentimento de respeito à terra de seu pai, onde se fala a língua de sua mãe, e a palavra terra devem ser compreendidos em sentido amplo, como referência ao país. Neste amor à pátria, aflora o patriota, oriundo da língua grega “patriotês”, que significa também cidadão, pois não se pode imaginar cidadania sem patriotismo.

Desse modo, concebe-se a cidadania como o espírito do serviço ao bem comum e o exercício da ação política sobre o Estado que, ao mesmo tempo, afirma a identidade nacional. A cidadania só é possível em um povo que é soberano no interior da sua nação, bem como no ambiente externo ao seu país.

Em decorrência desse sentimento de participação coletiva provocada pela cidadania, tendo como base a justiça, o bem comum e o amor à pátria, a sociedade identifica e começa a exigir os seus direitos, bem como a necessidade da organização e da composição do Estado.

Assim, estudar o Pensamento Brasileiro nos permite tomar consciência, gradativamente, do que é, de fato, ser brasileiro, além de nos estimular a preservar a cultura e os valores nacionais, partes singulares da nossa brasilidade, daquilo que nos constitui como Nação e, sobretudo, a necessidade de elaborar e sustentar o entendimento de que a Nação deve sempre prevalecer sobre o Estado.

No Brasil, a falta de uma Filosofia Política tem gerado, ao longo da História, contradições internas e externas, levando na prática a improvisações empíricas ao sabor emotivo dos governantes do momento.

Na atualidade brasileira, pensar uma Filosofia Política para essa permanência, que contemple a paz, o desenvolvimento, a justiça e a prosperidade para o maior número de cidadãos, modelo exemplar de convivência com as outras nações amigas, é tarefa para os pensadores que trabalham para tal finalidade. Devem ser observados os conceitos básicos, que são: a liberdade, a igualdade, a propriedade e a segurança dos indivíduos como pessoas, sem perder o objetivo final, que é a própria liberdade como limitação do Poder Político e o estímulo ao Poder Econômico e Social.

Com a Independência, em 1822, e a proclamação da República, em 1889, decorreram muitos confrontos sociais e embates políticos, fazendo emergir uma Nação politicamente organizada e ordenada pelo Estado.

O Brasil ostenta um território de 8.514.877 km², que representa o quinto lugar no *ranking* das Nações e, conseqüentemente, não poderia desprezar sua defesa.

A formação do Estado Moderno exigiu a unidade das Forças Armadas. A Marinha nasceu com a chegada da Corte de D. João VI, em 1808. Com a criação da Real Academia Militar, em 1810, nasceu o Exército. Fruto dos avanços da ciência surge a nova arma, a aviação, organizada com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, para unir as aviações Naval, Militar e civil.

Consolidado o Estado Democrático, é promulgada a última Constituição da República Federativa do Brasil, em 1988, que, em seu Capítulo V – Da Defesa do Estado e das Instituições Democráticas, rege, no seu artigo 142: “As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, Exército e Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob 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”.

Para atender a Constituição, as Forças Armadas estão distribuídas em todo o território nacional, de acordo com os planos estratégicos, e sob coordenação e controle do comando do Ministério da Defesa para ações conjuntas e imediatas.

A responsabilidade para cumprir essa missão requer homens e mulheres preparados para agir com seus equipamentos e armamentos. Não basta o treinamento profissional específico, torna-se, sobretudo, imperativo o estabelecimento de um compromisso cívico de amor à Pátria e à sua defesa, se preciso for, com o sacrifício da própria vida.

Em tempos de conturbação interna, em que a ordem pública seja maculada, as Forças Armadas devem atuar dentro das regras constitucionais para que o equilíbrio e a ordem sejam restabelecidos.

Durante o período de paz, as Forças Armadas, por sua capacidade de mobilização e de meios, permitem atender a Nação nos momentos de calamidades públicas.

Por todas essas responsabilidades e ações, é imprescindível que, no seio das Forças Armadas, impere uma ordem moral e ética necessária para a aprovação e o respeito do cidadão.

Considerando as diversas atividades das Forças Armadas, percebemos o quanto elas são imprescindíveis para a garantia e a manutenção do sentido existencial da Nação.

Em face do exposto, podemos declinar, sem dúvida, que as Forças Armadas constituem-se em uma estrutura, única, crítica e básica dentro da Nação brasileira, não só para sua defesa, mas também, para se atingir a soberania e o bem comum desejados pelos brasileiros.

Desde seu alvorecer, as Forças Armadas dedicaram suas ações para integrar, manter, desenvolver e fortalecer a nossa identidade e a nossa Nação. Este elo, já secular, com o povo no dia a dia, demanda uma atitude responsável, patriota e legítima, a ser exercida por meio de uma política amparada nos ideais, nos valores, na cultura e nas tradições nacionais, legítimos bastiões do futuro da Nação brasileira.

Como exemplo do passado, destacamos alguns momentos históricos promovidos pelo Ministério da Aeronáutica que impactaram diretamente na alma e no destino do povo brasileiro:

– A participação da Força Aérea Brasileira, com o 1º Grupo de Aviação de Caça e a 2ª Esquadrilha de Ligação e Observação durante a Segunda Guerra Mundial, nos céus da Itália, onde combateu bravamente os regimes totalitários.

– O CAN (Correio Aéreo Nacional), que permitiu e ainda possibilita integrar núcleos de populações indígenas e caboclas perdidas na vastidão do território nacional.

– O ITA (Instituto Tecnológico da Aeronáutica), modelar complexo científico-tecnológico, que permitiu a criação e o desenvolvimento da indústria aeronáutica, a terceira fabricante de aeronaves no mundo, detentora de tecnologia e inovações aeroespaciais próprias.

– A COMARA (Comissão de Aeroportos da Região Amazônica), que implantou cerca de 150 aeródromos pavimentados, em uma extensão de terras correspondente a 60% do território nacional.

– O DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo), que configurou o controle e a vigilância do espaço aéreo, modelo totalmente brasileiro, que, desenvolvido há mais de 70 anos, é respeitado e admirado mundialmente.

Atualmente, quando falamos na missão precípua da Força Aérea, a defesa da soberania do Espaço Aéreo, embora fundamental, pode soar como uma abstração ao sentimento nacional, embora presente diuturnamente na vida dos brasileiros, por meio do seguro transporte aéreo por todo o nosso espaço aéreo, protegido, permanentemente, pelas nossas unidades de defesa aérea, espalhadas por todas as regiões do País.

Deixamos, assim, um pouco à parte o contato com o povo e, por consequência, diminuímos a nossa ação política, como se a política não fizesse parte do relacionamento entre os setores da nossa sociedade. Ledo engano, agravado por parte de brasileiros que não compreendem as necessidades das Forças Armadas para nossa soberania. Surge daí uma dicotomia nefasta ao desenvolvimento nacional. Este hiato, além de confundir e dividir os brasileiros, provoca um indesejável e perigoso enfraquecimento do Poder Nacional.

A soberania é simultaneamente interior e exterior. O povo é soberano no interior e deve ser também soberano em relação ao exterior. A ideia de soberania nada mais é do que a ideia de liberdade em sua absoluta simplicidade, como domínio oposto à servidão, aplicado não mais a indivíduos, mas às comunidades. Enfim, é a busca do seu destino, e, de igual forma, da soberania da ordem jurídica do Estado em todo o seu território.

Quando nossa soberania interna sofre ataques provocados por interesses econômicos de outras nações, e apoiados internamente por ideologia, contrárias à nossa essência cultural e cidadã, para se impor, tenta transformar os nossos mais caros valores e nossas seculares tradições e cooptar as nossas Forças Armadas a estas ideologias.

Devemos, sim, defender a nossa Pátria, desmascarando-os, identificando e revelando suas verdadeiras e nefastas intenções.

Dentro desse contexto, só com o povo reagindo a esse mal, e com o apoio das Forças Armadas, será possível conter toda sorte de ideologias totalitárias, correntes apátridas e internacionalistas.

Por fim, as Forças Armadas nasceram para defender o povo e a Nação livre, e não para ser ornamento do Estado.

Nós fomos preparados para destruir o inimigo, e não para sermos neutralizados por eles. A nossa força baseia-se na inteligência e nos valores, mas a coragem é o seu agir.



RESGATE NOTURNO NA SELVA

Pedro Bittencourt de Almeida

Cel Av

pedrob Almeida@hotmail.com

Todos nós, ao longo da vida, vivemos situações que nos marcaram. Revendo o passado, destaco uma passagem que talvez nem seja tão importante, mas que tem um significado especial para mim. A lembrança me traz o sentimento de gratidão pelos valores passados pelos meus pais e consolidados durante a nossa formação. Sou eternamente grato a eles e à Força Aérea por terem me preparado adequadamente. Agradeço a Deus por ter me dado a oportunidade de estar naquela cena, onde a minha situação foi decisiva, e poder ter significado a diferença entre a vida e a morte de uma criança, vítima do acidente do Boeing 737 PP – VMK, da VARIG, com o Cmt. Garcez, em 03 de setembro de 1989, com 54 pessoas a bordo, no Voo VRG 254, na rota Marabá-Belém.

Relembrando: os pilotos haviam se perdido e, após o esgotamento do combustível do avião, fizeram um pouso forçado, à noite, nas selvas do sul do Pará. Eu era Major, servindo no I Comando Aéreo Regional, em Belém, e fui designado para coordenar a atuação do I COMAR na cena do desastre. Estávamos, em um C-95 Bandeirante, voando na área. Quando estávamos chegando ao provável local da queda, segundo as informações passadas por um dos sobreviventes, ouvimos a tripulação do C-130 Hércules do 1º/1º GT, informando que acabara de avistar destroços e passando as coordenadas, verificamos que estávamos a 4 milhas do local.

Avistamos o C-130 e entramos em sua ala enquanto eles procuravam novamente os destroços, pois os haviam perdido de vista. Em seguida, aterrissamos na pista de pouso mais próxima, na Fazenda Cumaré.

Da fazenda onde havíamos pousado até o avião acidentado, seguimos pela selva à noite, transportando alimentos e medicamentos. Perdemos-nos duas vezes e, por isso, levamos algumas horas. Junto aos destroços, um médico que estava entre os sobreviventes informou que uma menina precisava ser evacuada com urgência para um hospital. Disse que estava com um ferimento grave na perna, com muita febre, delirando, prestes a entrar em coma, e que não resistiria muito tempo sem atendimento.

Naquela noite, eu era o mais antigo e estava conduzindo o primeiro grupo de resgate a chegar ao local. Levamos a menina na maca, acompanhada da mãe, até a fazenda. Caminhar pela selva, transportando a menina na maca e sem o auxílio das lanternas, que já não tinham pilhas, foi bastante difícil.

Mesmo contrariando a opinião de todos os tripulantes de outro esquadrão que lá estavam, improvisamos um balizamento de emergência com latinhas de refrigerantes e decolamos para Brasília, com escala em Cachimbo. Em Brasília, ela ficou internada um longo período, passou por diversas cirurgias e sobreviveu sem a necessidade de amputar a perna.

As decisões foram minhas, pois não havia Ordem de Missão autorizando o traslado e a decolagem naquelas condições. Apesar do risco envolvido nessa operação, tomamos os cuidados necessários. O tempo na rota estava bom; verificamos que Cachimbo e Alta Floresta estavam abertos e operando, e solicitamos o balizamento noturno em Cachimbo. Tudo deu certo!

Meus agradecimentos aos demais membros da tripulação do 1º ETA, sem os quais esse salvamento não teria sido possível.

Orgulho-me de pertencer à Força Aérea Brasileira!

TRANSPORTE DE UM URUTU E DE UM CASCAVEL PARA O IRAQUE

Venancio Grossi

Maj Brig Ar

venancio.grossi@gmail.com

Ano de 1976, dois C-130H, com as seguintes tripulações de pilotos: 2463 com o Maj Av Santos da Silva, o Maj Av Edil e o Maj. Av Grossi, e o 2454 com o Ten Cel Av Milon, o Maj Av Miranda e o Cap Av Canevari. No *briefing* de preparação para esta viagem, foi-nos dito que ela tinha o caráter de secreta, mas até hoje gostaria de saber para quem era secreta, pois, em razão da carga, o mundo todo sabia o que carregávamos, pois tivemos problemas a viagem toda.

Quando pousamos em Las Palmas, fomos proibidos de continuar, pois o governo espanhol exigiu uma declaração de carga. Quando isso foi feito, apresentamos o plano de voo com destino à Itália e isso fez com que fosse necessário um dia a mais para a aprovação; no dia seguinte, decolamos para Roma, com destino ao

aeroporto de Fiumicino, até aí, fora a demora, toda a navegação bem como as autorizações de sobrevoos estavam de acordo com o planejado pela seção de navegação do Esquadrão e os contatos de autorização de sobrevoos coordenados pelo EMAER via Itamaraty.

A partir da Itália, iríamos voar direto para Bagdad, sobrevoando a Grécia, o mar Mediterrâneo e a Turquia, tudo como planejado e adremente tendo sido autorizados os sobrevoos nesses países. Fomos para o hotel para pernoite, de modo a continuar a viagem no dia seguinte.

À noite os oficiais dos dois aviões foram convocados para uma reunião com um diplomata brasileiro, que reuniu, também, os funcionários da ENGESA e um oficial do SNI, que estavam voando conosco, acompanhando a carga. O diplomata nos in-



Cel Ex Paraense

Maj Av Grossi

formou que a Grécia tinha retirado a autorização de sobrevoos, e que os americanos proibiram que nós sobrevoássemos a frota que eles tinham desdobrada no Mediterrâneo nas imediações das águas territoriais da Líbia. Isto significava que não tínhamos rota conhecida que nos permitisse chegar a Bagdad, porém disse ao diplomata que o Brasil estava fazendo contatos com outros países na busca de uma possível solução.

Na tarde do dia seguinte, fomos novamente reunidos para que a embaixada brasileira nos apresentasse a solução encontrada, isso dito, fomos para a reunião, aí já presente o embaixador, quando foi apresentada a rota que deveríamos seguir, que era Roma, sobrevoos de países da antiga URSS, Iugoslávia, Bulgária e Turquia, e entrar no Iraque pelo norte com proa de Mosul e chegar em Bagdad, porém o que estava resolvido politicamente não estava operacionalmente, porque eram países da então URSS, o que significava que nós não tínhamos plotados em mapas nem do DOD (Department of Defense) nem da Jeppesen os países da “Cortina de Ferro”. Como planejar a navegação?

Voltamos ao embaixador e pedimos que entrasse em contato com as embaixadas da Iugoslávia e da Bulgária, em Roma, para que conseguisse com eles mapas de navegação para que pudessemos planejar a navegação. No dia seguinte, o embaixador nos informou que eles não forneceriam os mapas de navegação, mas nos deram uma instrução para que, 30 minutos antes de sair do espaço aéreo italiano, chamássemos o controle da Iugoslávia para recebermos instrução e para isso nos deram duas frequências de VHF. Planejamos o voo de Roma até a fronteira da Iugoslávia e de Istambul, via Mosul. Ao chegar a Bagdad, e iríamos ver o que os dois países da URSS nos mandariam fazer.

Preparamos o plano de voo mais doido que eu já tinha visto, pois havia um *gap* entre a fronteira da Iugoslávia e a cidade turca de Istambul, uma vez que não constava como chegaríamos lá.

Esse plano só foi aceito pelos italianos depois de muitas negociações, que não entrarei em detalhes para não alongar mais esta narrativa. Decolamos e navegamos até a fronteira da Itália com a Iugoslávia, quando fizemos contato, em inglês, com o controle da Iugoslávia que, de imediato, nos atendeu e mandou que fizéssemos uma curva de 90 graus pela direita e cerca de uns 10 segundos após mandou que fizéssemos 90 graus pela esquerda, falando em seguida que estávamos identificados, dando-nos uma proa a ser seguida. Tudo isso dentro de chuva, voando completamente por instrumento, tensão total; eu estava na posição esquerda de 1P. Uma hora ou pouco mais o controle da Iugoslávia nos chamou novamente e nos deu uma nova frequência mandando que entrássemos em contato com o controle da Bulgária para instrução, assim o fizemos recebendo as mesmas instruções que tínhamos recebido da Iugoslávia; curvas e proa, a mesma coisa com a Bulgária, e assim fomos voando por instrumento com uma proa e mais nada, até receber o sinal do VOR de Istambul, que foi como se tivéssemos achado um poço de água fresca no meio do deserto.

Diminuída a tensão que passamos naquelas quase ou mais de 3 horas, devidamente autorizados pelo controle de Istambul, bloqueamos o VOR e tomamos a proa, subindo a Turquia em direção à fronteira com o Iraque. Naquela época, os mapas, tanto DOD quanto Jeppesen, eram fracos em mostrar auxílio à navegação naquela região da Turquia em direção, creio eu, aos Montes Urais, então, tínhamos de confiar, porém, monitorando continuamente no nosso DOPPLER, pois poucos anos antes um avião cargueiro argentino errou a navegação, entrou no espaço aéreo da URSS e foi abatido, e nós iríamos passar bem perto da fronteira deles, outra vez a maldita tensão em cima de nós – falo de nós, mas eu sentia mais, porque era o piloto em comando de um dos C-130. Finalmente conseguimos contato com o centro Bagdad, o difícil foi fazer o controlador entender que nós éramos a Brazilian Air Force e não a Belgian Air Force, ele levou tempo até entender que eramos da Força Aérea do Brasil e não da Bélgica, pediu o número da nossa autorização de sobrevoos, demorando um pouco para nos autorizar a continuar o voo com destino a Bagdad.

Até recebermos a *clearance* para continuar voando em direção a Mosul, nós já estávamos nos preparando para ser interceptados por um narigudo a bordo de um caça russo, louco para apertar o gatilho.

Daí em diante, foi um voo normal até ao pouso no aeroporto de Bagdad com os seguintes dados meteorológicos, que memorizei até hoje: vento de uns 10/15 KT, céu claro e temperatura de 52 graus e umidade do ar 5%, não me lembro do ajuste do altímetro, mas me lembro que, ao abrir a porta e descermos do avião, a lufada de vento que recebemos parecia com o fluxo de ar que sai de um motor a reação funcionando.

O projeto URUTU permitiu múltiplas aplicações, inclusive, a de ser aerotransportado, e prestar-se a variadas finalidades. Foi utilizado em combates no Oriente Médio, na África e opera em diversos países da América do Sul.

Trata-se de um veículo de transporte blindado, que, na sua versão original, adotada pelo Exército, media 6m de comprimento, 2,5m de largura e 2,2m de altura. Pesava, vazio, 11t. Armado com metralhadora .50, ele podia atingir 95km/h em estradas e 2,5km/h em lagoas calmas, ou atravessar rios, graças ao movimento dos pneus.



Urutu

Cáscavel

A NAVEGAÇÃO ASTRONÔMICA UMA MENSAGEM DE NATAL

Astor Nina de Carvalho Netto

Ten Brig Ar

astornetto@yahoo.com.br



Neste mês de dezembro, entre outros, ocorrem dois importantes eventos: o Natal e a edição do último número da nossa *Revista Aeronáutica*, em 2022.

O dia de Natal é marcado pelo encanto de uma noite em que o mundo se transforma. Paz, amor e muita alegria enchem os corações, há troca de presentes e de mensagens. Todos desejam aos amigos, aos conhecidos e até mesmo aos desconhecidos um Feliz Natal. É a magia de uma noite em que se comemora o nascimento de Jesus, misto de divino e de humano, que recebeu magníficos presentes de três reis do Oriente, os reis magos, que foram guiados por uma estrela até um desconhecido recém-nascido.

Inicialmente, por ser esta a última edição da nossa *Revista Aeronáutica* neste ano, e imbuído do espírito natalino, formulo votos de um Feliz Natal para a abnegada equipe responsável pela sua publicação e para os companheiros que nos brindam com os seus excelentes artigos. Com esses votos, vai também o desejo de um ditoso 2023, que nele a nossa revista prossiga focalizando importantes acontecimentos do passado e do presente da nossa Força Aérea.

Assim como a estrela de Belém, outras estrelas orientaram antigos navegadores que, ajudados pela Navegação Astronômica, conseguiram cruzar oceanos e descobrir novos continentes.

No século passado, os pilotos da nossa Força Aérea também utilizaram a Navegação Astronômica em vários tipos de missão. Fazendo o caminho inverso dos descobridores, na década de 1950, as lendárias Fortalezas Voadoras, aviões quadrimotores Boeing B-17 do 6º Grupo de Aviação – 6º GAV, partiram de Recife e cruzaram o Atlântico para apoiar o Batalhão Suez, contingente do Exército Brasileiro que atuou nas Forças de Paz da Organização das Nações Unidas – ONU. Com tropas de outras nações, o Batalhão Suez colaborou para estabelecer a paz e pôr fim ao conflito entre o Egito e o Estado de Israel. O B-17 foi o primeiro grande avião da Força Aérea Brasileira – FAB – a cruzar o Atlântico e possuía precários instrumentos de navegação, por isso a Navegação Astronômica foi muito importante para a realização segura daquelas extensas travessias. Em 1960, os B-17 deixaram de apoiar o Batalhão Suez e foram substituídos naquela missão pelos recém-adquiridos quadrimotores Douglas C-54 Skymaster do 1º/2º Grupo de Aviação. O C-54 tinha capacidade para transportar carga volumosa e passageiros. Após essa substituição, os pilotos do 6º GAV continuaram realizando Navegação Astronômica em algumas missões de busca e salvamento, principalmente na Amazônia e sobre o mar. Para o êxito daquelas missões, era tão importante encontrar um avião acidentado ou um barco em emergência como transmitir a sua posição exata para os helicópteros e navios de resgate.

Naquela época, não havia uma infraestrutura de terra com modernos equipamentos de auxílio à navegação aérea, como radares e VOR (sistema de navegação que opera em alta frequência). Não existia o GPS (Sistema Global de Posicionamen-

to). O B-17 possuía apenas o ADF (aparelho que indica a direção de um radiofarol fixo) e o sextante (instrumento utilizado na Navegação Astronômica).

Na Navegação Astronômica, no período diurno, éramos guiados pelo Sol. Como os demais corpos celestes, ele tem uma posição definida em todos os instantes do dia. O seu movimento regular e harmônico é comprovado pela Tabela do Nascer e Pôr-do-Sol. De noite, éramos orientados por outras estrelas. Nesse tipo de navegação, usava-se o Almanaque Náutico editado pela Marinha do Brasil, que fornecia a posição da estrela selecionada em determinado momento. Os dados obtidos no Almanaque Náutico eram inseridos no sextante e faziam com que a estrela escolhida se destacasse das demais, permitindo que dela fosse tirada uma linha de posição. Procedimento idêntico era feito com outra estrela. O ponto de cruzamento das duas linhas indicava a posição exata do avião e dos alvos da missão.

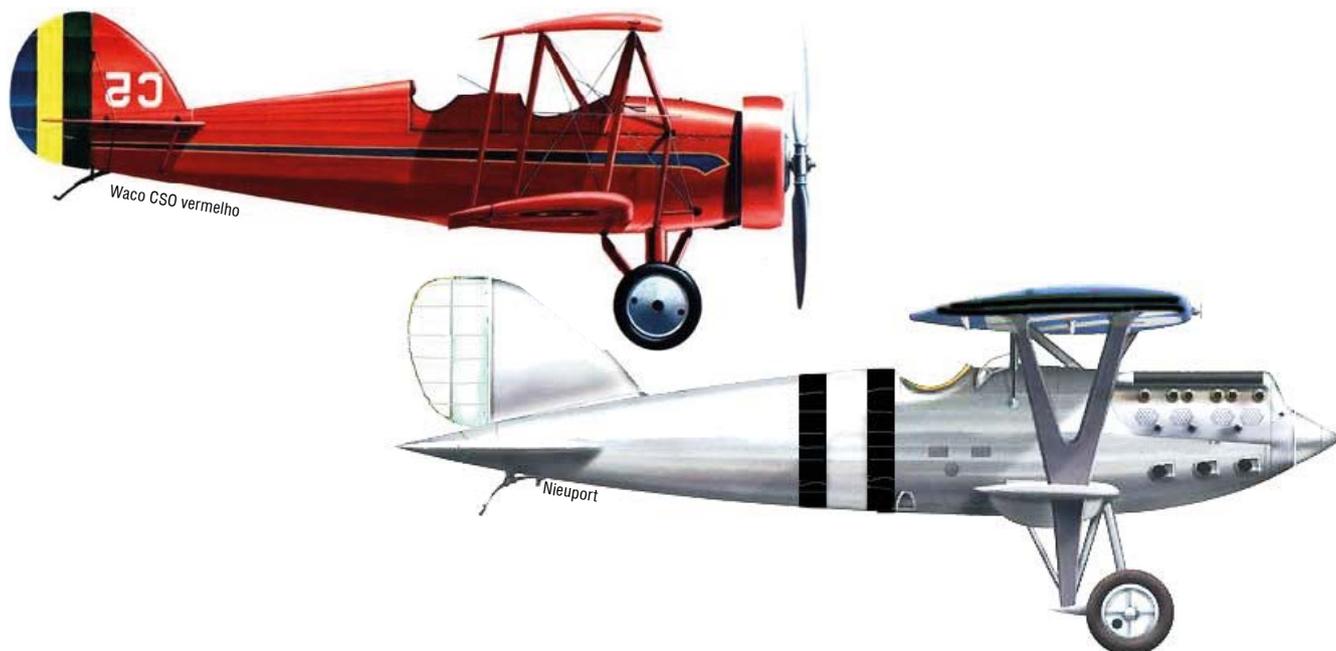
Além de nortear os pilotos, a Navegação Astronômica comprova a ordem perfeita existente no Universo, onde incontáveis estrelas têm uma posição definida a cada momento do dia e da noite, movimentam-se harmonicamente, demonstrando a existência de um Ser Supremo, de um arquiteto e notável comandante que, com uma força de imensurável valor, rege os destinos do mundo.

Foi muito feliz o Brigadeiro Armando Serra de Menezes, autor do vibrante Hino dos Aviadores, quando nele colocou a estrofe “D’Astro Rei desafiamos nos cimos, Bandeirantes audazes do Azul, Às estrelas de noite subimos para orar ao Cruzeiro do Sul”. O Sol é uma espécie de astro-rei em razão de ser o centro do nosso sistema solar e estrela que ilumina e dá vida à Terra. Nele e nas demais estrelas, está embutido o poder deste Ser Supremo, o criador e condutor do Universo.

Além de guiar navegadores e pilotos, a prática da Navegação Astronômica firmou, na mente de um jovem tenente, a certeza da existência deste Ser Supremo. Essa certeza e a força da fé muito contribuíram para que ele trilhasse os caminhos do dever e do sucesso.



Sextante.



CENÁRIO DO ÚNICO COMBATE AÉREO NO BRASIL

Espaço Aéreo Resende-Queluz,

Claudio Moreira Bento

Cel Ex Eng

bento1931@gmail.com

Em 1932, quando os paulistas marcharam para o Rio, então capital federal, para destituir o governo de Getúlio Vargas em nome da Constituição, a área de Resende, Itatiaia e Queluz foi o palco do único combate aéreo que já se deu até hoje no país, entre dois aviões legalistas contra dois aviões revolucionários. Os quatro aviões se defrontaram com tiros para ambos os lados, mas nenhum foi derrubado. A seguir descrevo este episódio pioneiro.

Durante a Revolução de 32, os vales paulista e fluminense do rio Paraíba se constituíram na principal frente de luta. A Estação do Leste, sob o comando do General Aurélio Goes Monteiro, o qual foi apoiado por Hospital Militar de Campanha instalado na Santa Casa de Resende e, ao final, no Sanatório Militar de Itatiaia, ao lado da Igreja Santo José.

No campo de paradas da AMAN atual funcionou a base do Grupo Misto de Aviação do Exército sob o comando do então Major Eduardo Gomes, egresso da Arma de Artilharia e atual patrono da FAB.

A esquadrilha baseada no atual Campo de Marte na AMAN estava ao comando do Capitão Fontenelle, oriundo da Arma de Infantaria do Exército. Com base em Resende, no Campo de Paradas, à esquerda da entrada da AMAN, ficava a pista em diagonal com a citada entrada, com aterrissagens e decolagens na direção portão monumental-macijo Itatiaia. Dali o Grupo Misto realizou 1.300 missões em 2.500 horas de voo. Ficaram na lembrança dos resendenses da época os Vermelhinhos (Waco ÇSO).

A Aviação Revolucionária, baseada no Campo de Marte em São Paulo e integrada por pilotos do Exército e da Força Pública, foi apelidada de Gaviões de Penacho e, entre seus bravos pilotos destacou-se o futuro brigadeiro Lysias Rodrigues, meu mestre em Geopolítica do Brasil, com livro de sua autoria que recebi de presente, como capitão 1961, de meu comandante do 3º Batalhão de Engenharia de Combate em Cachoeira do Sul, Ten Cel Eng Boris Brominsk, do qual éramos S/3.

O campo da Aviação governista da atual AMAN teve de ser ampliado ao preço de algumas árvores raras do Horto Florestal



que existia no final da pista. Um resendense, pioneiro da preservação ambiental, reclamou do Capitão Henrique Fontenelle, comandante da Esquadilha, de serem aquelas árvores essências raras, ao que o Capitão Fontenelle, segundo nos contou o Brigadeiro Nelson Lavenère Wanderley, que integrava a Esquadilha e era oriundo da Artilharia, procurou consolar o reclamante com estas palavras: “Fique tranquilo, amigo, se as árvores que abatemos para aumentar a pista eram raras, elas agora ficaram mais raras ainda.”

Tivemos o prazer de conviver nos IHGB e IGHMB com o Brigadeiro Lavenère, que foi o primeiro historiador da FAB, pioneiro do Correio Aéreo Nacional, de que é o patrono, e teve participação destacada na Segunda Guerra na Itália.

O Brigadeiro Lavenère registrou que, em 22 de agosto de 1932, o espaço aéreo entre Resende-Itatiaia-Queluz foi cenário do primeiro e único combate aéreo travado no Brasil de que se tem notícias. Defrontaram-se dois aviões governistas que decolaram de Resende, um Waco CS0 (Vermelhinho) e um Potez T.O.E, com dois aviões revolucionários, um Waco CS0 (Vermelhinho) e um caça Neuport Delage. Os aviões revolucionários haviam decolado do Campo de Marte, em São Paulo, para atacar tropas governistas em suas posições em Queluz. O duelo aéreo foi assinalado por descargas recíprocas de metralhadoras, até que os revolucionários romperam o combate e voltaram para o Campo de Marte, em São Paulo. Nenhum foi abatido!

Atuaram, com base em Resende, como comandantes do Destacamento os seguintes oficiais da Arma de Aviação do Exército, que havia sido criada em 1927: Primeiros Tenentes Joelmir C. Araripe de Macedo, José Cândido da Silva Muricy Filho, e Capitão Henrique Dyott Fontenele, que ampliou o campo de pouso ao custo de árvores importantes do Horto Florestal.

Foram pioneiros do Destacamento, além do Tenente Araripe, os Tenentes Nelson Lavenère-Wanderley e Júlio Américo dos

Reis. Também atuaram em Resende os Tenentes José Sampaio Macedo, Francisco de Assis Correia de Melo (“Melo Maluco”), João Adil de Oliveira, Waldemiro A. Montezuma, Benjamin Manuel Amarante, Homero Souto de Oliveira, Joaquim Tavares Libânio, Antônio Lemos Cunha, José Vicente Faria Lima, Anizio Botelho e Geraldo Aquino, que, destacado no Campo de Marte, em São Paulo, conseguiu escapar de ser preso, evadindo-se. Atingindo o Rio em 15 de julho, foi enviado para Resende, não tendo a mesma sorte sua os outros oficiais lá destacados, inclusive o Tenente Casemiro Montenegro.

Estiveram eventualmente operando em Resende os gaúchos Rui Presser Bello, Nero Moura e outros, na fase final, como França, Capitão Alves Seco etc. Durante os 70 dias em que o destacamento atuou a partir de Resende, foi a fração governista mais atuante na primeira e única Batalha Aérea travada no Brasil, realizando operações aéreas pioneiras, como se verá: nesse período, executou 665 missões de combate, em 1.043 horas de voo, além de 255 voos de treinamento. Consumiu 21.900 cartuchos de metralhadoras.

Seu esforço operacional concentrou-se, em agosto, sobre formações revolucionárias em São José do Barreiro, Morro Frio, Areias, Silveiras, Cachoeira Paulista, Vila Queimada e Pedreiras, e sobre o trem blindado revolucionário.

Segundo o Brigadeiro Lavenère, o atual Campo de Aviação de Resende foi construído para formar pilotos de Arma de Aviação na futura e atual AMAN, fato que não se concretizou em razão da criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, que absorveu a Aviação do Exército, que há pouco ressurgiu, com asa móvel, com a Brigada de Aviação do Exército, cujos helicópteros cruzam com frequência o espaço aéreo resendense e aterrisam, estacionam e decolam junto ao antigo Campo de Pouso da Aviação do Exército na Revolução de 32, hoje conhecido como Campo de Marte, como o batizou o falecido comandante da AMAN (e nosso colega na ECEME 1967-1969), Gen Bda Braz Monteiro de Campo, em 1985.

Parnamirim e a Segunda Guerra

Paulo Pinheiro de Viveiros

do livro *História da Aviação no Rio Grande do Norte*

- Antes mesmo da participação brasileira, no conflito mundial da Segunda Guerra, aquele lugar, reservado ao Campo de Parnamirim, a princípio deserto e esquecido, transformou-se em um agitado centro cosmopolita e de objetivo belicoso.

De minuto a minuto, chegavam e saíam aparelhos aéreos americanos que se destinavam à África, e outros que de lá voltavam.

A princípio, aviões de guerra americanos, camuflados de transporte comercial, chegaram a Natal, destinando-se à travessia do oceano. Vinham dos Estados Unidos. O dia 26 de junho de 1941 atestava esse acontecimento, pela primeira vez.

Àquela época, Vargas, presidente brasileiro, embora cedendo, na clandestinidade, às pressões americanas, ainda era incógnita perante o conflito mundial.

Quando por aqui passou o Ministro Vasco Leitão da Cunha, em um jantar que lhe ofereci, em minha residência, presente apenas Câmara Cascudo, o ambiente de indefinição do Governo era o mesmo. Em uma conversa informal em que se falava sobre o conflito, ele nos dizia: “O presidente ainda tem amarrado o País, no cais de atracação alemão; não custará, porém, que dele se despregue”. Assim aconteceu, quando os navios brasileiros, um a um, foram sendo sacrificados pela fúria nazista.

A interventoria Federal passou a receber, antes disso, expediente confidencial do Ministério da Justiça, comunicando que deveriam chegar a Natal técnicos de aviação americana, sem passaportes, com inteiro conhecimento de nossas autoridades e pedia para facilitar a entrada dos mesmos, pelo porto de Natal; na realidade, eram militares americanos.

Com esse fato, não se conformava o General Gustavo Cordeiro de Farias, comandante das forças brasileiras, sediadas em Natal,

cujas revoltas só encontrou estancamento, mediante a intervenção do Almirante Ari Parreiras que, diplomaticamente, deu solução ao incidente, fazendo cumprir as determinações do Governo Central.

O campo se enchia de americanos que o dirigiam, e de brasileiros que trabalhavam, febricitantemente, nas construções que se erguiam e nos seus serviços auxiliares. No auge da guerra, chegou a recrutar mais de 5.000 brasileiros a seu serviço.

Os trabalhos de guerra se repartiam da seguinte maneira: o Vice-Consulado Americano, situado na Avenida Hermes da Fonseca, no prédio em que atualmente tem sede a Reitoria da Universidade; o Alto Comando Militar, em Parnamirim; o Serviço da Marinha Americana, no edifício Aureliano de Medeiros, à praça Augusto Severo, sobrado, esquina da rua Doutor Barata; e o Serviço do Exército Americano, na Avenida Duque de Caxias, prédio hoje sob o nº 30, 1º andar.

Mais tarde, na Praça Augusto Severo, hoje nº 252, em prédio adaptado para esse fim, foi instalado o U.S.O, clube de recreação, dirigido por mulheres americanas, onde os oficiais daquele país se divertiam, dançando e bebendo, quando aqui pernoitavam nos voos entre Natal e África, a caminho do heroísmo e da morte. Joe Brown, J. M. Crea, entre muitos outros, foram figuras americanas que estiveram em Natal, como artistas, distraindo, no U.S.O, seus compatriotas e brasileiros.

II – Ao lado do desfile dos aviões, fazia-se o cortejo humano de altas personalidades. Natal hospedou grandes personalidades nacionais e estrangeiras da época.

O Príncipe Carlos, Franck Knox, vice-almirante J. Ingrans, comandante da Esquadra Americana do Atlântico Sul, Patrick Hurley, A. Douglas Cook, Ciro de Freitas Vale, Lutero Vargas, D. Duarte,

Duque de Bragança, Embaixador F. Fernandez Cuesta, da Espanha, Walter Berohard, jornalista da *Nouvelle Gazette*, de Zurique, D. Antônio Maria Marcet, Abade de Monte Serrat, da Espanha, F. Cole, Cônsul-Geral americano na Argélia, F. de Rose, chefe do gabinete do Governador Geral da Argélia, Alla Y. Salek, Ministro das Finanças do Irã, Begam Shah Mawoz, secretária do Parlamento Indiano, Vasco Leitão da Cunha, Phillipe M. Broad Mead, conselheiro da Embaixada Britânica no Rio, Therese Bomel, da Columbia Broadcasting, B. Puyano, Cônsul Cubano, Príncipe Bernard, da Holanda (28 de fevereiro de 1943), Zino Quitanilla, Ministro do México na União Soviética, João Neves da Fontoura (19 de maio de 1943), Oswaldo Aranha, Ribeiro do Couto, Henrique Guilhem,

Ministro da Marinha do Brasil, o Embaixador da França no Brasil, H. R. H. Príncipe Feisal, da Arábia Saudita (27 de setembro de 1943), Embaixador Jefferson Caefery, dos Estados Unidos no Brasil, Sr. Abottor, Ministro da Suíça, Laird Arches, da Embaixada Americana no Egito, R. Oliveira, Embaixador da Argentina, Joe Brown, Mac Crea, Pimentel Brandão, embaixador do Brasil na Espanha, Eleonora Roosevelt, esposa do presidente dos Estados Unidos, o Ministro do Peru na Argélia, William Rex Crawford, D. Pedro de Bragança, Dr. A. Puigvert, da Real Academia de Medicina de Barcelona, José de Yanguas Méssia, diretor do Instituto Hispano-Luso-Americano de Direito Internacional, Almirante Brigss (maio de 1942), comandante de um cruzador americano, o primeiro a entrar em Oran, no assalto à África, e Madame Curie.

Esses e muitos outros, inclusive chineses, foram os que firmaram suas assinaturas em um livro meu de autógrafos. Outros, muito mais numerosos, também por aqui passaram, incógnitos e céleres, inclusive Eishenwour.

Entre os que mais despertaram a atenção do povo natalense, conta-se o Príncipe Faisal, desfilando na cidade com seu traje característico e sua guarda pessoal.

O Príncipe Bernard, da Holanda, permaneceu incógnito em Natal, vários dias, preferindo deliciar-se, na companhia de Américo de Oliveira Costa, com os banhos de mar, na praia de Ponta Negra.

Muitos expressaram seus pensamentos. Destaco João Neves da Fontoura, que escreveu:

Deixo nesta página uma recordação de minha passagem por Natal, em demanda de Lisboa. Começo aqui uma vida nova. Nova? Mais certo, diferente. De qualquer forma, há no novo caminho, uma vida velha – meu instinto de estar ao serviço público, em horas difíceis. Natal é para mim um começo. Que o seu nome seja também um augúrio feliz. Natal, 19 de maio de 1943. João Neves da Fontoura.

Madame Chiang Kay Chek, da China, hoje China Nacionalista, esposa do presidente, passou em Natal, aqui demorando pouco tempo. Vinha dos Estados Unidos e veio à cidade, visitando, apenas o Vice-Consulado Americano. Eva Peron também transitou por Natal.

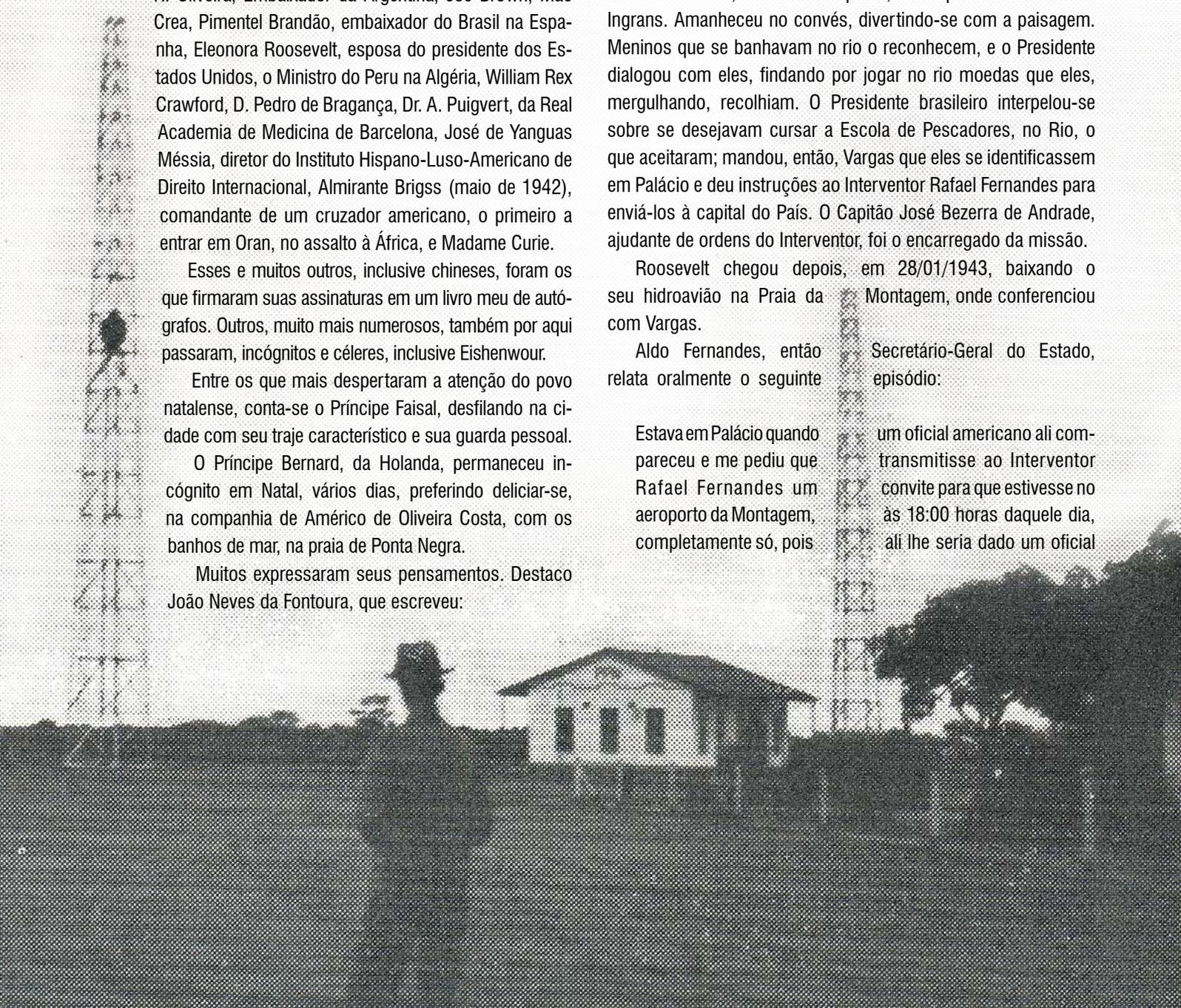
Porém, o acontecimento mais notável foi o encontro entre o Presidente Vargas e o Presidente Roosevelt. Todo o mundo natalense desconheceu antecipadamente o acontecimento.

Chegando à noite, a bordo de um hidroavião americano, Vargas se hospedou e dormiu a bordo do cruzador capitânea da Marinha Americana, ancorado no porto, da esquadra do Almirante Ingrans. Amanheceu no convés, divertindo-se com a paisagem. Meninos que se banhavam no rio o reconhecem, e o Presidente dialogou com eles, findando por jogar no rio moedas que eles, mergulhando, recolhiam. O Presidente brasileiro interpelou-se sobre se desejavam cursar a Escola de Pescadores, no Rio, o que aceitaram; mandou, então, Vargas que eles se identificassem em Palácio e deu instruções ao Interventor Rafael Fernandes para enviá-los à capital do País. O Capitão José Bezerra de Andrade, ajudante de ordens do Interventor, foi o encarregado da missão.

Roosevelt chegou depois, em 28/01/1943, baixando o seu hidroavião na Praia da Montagem, onde conferenciou com Vargas.

Aldo Fernandes, então Secretário-Geral do Estado, relata oralmente o seguinte episódio:

Estava em Palácio quando um oficial americano ali compareceu e me pediu que transmitisse ao Interventor Rafael Fernandes um convite para que estivesse no aeroporto da Montagem, às 18:00 horas daquele dia, completamente só, pois ali lhe seria dado um oficial



ajudante de ordens para sua disposição. O convite estarrecera o Interventor e o seu Secretário Geral, que passaram a conjecturar várias hipóteses, em segredo.

Ele, Aldo Fernandes, veio a ter ideia do que se passava quando o motorista Alcebiades, que levava o interventor à Montagem, lhe declarou, em sua linguagem rude, ter visto, sendo conduzido para terra, a bordo de um hidroavião, um “homem aleijado”, logo assim identificado como sendo o Presidente Roosevelt.

Somente à tarde, pelas 14h, deixaram os presidentes as terras da Montagem, em um jipe que se tornou histórico, atravessaram a cidade pelas ruas Duque de Caxias e seguintes, fortemente guarnecidas por tropas americanas e, dirigindo-se a Parnamirim, dali partiram de Natal, em rumos diferentes.

III – O Comando das tropas brasileiras, em Natal, estava a cargo do general Gustavo Cordeiro de Farias, e o Naval, na pessoa do Almirante Ari Perreiras, que se dedicava à construção da Base Naval de Natal. O primeiro funcionou no prédio da Maternidade Januário Cicco, servindo, também, de Hospital Militar e, muito tempo depois, na Avenida Hermes da Fonseca, hoje Colégio das Irmãs Salesianas. O segundo, em Refoles, hoje Base Naval de Natal.

O Comando Geral Americano funcionava em Parnamirim, sob a direção do General Walhs, e onde existia um Tribunal Americano de Guerra.

Sabe-se que esse Tribunal teria chegado a condenar à pena de morte soldados americanos que aqui serviram. Neste sentido, correram rumores pela cidade, e a execução ocorrera abaixo da praia da Redinha. Se do ato não existem testemunhas próximas, pescadores ali residentes deram notícias do fato, quase nada divulgado.

Não é possível registrar nomes e datas, porque o segredo da guerra a tudo fez mergulhar no mais profundo silêncio. Humberto Nesi, por exemplo, diz que, integrando guarnição de uma iole do Centro Náutico Potengi, assistiu a alguma coisa que se pareceu como medidas iniciais e posteriores do acontecido.

Em matéria de competência jurídica, Natal, durante a guerra, fez aplicar, pela primeira vez, a letra do Direito Internacional. Um soldado americano, guiando um transporte militar, atropelou e matou uma mulher brasileira, na Avenida Rio Branco, nas proximidades do Baldo. Instaurado o inquérito policial, na Polícia Brasileira, o autor do delito foi denunciado; recebida a denúncia, levantou-se no processo, exceção de incompetência da Justiça Brasileira, para conhecer do mesmo e julgar o delito por se admitir, em face do Direito Internacional, a competência dos Tribunais de Guerra Americanos. A Justiça admitiu a exceção. Funcionei como advogado do denunciado, e a sentença foi prolatada pelo dr. Túlio Bezerra, então Juiz Municipal de Natal. A ação correu pelo Cartório Crime de Natal, a cargo do cartorário Bartolomeu Fagundes.

Djalma Marinho era o advogado da Força do Exército Americano, em Natal, ficando a meu cargo a advocacia do Vice-Consulado, da Marinha e do U.S.O.

O Serviço de Informações funcionava no Vice-Consulado e, dos estrangeiros, os mais visados eram o Vice-Cônsul Italiano Guilherme Lettieri e os padres da Sagrada Família, da Igreja do Bom Jesus das Dores, por serem alemães e poloneses. Na mira das informações, também estavam o Vice-Cônsul Alemão, Sr. Walter Luck, e o Sr. Ricardo Burger. Depois, Lettieri, Luck e Burger foram condenados e cumpriram penas.

No Palácio do Governo, o mesmo da Praça Sete, funcionou uma Delegação do Itamarati para resolver conflitos e pendências, a cargo do Cônsul de Teffé.

IV – Tudo tinha sede no campo de Parnamirim. Mas, Natal passou a oferecer outra paisagem; chego mesmo a distinguir duas épocas para a cidade: antes e depois da guerra.

Centenas ou milhares de forasteiros aqui chegaram, de todos os pontos do País, estabelecendo o mais intenso e variado comércio. A Rua Doutor Barata era a predileta para a instalação de bares, onde soldados americanos deixavam o seu precioso dólar. Outro centro de atração era o Grande Hotel de Natal, na avenida Duque de Caxias, recentemente inaugurado.

A sede do dólar se tornou a cobiça de audaciosos brasileiros. Chegou-se a vender urubu depenado como galinha aos centros de abastecimento americanos em Parnamirim, tráfico que, logo descoberto, deixou de existir. Daí a expressão que ficou célebre, de repúdio ao comércio: “Galinha Preta, não mais”.

O sagui, pequeno macaco regional, era o animal predileto do americano, juntamente com o papagaio. Ambulantes inescrupulosos e meninos de ponta de rua embebedavam o animal e o vendiam, pacato, a altos preços, ao americano; quando passada a fase da embriaguez, o sagui, até então manso e sonolento, desprendia-se das garras do seu detentor e fugia célere, desaparecendo, perdendo o americano o animal e os seus dólares, estes sempre objeto da transação.

O soldado americano, na sua absoluta maioria, não conhecia o carnaval, somente em uso, sob forma diversa, em poucas regiões de seu país, de origem latina. Viu e gostou; bebia, dançava e aprendeu a pular, no frevo brasileiro. Estava em moda, naquela época, a canção carnavalesca “Cecília”. E era curioso, quando, na Quarta-Feira de Cinzas, concluídos os festejos de Momo, o americano, ainda sob o efeito do álcool, pelas ruas e bares de Natal, interrogava saudoso: “Por que não mais Cecília?”

“Cecília” fora canção editada em setembro de 1943, muito antes, já se vê, do Carnaval de 1944. Tem música de Roberto Martins e letra de Mário Rossi, ainda vivos. É um misto de amor e de exaltação à tomada da ilha Sicília pelos americanos. Edgar Alencar, no segundo volume de seu livro *O Carnaval através da Música*, diz o seguinte: “A guerra continuava a ser glosada. Começava o declínio das hordas fascistas. Aproveitando a derrota italiana, Roberto Martins e Mário Rossi lançavam a marcha Cecília, que logo se popularizou”.

Sua letra e orquestração vão abaixo transcritas:
Pra mostrar que braço é braço,
Eu conquistei, Cecília
Enfrentei balas de aço
Mas conquistei Cecília!
Ai, ai, Cecília
Ai, ai, Cecília
Vem comigo,
Que serás feliz ...
Ai, ai, Cecília!

Assim viveu a cidade, a época da guerra com os soldados americanos aqui acantonados ou desfilando.

V – A cidade vivia sob *blackout*, constantemente.

Certo dia, o Comando Brasileiro resolveu, à noite, realizar uma demonstração positiva de um ataque simulado a Natal. A cidade às escuras; grandes refletores que ainda hoje estão por aqui, em poder do Exército Nacional, cruzavam luz sobre o casario pouco intenso, enquanto aviões sobrevoavam as ruas desertas; o pânico foi intenso, acrescido sobretudo pelo soar das sirenes; mulheres desmaiaram e homens, perplexos e amedrontados, permaneciam estáticos; muitos procuraram os abrigos públicos, notadamente os existentes na praça Pio Décimo, enquanto os mais afortunados desciam a seus abrigos residenciais.

De outra vez, houve uma festa de encerramento das aulas do Colégio Marista; o mesmo prédio, no mesmo lugar em que ainda hoje se apresenta à nossa população. O Interventor interino Aldo Fernandes estava presente com o seu secretariado, e a solenidade era presidida pelo bispo diocesano, D. Marcolino Dantas. No auge da solenidade, chegou uma notícia oficial de que aviões alemães tinham saído de Dakar, podendo alcançar Natal para bombardear a cidade. O bispo suspendeu a solenidade e conclamou o povo a se recolher às suas casas, porque algo de inusitado estaria por acontecer, e pediu que todos cumprissem as instruções emanadas da Defesa Passiva.

Quando a notícia se espalhou, o pânico foi generalizado. O êxodo da cidade, por caminhões carroça, automóvel e todo gênero de transporte foi intenso. No dia imediato, pela manhã, os trens carregavam multidões dos que procuravam refúgio no interior do Estado.

Todo mundo acreditou no “informe”, e somente cerca da meia-noite o ambiente se desanuviou. Os aviões esperados, com hora marcada, não chegaram a Natal. E nunca mais!

VI – Das empresas noticiosas estrangeiras, a que mais atou foi a inglesa Reuters.

Fui seu correspondente em Natal, durante a guerra, e possuía maiores facilidades de captar, em primeira mão, informes locais, transmitindo para Londres, dada a minha posição no então Governo do Estado, como chefe do gabinete do Interventor.

Os telegramas eram enviados diretamente a Londres, quando não censurados na *Western Telegraph*. Como me sentia ufano ao ouvir à noite, na hora brasileira da BBC, a transmissão das notícias expedidas!

Certa vez, passou por Natal o Embaixador Americano Jefferson Caffery, que foi homenageado com um jantar em Parnamirim, ao qual compareci. O Embaixador discursou, anunciando, a essa altura, os sucessos dos aliados, já evidentes. Sofregamente, anotava no verso do *menu* suas palavras que ofereciam oportunidade de um FURO sensacional, quando S.Exa., percebendo minha atitude, admitiu publicamente que as suas palavras não poderiam ser divulgadas. Findo o banquete, e a ele entreguei as notas de um repórter frustrado.

De embaixador no Brasil, foi ele depois transferido para o Cairo. Era um homem profundamente culto e inteligente e um eminente diplomata.

VII – Próximo ao término do conflito, Parnamirim ainda oferecia trabalho a cerca de 5 mil brasileiros. Talvez o alto clima de tensão que ali se vivia e a disparidade de costumes raciais entre brasileiros e americanos, já então bastante acentuada, tenham sido causa de um ambiente que já se mostrava desagradável entre brasileiros e americanos.

Entendeu, então, o governo americano de criar uma Chefia de Polícia ali, a cargo de um brasileiro que refreasse as tensões latentes. Fui convidado pelo Cônsul Harold Sims para o exercício dessas funções. Para tanto, teria de deixar o lugar que exercia na Administração Estadual. Quando a ordem de nomeação aqui chegou, a guerra estava no final, muito menos brasileiros trabalhavam na Base de Parnamirim e a existência da função se tornou desnecessária.

VIII – Deve ser salientado o trabalho da Defesa Passiva da Cidade, criado, a princípio, pelo Estado e, depois, regulado sob a jurisdição do Governo Federal.

Seu presidente foi o Comandante André Fernandes, chefe de polícia do Estado, e secretário, Câmara Cascudo.

Ela se constituía de funcionários públicos civis que prestavam serviços gratuitos, considerados relevantes.

IX – Com a vitória dos Aliados, a efusão do Campo de Parnamirim foi decrescendo substancialmente, e a cidade se despoando de americanos.

Esses se preparavam para deixar o Nordeste brasileiro.

Era a época dos entendimentos internacionais. Aquele mundo de prédios e objetos móveis estava sendo cadastrado. Inclusive, a própria Igreja Ecumênica, onde tantos cultos diferentes se celebraram. Levantado o acervo, recebeu-o o Governo brasileiro.

E ali, naquele campo, distante 17 quilômetros de Natal, depois de menos de uma década, passou a tremular, mais uma vez e somente ela, uma só bandeira: a do Brasil.

A Aeronáutica, por seu Ministério e por seus comandos e soldados, reintegrou-o definitivamente à comunidade nacional.

Era uma nova época. Uma outra história.



Abimael Guzman preso.

O FIM DO SENDERO LUMINOSO

Hugo Barreto Macedo

Cel Av

Hugobmacedo6716@outlook.com.br

No final da década de 1970, surgiu no Peru um movimento terrorista denominado Sendero Luminoso (Caminho Luminoso).

Esse movimento terrorista era liderado por um homem de origem indígena, chamado Abimael Guzman, que tinha como objetivo a tomada do poder.

Sua estratégia se baseava em um movimento circular de conquistas de fora para dentro até atingir Lima, considerado o centro do poder. Era o retorno dos indígenas (Incas) ao poder, tomado pelos espanhóis e a aristocracia peruana.

Abimael Guzman tinha um carisma muito grande nas camadas mais pobres da sociedade.

O seu movimento em direção a Lima era violento. Ao passar pelas aldeias, matavam os homens contrários as suas ideias, incorporavam os outros, sequestravam mulheres e crianças para que, com o passar dos anos, fortalecesse o seu “exército”.

No início dos anos 1990, após uma avaliação errônea da sua parte, intensificou sua campanha em Lima, o que provocou a sua prisão em 1992.

O movimento cresceu de forma significativa nos dois últimos anos, havia guerrilheiros infiltrados e simpatizantes em todos os segmentos da sociedade.

O Sendero Luminoso destruía torres de alta tensão, e com isso Lima ficava às escuras, viam-se à noite balas traçantes cortando o céu. Todas as semanas ocorria o que eles chamavam de “*paro armado*”, uma greve armada; a violência chegou a tal ponto que foi decretado durante certo tempo o toque de recolher, a partir das 20h.

Houve na praça, em frente à Embaixada do Brasil, em Taranto, o maior atentado a bomba em Lima, em que morreram aproximadamente 100 pessoas e centenas de pessoas ficaram feridas.

O local físico de trabalho do Adido Aeronáutico é na Embaixada. A cada dia, eu ia por um caminho diferente para a Embaixada, por questões de segurança.

Nas janelas eram colocadas fitas adesivas em forma de X, para que, em uma explosão de bomba, os vidros não estilhaçassem e se projetassem em várias direções. No atentado em Taranto, um pedaço de vidro da janela degolou um homem.

A violência em Lima se agravava a cada dia.

Por sua vez, o Serviço de Inteligência peruano recebeu o informe de que Abimael Guzman se encontrava em Lima. As buscas se intensificaram, o cerco apertou, a vigilância aumentou.

Foi montada uma campana para observar uma casa suspeita. O seu lixo era examinado todos os dias, e, pela sua quantidade, identificou-se que moravam cinco pessoas na casa. Diariamente, saía um carro da casa apenas com o motorista, entretanto, a traseira do carro indicava que provavelmente havia gente escondida na mala. Tudo indicava que o suposto passageiro da mala era um alto membro do Sendero.

Certo dia, ao examinar o lixo com maior atenção, foram encontradas algumas pontas de cigarro de marca Windson, a mesma usada por Abimael.

Por volta das 23h, decidiram invadir a casa, forjaram, então, na porta da casa suspeita, uma briga violenta de casal com muita gritaria e pancadaria. Nesse momento, uma mulher abriu a porta para ver o que estava acontecendo, e os agentes que estavam aguardando essa oportunidade entraram na casa e prenderam Abimael, sua mulher, dois homens e outra mulher.

Duas horas após, Abimael era apresentado na TV, em cadeia nacional, dentro de uma jaula com o uniforme listrado de presidiário (igual ao dos Irmãos Metralha).

Em seguida, foi levado preso para uma prisão de segurança máxima, em uma ilha da Marinha. Sua cela era totalmente fechada e iluminada, diuturnamente, apenas por luzes artificiais.

Após dois anos, Abimael foi julgado e condenado à prisão perpétua, sendo responsabilizado pela morte de cerca de 70 mil pessoas.

Abimael Guzman morreu em 2021, na prisão, vítima de pneumonia dupla.

Após a conclusão da minha missão como Adido Aeronáutico em Lima, voltei lá em duas oportunidades para rever amigos e desfrutar da beleza da cidade e de sua incrível gastronomia.

Hoje, o Peru é outro país, cresceu e se desenvolveu de forma assustadora.

1º GTT OPERAÇÃO REPATRIAÇÃO

Émerson Chaves Cezar

Maj Av

do livro *Histórias e Casos* – AMEAVITA





FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Manhã do dia 24 de fevereiro de 2022. Era para ser mais uma quinta-feira comum no cenário internacional, não fossem os noticiários e telejornais de todo o mundo retratando o início da invasão russa contra a Ucrânia. Aeronaves, blindados, mísseis de cruzeiros e artilharia começaram a entrar em ação após um longo período de tensão entre os dois países.

A Europa passou a reviver os tempos de incerteza causados por um conflito armado em seu território. Com o passar dos dias, a guerra ganhou proporções cada vez maiores, levando uma grande massa de civis ucranianos e estrangeiros a abandonarem suas casas em busca de refúgio nos países vizinhos. Aquilo que parecia um conflito distante, do outro lado do globo, passou a despertar a nossa atenção aqui no Brasil. Cidadãos brasileiros pediram ajuda ao Governo Federal para que fossem resgatados e trazidos, em segurança, para seu país de origem.

Em pronta resposta, no dia 26 de fevereiro, a Força Aérea Brasileira, por ordem do Presidente da República, colocou duas aeronaves KC-390 do 1º Grupo de Transporte de Tropa em prontidão para a operação de repatriação dos brasileiros na Ucrânia. Iniciou-se, então, o complexo trabalho de planejamento por parte dos tripulantes do 1º GTT. Uma missão desafiadora e de vital importância no cenário internacional foi confiada aos pilotos, mecânicos e mestres de carga do Esquadrão Zeus.

Já no sábado de carnaval, o 1º GTT começou a trabalhar diuturnamente na definição de rotas, nas coordenadas de sobrevoo, nas escalas de tripulantes, na preparação da aeronave, e uma infinidade de outras atribuições que antecedem a complexa tarefa de repatriar nacionais vítimas de um conflito armado, a mais de 10 mil quilômetros de distância. Muitas eram as incertezas, a começar pelo local de pouso, pela quantidade de aeronaves envolvidas e pelo quadro horário da missão. No entanto, a despeito das dificuldades iniciais e da evolução constante de possíveis cenários, o Primeiro Grupo de Transporte de Tropa manteve-se sempre em prontidão e em condições de decolar poucas horas após recebida a ordem de acionamento.

Alguns dias depois, sempre em estado de sobreaviso constante, a data de início da missão foi definida pelo governo brasileiro. No dia 07 de março de 2022, às 9h55, horário local, o FAB 2855 decolou da Base Aérea de Anápolis rumo à cidade de Varsóvia, na Polônia, com seis pilotos, quatro mecânicos de voo e seis mestres de carga. A bordo da aeronave, 11.600 kg de mantimentos, purificadores de água e medicamentos embarcados com o intuito de aliviar o sofrimento da população refugiada na Ucrânia e em seus países vizinhos.

A primeira parada foi em Brasília-DF, onde uma solenidade presidida pelo Ministro da Defesa marcou o início oficial da Operação Repatriação. Diante das câmeras e dos olhares presentes, seguimos para a cidade de Recife, local em que seria realizado o pernoite antes de seguir viagem rumo ao continente europeu.

No dia 08 de março, acordamos bem cedo e iniciamos todos os preparativos finais para a saída do território brasileiro. Desembarço alfandegário, cumprimento de protocolos da Covid-19,

preparação da aeronave, consulta meteorológica da rota e *briefing* da missão foram apenas algumas das atribuições realizadas antes da decolagem. Era perceptível, no rosto de cada tripulante, uma mistura de ansiedade e de orgulho ao fazer parte daquele seleto grupo que decolava com a nobre missão de trazer brasileiros para o conforto de sua terra natal.

Cumpridos todos os procedimentos, às 8h, a aeronave FAB 2855 deixava o solo rumo à sua primeira parada técnica para abastecimento na Ilha do Sal, em Cabo Verde. Foram 4h10min de voo, sobre o Atlântico, antes de chegarmos à segunda etapa da missão. No Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (GVAC) fizemos mais uma vez os trâmites burocráticos de alfândega e decolamos com destino à cidade de Lisboa, onde faríamos um pernoite intermediário antes de seguir para o destino final, Varsóvia.

Pousamos na capital portuguesa às 21h15, onde fomos muito bem recebidos pela Adidância Militar daquele país, a qual proporcionou todo o apoio necessário para o sucesso da operação. Da Base Aérea localizada no Aeroporto Humberto Delgado, seguimos direto para o hotel em Lisboa, onde aproveitamos o tempo de descanso para conferirmos mais uma vez o planejamento, as rotas e outras particularidades para operação da aeronave em clima frio e no espaço aéreo europeu.

Na manhã do dia 9 de março, às 9h45, decolamos rumo a Varsóvia para mais uma etapa de voo antes da chegada ao aeroporto de embarque dos brasileiros e estrangeiros resgatados. Ao longo de mais de quatro horas de voo cruzando os céus europeus, foi possível apreciar, do alto, as diferentes paisagens características de cada país que cruzávamos. E com o passar do tempo, quanto mais próximos ao destino, era constante na fonia o termo *military operation* e as restrições por parte do Eurocontrol devido à operação de aeronaves militares na fronteira.

Às 14h45, horário local, enfim pousávamos no Aeroporto Frédéric Chopin de Varsóvia, em uma tarde fria e com alta probabilidade de neve, segundo o boletim meteorológico. O tempo de solo disponibilizado pelas autoridades locais era curto, devido às operações militares em andamento e em virtude de outras razões por nós desconhecidas. Após o corte dos motores, fomos recebidos pelo Chanceler brasileiro, Ministro das Relações Exteriores Carlos Alberto Franco França e demais autoridades diplomáticas e governamentais presentes. A aeronave KC-390 chamava a atenção de todos que ali estavam. Uma aeronave brasileira tripulada por militares brasileiros cumprindo uma missão tão nobre e complexa a mais de 10 mil quilômetros de distância de sua base-sede.

Iniciou-se então uma guerra contra o tempo (e contra o frio de 2º C) para descarregarmos o material de ajuda humanitária antes de modificarmos a configuração da aeronave para o *layout full pax*. Foram notórios o comprometimento com a missão e o senso de abnegação e responsabilidade de cada tripulante. A desrespeito da baixa temperatura e do pouco tempo disponível, a tripulação trabalhou incansavelmente e realizou com rapidez e segurança o desembarque de mais de 11 toneladas de carga, além da reconfiguração de toda a cabine e acomodação de bagagens.

Finalmente, após o árduo trabalho de mecânicos e mestres de carga na preparação da aeronave, havia chegado a hora do embarque de 61 homens, mulheres e crianças, acompanhadas de 11 animais de estimação, no FAB 2855 rumo ao Brasil. A emoção era evidente no rosto daquelas pessoas, muitas ainda debilitadas e carregando a lembrança dos trágicos momentos que viveram dias antes. Alguns comentavam não acreditar estar ali, em segurança, longe do epicentro do conflito armado, voltando para o conforto de sua terra natal.

Às 18h30, a aeronave KC-1390 deixava a cidade de Varsóvia. No decorrer da viagem, tripulantes do 1º GT e passageiros conversavam como se fossem conhecidos de longa data. Apesar de cansados após dias de caminhada, agonia e tensão, os brasileiros repatriados faziam questão de compartilhar as suas histórias e contar o sofrimento vivido naqueles primeiros dias de guerra. Zeus e Égides não pouparam esforços para que a viagem de regresso fosse a mais tranquila e confortável possível para aqueles homens, mulheres e crianças.

Voamos madrugada adentro, cruzando o Atlântico e boa parte da Europa, com paradas técnicas para abastecimento novamente em Portugal e Cabo Verde. O cansaço batia forte após um dia inteiro de trabalho exaustivo. No entanto, o comprometimento e a fé na missão falavam mais alto, deixando-nos sempre vigilantes em nossas funções como tripulantes. Meteorologia favorável, aeronave sem panes e todos os passageiros acomodados em segurança junto a seus animais de estimação e ao pouco de pertences que lhes restara.

Finalmente, no amanhecer do dia 10 de março, às 6h40, horário local, pousamos no Aeroporto Internacional de Recife diante de aplausos por parte de todos os passageiros. Um grande coquetel de boas-vindas foi montado em comemoração pelo aguardado retorno ao Brasil. Sorrisos, abraços, *selfies* e *pets* passeando pelo pátio da BARF. Muitos repatriados não conseguiram segurar a emoção por estar vivendo aquele momento tão especial. As crianças corriam e brincavam aproveitando o Sol e o calor da capital pernambucana. Um clima totalmente diferente daquele que, alguns dias antes, enfrentaram em solo ucraniano. Apesar das comemorações antecipadas, havia ainda mais uma etapa a cumprir, a última parte dessa nobre missão. O destino final da Operação Repatriação era a capital federal, onde a aeronave seria recebida pelo Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro.

Durante o voo para Brasília, ao iniciarmos a descida, fomos interceptados por duas aeronaves F5, que trouxeram a seguinte mensagem aos repatriados: “O Governo brasileiro dá as boas-vindas aos brasileiros e estrangeiros resgatados, que agora se aproximam do pouso em nossa capital. É motivo de orgulho para a Força Aérea Brasileira – As asas que protegem o país – concluir esta missão, trazendo todos em segurança para a nação que os acolhe. Que os novos dias sejam de paz, tranquilidade e esperança na Pátria Amada Brasil”.

Seguimos por um sobrevoo a baixa altura na cidade de Brasília e, na sequência, realizamos uma passagem sobre a pista

11L/29R de SBBR, acompanhados pelas aeronaves F5. O pouso na capital ocorreu às 12h40, onde uma multidão nos aguardava em frente ao hangar do GTE. A aeronave KC-390 do 1º GTT ingressou no pátio militar com a bandeira nacional tremulando sobre a cabine, sob os olhares atentos de autoridades, jornalistas e, por que não, de toda a nação brasileira.

O Ministro Carlos França foi o primeiro a desembarcar. Na sequência, iniciou-se o desembarque dos brasileiros e estrangeiros resgatados. Um a um, desceram as escadas e foram recebidos pelo Presidente da República, Jair Bolsonaro, e pela Primeira-Dama, Srª Michelle Bolsonaro.

A tripulação permaneceu inicialmente no interior da aeronave, afinal, aquele merecido momento de celebração era todo deles, dos cidadãos repatriados. Carregando o sentimento de gratidão, homens, mulheres e crianças voltavam esperançosos e em segurança para recomeçar suas vidas no Brasil.

Regressamos à Base Aérea de Anápolis com sentimento de dever cumprido e orgulhosos por tudo o que foi realizado desde o início dos preparativos até o pouso final em sede. Tenho certeza de que os resultados dessa missão e a sensação de ter contribuído para a vida de cada um dos passageiros resgatados ficaram gravados para sempre na memória de todos os tripulantes que participaram da Operação Repatriação.

O 1º Grupo de Transporte de Tropa demonstrou, mais uma vez, o seu alto grau de adiestramento e prontidão, assim como projetou positivamente a imagem da aeronave KC-390 no Brasil e no mundo. Seja na paz ou na guerra, estaremos sempre prontos e dispostos a cumprir nossa sagrada missão:

Lançar, suprir, resgatar! GTT!



Foto: Sgt Figueira/FAB

Presidente da República Jair Bolsonaro, General Braga Netto e o Comandante da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro do Ar Baptista Junior, saúdam um repatriado.

NACIONALISMO: INFLUXOS E REFLUXOS





Um ensaio sobre como um conceito que, aparentemente, se acha naturalmente internalizado pode se tornar uma ideia a ser solenemente ignorada

Osvaldo Albuquerque Fonseca

Cel Aer Eng

Membro do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro

osvaldoafonseca@hotmail.com

Para muitos de nós, atualmente, os termos **nação** e **nacionalismo** soam tão familiares que nunca suscitaram de nossa parte o trabalho de examinar seus significados mais detidamente; muito menos a curiosidade de procurar suas origens, investigar suas formas de expressão, ou avaliar as consequências de sua incorporação e efetivação no meio social. Desde cedo em nossas vidas, tivemos a oportunidade de aprender noções básicas de civismo e patriotismo, que nos inculcaram as primeiras percepções a respeito do que deveríamos entender por nação. Imediatamente a seguir, os símbolos nacionais (as Armas da República, a Bandeira Nacional, o Selo Nacional e o Hino Nacional) nos foram apresentados, para que fôssemos capazes de reconhecê-los prontamente, tendo sido nos ensinado, ao mesmo tempo, que deveríamos reverenciá-los e respeitá-los com o máximo de orgulho, pois que representam a nação brasileira.

Mas, apesar de os conceitos de **nação** e **nacionalismo** parecerem tão naturalmente internalizados entre os brasileiros, há que se reconhecer que uma parcela significativa de nossa população não os tem incorporados de forma homogênea, no mesmo nível de entendimento, e que, na verdade, nunca houve uma imaginada compreensão amplamente compartilhada a respeito dessas palavras. Mesmo hodiernamente, há muitos brasileiros que não lhes atribuem a menor importância, quer porque tais noções de civismo não lhes foram expostas, quer porque lhes foram esvaziadas de significado, em qualquer desses casos, muito provavelmente, com alguma finalidade política. Na verdade, suas formulações iniciais surgiram muito recentemente na história da humanidade, vindo a se desenvolver em diferentes contextos, a se apresentar em feições específicas e a ser apropriadas de

acordo com as conveniências de momento por quaisquer dos lados do espectro político.

Etimologicamente, os termos em tela derivam da palavra latina *nasci*, que significa “nascer”. Na forma “*natio*”, aponta Heywood, deu origem ao vocábulo “nativismo”, um conceito antropológico pelo qual os indivíduos se identificam simplesmente pelo local de nascimento ou onde vivem, sem qualquer ligação de ordem sentimental. Mais tarde, como decorrência das diversas guerras travadas no cenário europeu no século XVII, surge o conceito jurídico de “nacionalidade”. Sim, a partir do Tratado de Westfalia (1648), passam a existir o francês, o espanhol, o bretão etc. Trata-se do momento em que se formam os Estados Nacionais da era moderna, fortemente baseados nas ideias de Jean Bodin, Thomas Hobbes e Jacques Bossuet, portanto, com um forte viés absolutista. Os termos “nacional” e “nacionalidade”, nesse momento, apenas estabelecem a qual instância máxima de poder territorial os indivíduos se submetem enquanto nele vivem. Contudo, ainda não trazem consigo qualquer elemento de afinidade cultural ou emocional.

As revoluções científica e industrial, iniciadas nos séculos XVII e XVIII, respectivamente, juntamente com a reforma protestante, anterior, vieram a abrir oportunidades de empoderamento a segmentos sociais expressivos, que passaram a acumular vultosos recursos financeiros e econômicos. Esse poder econômico, juntamente com o longo tempo em que foi possível construir um mesmo passado histórico-cultural, propiciou o desenvolvimento de vínculos emocionais, tanto entre os indivíduos quanto entre estes e a terra em que viviam. Adicionalmente, abusos de poder por parte de autoridades e de monarcas absolutistas induziram povos à reação política, despertando, agora, sim, o espírito do “nacionalismo”, pelo qual, para além dos amálgamas afetivos e culturais desenvolvidos e dos esforços comuns empreendidos no passado, se passou a projetar também um mesmo futuro. Este novo conceito de cunho político, o “nacionalismo”, com um imenso poder de “unir” as pessoas internamente, manifestou-se em sua mais pura forma nas revoluções americana (guerra de independência), de 1776, e francesa, de 1789. É quando se desenvolve o conceito de Nação-Estado. Tanto nos Estados Unidos como na França, suas nações se levantaram e se desvencilharam de estruturas de poder opressoras ou absolutistas, e trataram de organizar politicamente seus Estados. Na esteira desses eventos, é que ganham força as ideias de liberdade, igualdade e fraternidade, que vão inspirar movimentos de independência em todas as Américas e que serão inseridas nos hinos adotados por cada um dos países que vieram a ganhar autonomia política.

Cabe, neste ensaio, abrir parênteses para realçar que, embora o nacionalismo seja tratado como ideologia política por muitos autores, será aqui considerado, não como tal, mas como um movimento político identitário. E por quê? Especificamente, porque ideologias, em geral, se baseiam em doutrinas específicas e ofe-

recem propostas de vida em sociedade bastante objetivas, o que não é o caso das identidades sociais que, inclusive, costumam ser utilizadas, ao sabor das conveniências, por qualquer dos campos do espectro político, mesmo por aqueles que se situam em lados totalmente opostos. Por essa linha de raciocínio, podemos ver o nacionalismo como um conceito identitário capaz de unir os “nacionais” contra grupos ou forças de qualquer tipo (externas ou internas) que ponham em risco seu projeto de nação (seja este liberal ou social, mais conservador ou mais progressista etc.).

Da mesma forma, inclusive, pode ser entendido o conceito identitário de “populismo”. Este, por seu turno, une parcelas da população menos privilegiadas (as massas) contra, em geral, uma minoria mais privilegiada (as elites). O populismo não traz em si uma doutrina particular ou uma proposta de sociedade típica e é frequentemente apropriado por qualquer dos polos do espectro político. Relativamente ao populismo, há um consenso quanto a que não se trata de uma ideologia.

Retomando nossa reflexão, aquele primeiro influxo de “nacionalismo” adentrou o século XIX em plena harmonia com as ideias de liberdade e de democracia, conjugando esta que permitiu o crescimento diferenciado do padrão de vida em países que se pautaram por tais premissas. A democracia-liberal floresceu junto com este nacionalismo saudável e serviu de modelo para outros povos que, no entanto, nem sempre foram capazes de absorvê-las em todas as suas vantagens, principalmente por questões culturais.

No entanto, já em meados dos anos 1800, o nacionalismo começa a ter de dividir espaço, na atmosfera das discussões populares, com um novo conceito identitário derivado do pensamento marxiano sobre a divisão da sociedade em categorias funcionais em contradição: a identidade de classe. Esse constitui um momento de refluxo do nacionalismo, esmaecido que foi pela intensificação desenfreada do capitalismo liberal, que acabou expondo, de fato, profundas distorções no padrão de vida das sociedades industriais avançadas.

Já próximo do fim do século XIX, foi a vez de a própria democracia sofrer severa crítica dos teóricos elitistas. Para estes, a democracia, assumida como governo do povo, pelo povo e para o povo, não encontrava respaldo na realidade, pois o povo, no fundo, tendia a se afastar dos processos de decisão (o “do povo”) e formulação (o “pelo povo”) de políticas, por consequência natural de suas atividades diárias, e se limitava a cobrar que as políticas implementadas revertissem em benefício para si. Em decorrência, os teóricos elitistas apontavam que a democracia elitista – em que elites se revezam no exercício do poder – seria a forma possível de democracia.

Concomitantemente, ao fim do século XIX e início do século XX, dois fenômenos ocorrem: o socialismo experimenta algumas conquistas importantes para os trabalhadores, por meio do esforço empreendido pelo Partido Social-Democrático dos Trabalhadores Alemães, dentro do ambiente parlamentar de de-

liberação democrática; e, paralelamente, o nacionalismo ganha novo impulso, como instrumento de construção de nações em países onde o processo de evolução social e econômica derrapava insistentemente. O primeiro movimento permitiu a apropriação da democracia pelo socialismo (social-democracia), e o segundo apresentou-se como alternativa de construção de Estados fortes como estratégia de desenvolvimento e construção de nações.

No Brasil, foi o momento em que Alberto Torres postula a questão nacional como o principal problema brasileiro, oferecendo, *pari passu*, sua proposta estratégica para nos constituirmos em uma nação, em sua obra *A Organização Nacional*, e em que Olavo Bilac propõe o serviço militar obrigatório como meio de formação do cidadão-soldado e para incutir noções de civismo, patriotismo e disciplina entre jovens que estariam se preparando para fazer parte da população economicamente ativa do país. Essa intelectualidade vai, inclusive, inspirar a criação da Liga de Defesa Nacional, em 1916. Dado que o espírito do nacionalismo não se manifestava no seio daquela sociedade brasileira do início do século XX, dotada de uma cultura escravocrata e, em grande parte, ainda analfabeta, entendeu-se que este projeto deveria ser implementado a partir de sua macroinstituição Estado, de cima para baixo, aproveitando a ideia de Estado forte, por meio de um programa de ações que veio a ser chamado de **autoritarismo instrumental** (autoritarismo como instrumento para forjar a identidade nacional). Após um longo processo de maturação, tal projeto, que representou, de fato, um verdadeiro influxo de nacionalismo no Brasil, somente começou a ser posto em prática a partir da Revolução de 1930, tendo durado até, aproximadamente, o fim da década de 1970, momento em que teve início um novo refluxo do nacionalismo.

Ao mesmo tempo, no mundo, dado que a virtude se situa no meio, a intensificação extremada do nacionalismo levou, inadvertidamente, aos totalitarismos da primeira metade do século XX e seus excessos, que geraram um novo conflito bélico de proporção mundial e de resultados lamentáveis.

Após a Segunda Grande Guerra Mundial, o nacionalismo também foi mais uma vez apropriado pelo campo socialista. A estratégia consistia em promover o amplo desenvolvimento das forças capitalistas para que estas, engendrando as contradições próprias do sistema, desaguassem irrefreadamente na revolução socialista/comunista pretendida. Para tanto, nada melhor do que a ideia do nacional-desenvolvimentismo – o desenvolvimento tocado pelo Estado e controlado por aqueles que detêm o poder.

Paralelamente, contudo, a própria democracia liberal capitalista se revigora após a derrota dos regimes totalitários, só que, agora, em contraposição somente ao sistema totalitário comunista remanescente. E a democracia liberal também abraça o nacionalismo – em sua forma equilibrada, não exacerbada – durante o período da Guerra Fria. Terminada esta, com a queda do muro de Berlim e o desmanche da antiga União Soviética (URSS), a sen-

tença do fim da história, propalada por Fukuyama, dava indicações de que, indubitavelmente, a democracia liberal constituía-se na forma de governo, vitoriosa e incontestada, a ser adotada por todas as sociedades. Nesse contexto, o nacionalismo experimenta novo refluxo, e vai, aos poucos, se esvanecendo, em um cenário em que paixões populares unionistas não são mais demandadas.

Além disso, reconhece-se que corporações transnacionais operam orçamentos, por vezes, maiores do que os de muitas nações, e que organismos multinacionais e organizações não governamentais (ONGs) se oferecem e conseguem assistir populações em setores nos quais seus respectivos Estados se mostram incapazes, assim pondo em questão a necessidade de relativização das soberanias nacionais.

Em um aproveitamento de oportunidade, o revés socialista/comunista trouxe de volta a perspectiva conflitivista, segundo a qual as sociedades só se transformam a partir da dialética de opostos. Nesta visão, a identidade nacional se mostra totalmente desinteressante, posto que o nacionalismo une as pessoas internamente, promovendo um amálgama que de forma alguma interessa à tal dialética de opostos. Assim sendo, torna-se necessário, dentro desta perspectiva, “desconstruir” o conceito identitário de nação e, em seu lugar, reforçar e manter em eferescência conceitos identitários que promovam, ao contrário, cisões e dissensos frequentes no seio da sociedade, tais como as identidades de classe, racial, de gênero, e outras mais, como o ambientalismo e todos os assuntos associados a direitos humanos. Desta forma, por meio da discussão envolvendo opiniões divergentes – todos os dias, em todos os lugares, entre todo tipo de segmento social –, e modificando valores essenciais da sociedade, é que seria possível pôr em curso, de modo silencioso, a revolução.

Esse processo avançou, de modo até certo ponto imperceptível, em todo o mundo, até que sentimentos de repúdio cultural e reações locais iniciaram um novo influxo nacionalista que, desde o fim do século XX e pelas duas primeiras décadas do século XXI, vem ganhando força e expressão em diversas partes do mundo. Esse novo influxo de nacionalismo se manifestou por meio de eventos como o BRExit – a saída do Reino Unido da União Europeia –, por exemplo, e do crescimento do conservadorismo em diversas regiões do planeta. Esse movimento tem sido combatido pelo campo progressista do mundo todo, que o tem associado – inapropriadamente, porém em consonância com as suas conveniências, por óbvio –, a um populismo de “extrema” direita, que precisa ser contido e desmantelado em suas raízes, de forma amplamente coordenada e incisiva.

No presente momento, é esse o quadro que se tem. Forças progressistas, outrora revolucionárias, mostram-se, agora, reacionárias, após haverem conquistado os mais significativos e expressivos espaços de poder, e tratam de repelir peremptoriamente quaisquer manifestações nacionalistas que possam interferir em seus projetos cosmopolitas.



Representantes de Estado
Coleção Museu Mariana Procópio

A HERANÇA DO IMPÉRIO E SUA INFLUÊNCIA NA FORMAÇÃO DO BRASIL REPUBLICANO

José Gabriel Pena de Moraes

Médico
Texto da Revista CAOSótica

Este trabalho pretende, de uma forma despretensiosa e por um autodidata em história, identificar as influências políticas e culturais da Coroa Portuguesa na formação do Brasil a partir da declaração de independência, em 1822.

A partir de um ensaio que escrevi, intitulado o *Poder Local*, no qual procuro demonstrar que os poderes locais são as células que compõem as sociedades em todos os tempos, apresento um capítulo dedicado ao Poder Local no Brasil.

No decorrer do século XIX, foi implantada a divisão político-administrativa que atualmente vigora, com as alterações efetuadas no século XX relativas às transformações de territórios em estados, à criação dos estados do Mato Grosso do Sul e do Tocantins, bem como a mudança do Distrito Federal para Brasília.

O fator que se destaca nessa quadra da história brasileira é um sistema econômico baseado na escravidão, mais adequadamente: um sistema econômico amparado em um regime escravagista.

Esse sistema era tão forte que a força econômica dos comerciantes de escravos, combinada com a dos senhores de engenho, barões do café e do cacau proporcionou a acomodação de toda a Corte Imperial que chegou ao Brasil em 1808, no Rio de Janeiro. Pode-se inferir, com uma boa dose de certeza, que a organização da administração do país foi elaborada com as influências de todos os citados, bem como dos quase 15 mil cortesãos que vieram junto com Dom João VI.

Dom João VI foi um excelente gestor e impulsionador da economia do país, abrindo os portos ao mundo com a descredenciação da Inglaterra como operadora exclusiva dos portos brasileiros: criou o Banco do Brasil e tantas outras realizações que estruturaram uma base de sustentação para capacitar o país e levá-lo a competir no mundo dos negócios internacionais.

Os 14 anos vividos até a independência declarada em 1822 do governo de Dom João VI foram quase febris, com tantas

coisas que aconteceram em todos os cenários até que, premido por seu país, já livre das ameaças francesas, resolveu voltar para Lisboa para reassumir o trono de Portugal. Levou consigo todo o dinheiro do Banco do Brasil e deixou aqui a maioria dos cortesãos que tinham vindo para cá, a essas horas já miscigenados com os nativos e com os escravos, começando assim o processo de construção do “candinho de raças”, conforme definiu Gilberto Freyre. Os mapas mostram como o Império rascunhou a organização político-administrativa do Brasil, em 1822, onde se pode notar a Província Cisplatina, hoje Uruguai, que conquistou sua independência em 1828, graças a um providencial atraso das tropas imperiais, comandadas por Bento Gonçalves, permitindo assim que as tropas do General Alvear tomassem Aceguá, vencendo a Batalha do Passo do Rosário. Seria mera coincidência o fato de Bento Gonçalves ter, sete anos depois, deflagrado a Revolução Farroupilha para separar o Rio Grande do Brasil?

A criação da República dos Estados Unidos do Brasil, logo após a derrubada do Império, tentou repor a autonomia dos poderes locais, porém, só no nome pomposo, pois de estados autônomos não tinham nada. A Constituição de 1888 corrigiu o nome, retirando Estados Unidos, adicionando Federativa, mas que de federativa também não tem nada. O Senador da República, Eduardo Prado, em 1893, escreveu uma obra denominada *A ilusão americana*, que ridicularizava a república e defendia a volta da monarquia, criticando principalmente a “macaquice” de copiar dos americanos o nome do país, sem que houvesse nenhuma consonância entre nome e realidade.

A obra *Ilusão americana* foi lançada em uma manhã e esgotada até ao meio-dia, sendo que à tarde veio uma ordem da Presidência da República para retirar a obra de circulação, mas já era tarde, pois todos haviam sido vendidos. Atualmente pode-se adquirir a obra na Editora do Senado.



A chegada da Família Real Portuguesa, tela de Armando Martins.

Com o advento da República, em 1889, de inspiração fortemente positivista, marcada pela bandeira que até hoje vigora, com a sentença “Ordem e Progresso”, oriunda do dito de Auguste Comte, pai do positivismo – “O amor por princípio e a ordem por base; o progresso por fim” –, o Brasil, então, passou a ser governado pela inspiração positivista, a qual, em termos políticos, se traduz no que escreveu Miguel Lemos, em 1889:

Em política, acreditavam que era necessária uma “ditadura republicana” “definitiva”, preconizavam “um governo responsável alheio à rethorica” e acima do “processo absurdo das maiorias”. Substituíam o regime de democracia representativa por um regime plebiscitário, em que as decisões do “dictador” “hereditário” seriam sujeitas a uma consulta popular em “escrutínio descoberto”, para que se soubesse “a maneira que cada cidadão votou”.

Até 1945 o sistema positivista foi predominantemente na política brasileira e, como se pode deduzir, com os poderes locais totalmente submissos ao poder central, tanto no nível federal quanto no estadual, sujeitando-se os intendentes municipais a representarem o poder central de uma forma impositiva. Esta é a verdade.

A Constituição de 1946 inaugurou o movimento constitucionalista e caracterizou o pós-positivismo; todavia, não restou qualquer autonomia aos poderes locais e fortaleceu enormemente os direitos trabalhistas, assentando as bases para uma socialização do país. A CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), promulgada em 1943 por Getúlio Vargas, declarava em seu artigo 1º: “O trabalhador brasileiro é hipossuficiente e, por isto, precisa da tutela do Estado”; em decorrência dela vieram a Justiça do Trabalho, os Tribunais Regionais do Trabalho e os sindicatos de trabalhadores, um verdadeiro “arsenal” de instituições públicas destinadas a combater o capitalismo e a travar os empreendimentos, as quais, que, portanto, acabavam dificultando os empregos, trombeteando que estavam protegendo os trabalhadores. Aqui vale citar que a turma dos Servidores Públicos foi uma das primeiras a criar sindicatos de trabalhadores – leia-se, CUT (Central Única dos Trabalhadores) –, alegando protegê-los, porém, “vestindo pele de cordeiro”, já que na realidade o objetivo era manipulá-los, mas os seus privilégios de estabilidade no emprego, aposentadorias sem contribuição, pensões de filhas solteiras, quadriênios, quinquênios e outras vantagens, sendo que a maior delas era o direito a licença remunerada para candidatar-se a cargo eletivo sempre ficaram intactos. Desta forma os sindicatos conseguiram eleger deputados e senadores de forma a controlar o Congresso. Até hoje funciona assim.

A Constituição de 1967 não alterou nada na composição dos poderes locais e passou a infletir no sentido de fortalecer o corporativismo dos políticos, intenção demonstrada pelos militares ao se envolverem na política, tentando criar um partido alinhado. Ressurgiu o positivismo no período dos militares, que cumpriram o papel, a pedido do povo, de estancar o avanço comunista, promovido pelo então presidente, que já havia assinado um decreto autorizando a ocupação de todas as terras dentro das faixas de domínio da União, como estradas, represas etc., por agricultores sem terra, dando início a uma “Reforma Agrária”.

O prolongamento dos governos militares, a contragosto de seu líder inicial, Marechal Castelo Branco, que promoveu a reorganização institucional do país, com a Reforma Bancária e a Lei do Mercado de Capitais, por exemplo, reacendeu a chama positivista ocasionando uma onda de criação de empresas estatais, como Eletrobrás, Nuclebrás e tantas outras, bem ao estilo Petrobrás, convenientemente apelidada por Roberto Campos de Petrossauro.

A Constituição de 1888, a chamada “Constituição Cidadã”, foi uma verdadeira farra de concessão de direitos e de cláusulas pétreas, consagrando mais ainda o corporativismo dos políticos, mediante a criação de fundos eleitorais e partidários, consolidando um sistema político para funcionar como um campo aberto para a corrupção em todas as esferas e instâncias. Mais ainda, criou a Constituição Cidadã ao permitir aposentadorias extremamente facilitadas, bem como privilégios milionários, que vieram a “construir” a situação presente de calamidade financeira do país, a qual deveria ter sido resolvida se o Congresso Nacional não tivesse desconfigurado a proposta da Reforma da Previdência

encaminhada, e resultando, como sempre, na manutenção dos privilégios dos Cidadãos de Primeira Classe.

Reproduzo abaixo uma parte do Editorial de Gilberto Simões Pires, em seu *blog* “Ponto Crítico”, no dia 28 de setembro de 2021:

Primeira Classe. Dentro deste clima de constante dificuldade para fazer as mudanças necessárias para que todos os brasileiros possam ser tratados de forma igual pelo Estado, onde deixaria de existir a nojenta e injusta Primeira Classe, carregada de privilégios, o governo está tentando emplacar a Reforma Administrativa. Pois, pelo andar da carruagem, tudo leva a crer que a maioria dos deputados federais, e mais à frente também a maioria dos senadores, não se dispõem a dar fim à Caríssima Festa onde só participam os Servidores Públicos. Mais: a probabilidade é que até os novos, contratados daqui para frente, também vão ser obsequiados com a carteirinha que dá direito a frequentar a absurda Primeira Classe. Que tal?

O atual Governo Federal tem reiterado que agirá no sentido de fortalecer os poderes locais descentralizando-os e permitindo que os recursos arrecadados com impostos federais não persigam o caminho tortuoso tradicional, passando por inúmeras repartições públicas até chegar ao destino “devidamente escalpelado”.

Assim, conforme propala o Presidente, teremos mais Brasil e menos Brasília, de uma forma que se instaure de fato uma federação nacional, fazendo jus ao nome oficial República Federativa do Brasil.

Conclusão: a maior e mais maléfica herança que o Império deixou para a República foi a corporativa da Primeira Classe. Vale lembrar o grande Machado de Assis, o qual desenhava com realismo a forma de funcionar da sociedade do Rio de Janeiro, a

capital do Império, que vivia concedendo cargos e mandatos aos filhos das famílias que pertenciam à turma da Primeira Classe. O propósito era sempre “ajeitar a vida” do filho para bem casá-lo e, para tanto, rolavam as influências políticas no Paço Imperial para conseguir uma nomeação a um cargo público. É assim até hoje, parecendo, porém, que no atual governo está havendo uma forte moralização no trato da coisa pública.

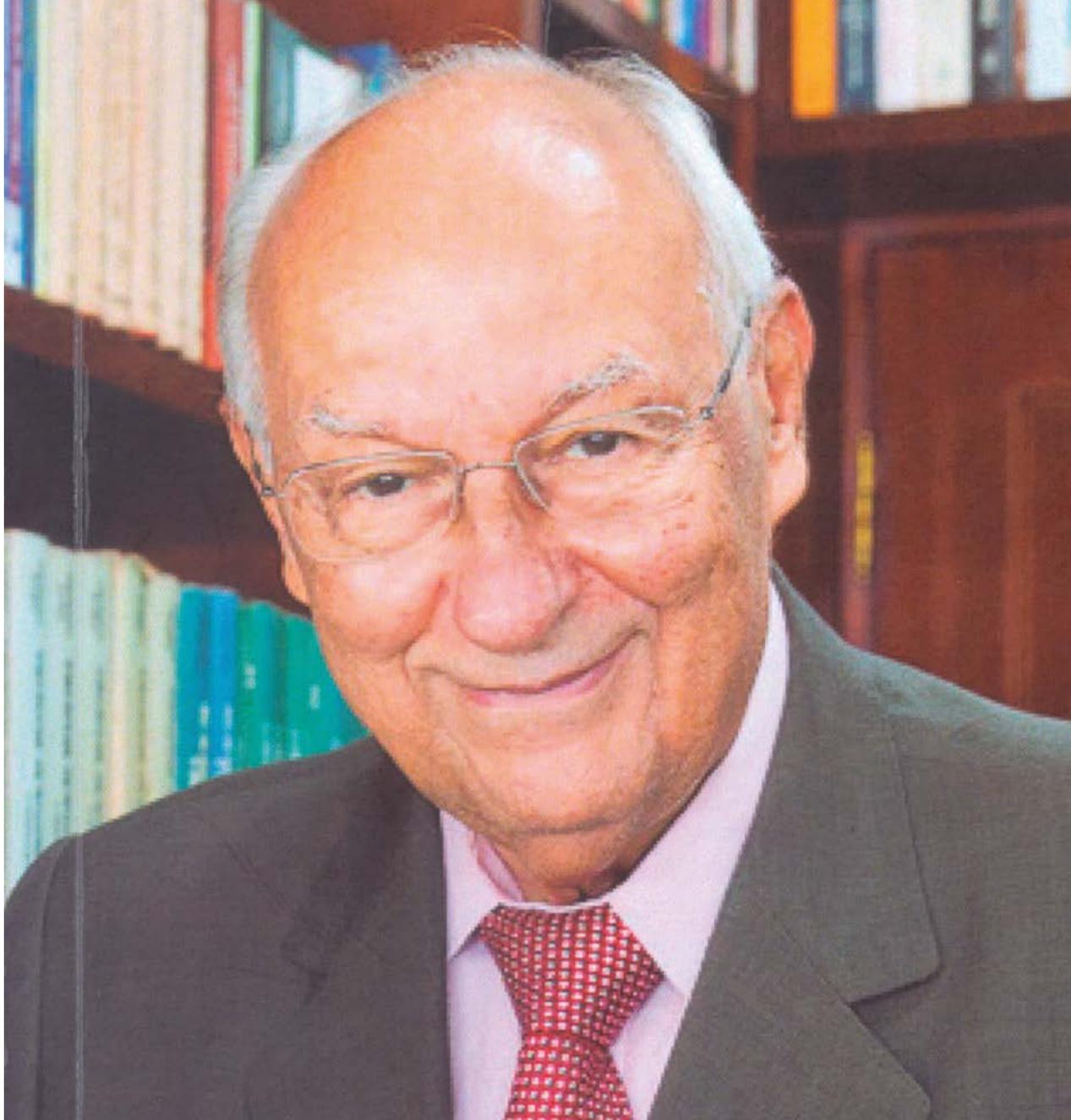
A marca mais indelével que a turma da Primeira Classe deixou foi a defenestração do Barão de Mauá, o gaúcho de Arroio Grande Irineu Evangelista de Souza. Ele era antiescravagista e em todos os seus empreendimentos nunca usou escravos, até o dia em que resolveu plantar café em Sorocaba e usou o método “à meia” na parceria com os trabalhadores. Os barões do café ficaram enfurecidos, tanto que foram ao Imperador e convenceram-no a negar o aval do Brasil ao empréstimo dos bancos ingleses destinado a financiar a construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Isso decretou a falência de Mauá e sepultou a industrialização do Brasil. Uma façanha da turma da Primeira Classe, a qual continua mandando e desmandando no Brasil.

Em minha visão, essa foi a herança que o Império nos deixou. De Império virou República Velha, depois Nova República, depois governo militar, depois República Federativa, mas sempre com as mesmas turmas dando as cartas. Enquanto não quebrarmos essa corrente, continuaremos ensaiando “voos de galinha”, ou afundaremos em um regime socialista, uma catástrofe impensável.

Para finalizar, vale lembrar com esses fortíssimos inimigos aqui dentro os defensores do socialismo, representados pelos partidos de esquerda, sempre culpavam os “interesses” estrangeiros, na realidade uma fachada que separa a plateia da turma de Primeira Classe.



Henrique Bernardelli,
coleção Museu Histórico Nacional.



Reflexões sobre a Vida

Ives Gandra Martins

Jurista

igm@gandramartins.adv.br

Nota do Editor: do nosso querido mestre do Pensamento Brasileiro, Dr. Ives Gandra, destacamos 50 das 1.022 máximas encontradas no seu livro *Reflexões sobre a Vida*, da editora Cultor de Livros, para dedicarmos aos nossos leitores.

1. Os sentidos pertencem a nossa natureza. Nossa natureza, entretanto, nasce distorcida, e todos nós percebemos tais desvios,

durante toda nossa vida. A nossa luta, portanto, é corrigi-los, pois, se nos dominam, terminamos por reduzir nossa existência a uma existência de sentidos, mas sem sentido.

2. A luta diária não poucas vezes é monótona e cansativa. Quando não é bem-sucedida, leva-nos, constantemente, ao lamento e a acusar o ambiente e os outros por nosso fracasso. Não dar

atenção ou importância ao resultado, embora tudo fazendo para que seja positivo, é o que diferencia o verdadeiro lutador dos que buscam, no reconhecimento alheio ou nos resultados favoráveis, sua realização. O verdadeiro homem é o que, no sucesso ou na derrota, permanece o mesmo, sem transigências ou acusações.

3. O amor ao próximo só não é egoísta, quando o temos por amor a Deus. Quem não tem Deus no coração não ama o próximo, mas a si mesmo no outro refletido. Mesmo que pense amar o próximo.

4. Sem sacrifícios, não seremos felizes, nem aqui na Terra, nem na vida eterna.

5. A idade pode ser caminho para a preguiça ou para a juventude. Quando nos justificamos atrás do declínio das nossas forças, transforma-se a idade em caminho da preguiça. Quando não prestamos atenção às limitações que os anos impõem ao nosso corpo e continuamos lutando no mesmo ou em maior ritmo, a idade se converte no verdadeiro caminho da juventude.

6. A serenidade para vencer o dia é o grande triunfo de cada um de nós. Precisamos, todavia, desde o momento em que acordamos, buscar mantê-la. Um bom caminho para tê-la como aliada é começar o dia dedicando-o a Deus, pedindo pelos que são nossos dependentes, e desejando não perder tempo com nossos desejos de bem-estar. Servir à família, aos outros e a Deus. É interessante que, quando fazemos tais propósitos, todo o dia corre melhor. Com oração, no início, e depois ação.

7. O combate diário, muitas vezes, revela recuos sensíveis e retorno a antigas tentações que se tinham por vencidas. Estrategicamente, tais recuos, se revelados ao diretor, são úteis porque permitem reformular as táticas de guerrilha, além de oferecer um campo enorme ao exercício da humildade. Detectados o mal e o inimigo, após o recuo sentido e revelado, não é difícil voltar à batalha, com forças redobradas, por graça de Deus e intercessão da Virgem.

8. Quem é conservador quando jovem e revolucionário na velhice é um sábio, pois sua revolução não é sangrenta, mas de valores, tendo a ponderação da experiência.

9. Quanto mais conheço os políticos, mais considero sábia minha decisão de ser advogado e professor, lutando por valores sem querer recompensas.

10. A vida terrena não oferece qualquer segurança. Uma doença, um acidente pode afetá-la para sempre ou eliminá-la. Por que colocar nesta frágil e breve existência todos os nossos triunfos? Não se constrói sobre uma ponte. Esta serve apenas de passagem.

11. Por mais que os outros te façam mal, te traiam, mesmo entre os mais que tu confias, se mantiveres a serenidade e a confiança em Deus, tudo superará e poderás crescer mais do que se nada te acontecesse.

12. A velhice não é um mal senão para aqueles que não a aceitam, que querem viver como se não fossem velhos ou que se

queixam das limitações que a idade traz. Para o sábio, a velhice é um bom tempo de reflexão e de um trabalho mais eficaz, porque age com maior ordem e maior conhecimento das verdades da vida. E, para o sábio, é tempo de serenidade e não de agitação.

13. Ser “politicamente correto” é ser um desfibrado. Um covarde. Um indigno de viver. Na vida, temos de lutar por ideais, pois caso contrário a vida não vale de nada. Geralmente, a luta por ideais torna o cidadão “politicamente incorreto”.

14. O amor cultiva-se como as flores e plantas num jardim. Se desleixado, torna-se mata selvagem. Se cultivado, gera beleza e repouso.

15. A verdade acima de tudo. A verdade selvagem conosco. A verdade suave com os outros. Falar sempre a verdade, mesmo que a imagem se desfigure. É melhor estar bem com a consciência, não mentindo, do que estar bem com o mundo, à custa da mentira. O bem supremo, que nos permite chegar a Deus, sem rebuscos, é não mentir. A verdade, pois, acima de tudo.

16. O mistério da vida. Por que Deus criou o Universo? Por que criou o homem? O mistério da morte. Por que, no tempo, fez o Universo e o homem passageiros? Só quem ama Deus pode distinguir o tempo da eternidade. Só quem ama Deus pode entender o mistério da vida e o mistério da morte.

17. O sucesso não traz felicidade. O mais das vezes escraviza. A busca para tê-lo cada vez mais leva à inquietude, ao receio e à frustração. E, mais cedo ou mais tarde, ocorre o insucesso, e o insucesso gera a infelicidade. Quem faz o que deve fazer sem se preocupar, com o insucesso ou o sucesso, é senhor de si mesmo e, se depositar seu coração em Deus, será feliz.

18. A injustiça é uma constante na vida do homem. A desonestidade gera, muitas vezes, mais bem-estar aos maus e mal-estar aos bons. Se Deus, todavia, permite a vitória da injustiça, é porque espera tirar frutos. Que saibamos ver a vontade divina nestes momentos e aceitar sem nos resignarmos ao mal, na certeza de que a última batalha será aquela em que Deus e a justiça vencerão.

19. A coerência na política é virtude rara. O oportunismo, defeito comum.

20. A oração é a melhor de todas as armas para enfrentar a batalha da vida.

21. Os ideólogos são sempre totalitários. Pensam que têm verdade e querem impô-la, sem respeitarem a liberdade alheia. Por isto, quando conquistam o poder, se não tiverem oposição, transformam-se em ditadores.

22. Desde que os magistrados passaram a ser vedetes da mídia, a justiça imparcial sofreu abalos.

23. Os ditadores silenciam a oposição com violência e acusações fraudulentas. Mentem para se manter no poder e fingem-se democratas quando podem manipular eleições.

24. A democracia dá trabalho, pois exige diálogo à exaustão. É, todavia, o único sistema em que se pode opinar, em que o direito de defesa é assegurado e em que a imprensa e a advocacia são livres.

25. O ideal de Justiça é a própria razão de ser do Direito. Não há direito formal sem Justiça, mas apenas corrupção do Direito. Há direitos fundamentais inatos do ser humano, que não podem ser desrespeitados sem que sofra toda a sociedade. Que o ideal de Justiça seja a bússola permanente do advogado. Para isto precisa estudar sempre, todos os dias, a fim de que possa distinguir o que é justo do que apenas aparenta ser justo.

26. O ato de fé é um salto no vazio, na confiança de que Deus nos amparará. E ampara.

27. Como é simpática a naturalidade! Todos gostam das pessoas naturais.

28. Peças musicais de que mais gosto: 1) Chopin (Noturnos); 2) Beethoven (muitas sonatas); 3) Bach (diversas músicas); 4) Stravinsky (Petrushka, O Pássaro de Fogo, A Sagração da Primavera); 5) Rimsky-Korsakov (Scheherazade, Capricho Espanhol, Antar); 6) Tchaikovsky (Romeu e Julieta, Quebra-Nozes, Lago dos Cisnes); 7) Villa-Lobos (Bachianas diversas); 8) Sibelius (Finlândia); 9) Rachmaninoff (Rapsódia sobre um tema de Paganini); 10) Liszt (Prelúdios).

29. Sonhar com os pés no chão alivia as tensões.

30. O poeta tem sempre o coração aberto para os grandes ideais.

31. A pior das ditaduras é a ditadura dos intelectuais, porque se consideram superiores aos outros e com o poder de decidir o que acham certo ou errado, mesmo que não o seja.

32. Escrever sobre ética política é deixar o livro em branco.

33. Os intelectuais modernos gostam de pensar que o controle dos meios de produção pelo Estado é bom, pois gera justiça social. Desconhecem a história e esperam que, se o seu desejo se transformar em realidade, usufruirão do poder sem trabalhar, passando apenas a pensar, reunir-se e difundir suas ideias para o “povo inculto”.

34. Liberdade e moralidade. Sem as duas não há democracia.

35. A poesia é o caminho humano para a eternidade, como a religião é o caminho divino para chegar a Deus.

36. Quem perdoa de coração não perde tempo e ganha paz. Quem não perdoa, além de ver o tempo passar amargurado, nunca terá paz.

37. Quanto mais imoral o governante, mais faz da mentira sua arma principal. Esta perde sempre a última batalha.

38. Nos momentos das grandes crises políticas é que se separam os aventureiros dos patriotas, os crápulas dos idealistas, os aproveitadores dos servidores e os corruptos dos honestos. Os primeiros fazem barulho, pregam a violência, atacam quem defende os valores e a pátria, e utilizam o poder como barganha para não

perderem o cargo. Os segundos buscam apenas uma solução possível para auxiliar o país. Vive o Brasil hoje essa dicotomia de agir entre quem ama o poder e quem ama a Pátria.

39. Quantas saudades dos tempos que os que buscavam o poder respeitavam Deus, a Pátria e a Família.

40. O estadista busca o bem de seu país mesmo que à custa do poder. O político busca o poder mesmo que à custa de seu país.

41. A Constituição Brasileira foi promulgada sob a proteção de Deus. Por que nossos políticos não pensam um pouco mais em viver os valores cristãos? Apenas chegaram ao poder por força de uma Constituição que nasceu sob a proteção de Deus.

42. Todo cidadão que se queixa de tudo é porque não tem a coragem de enfrentar os fatos e se refugia na “injustiça dos acontecimentos”.

43. Os “progressistas” progridem pouco, porque falam sobre os fins, sem se preocuparem com os meios. E, por não saberem gerar os meios, buscam sempre confiscá-los.

44. As grosserias podem ser feitas até em ambientes alegres, com piadas picantes, mas serão sempre grosserias.

45. A reflexão sobre a vida interior dá sentido à vida e retira o barulho e o vácuo da vida exterior.

46. Deus fala no silêncio. Por isto o silêncio é criador.

47. Os preguiçosos vivem de projetos futuros e inoperância presente.

48. O conhecimento obtém-se com o estudo. A sabedoria, com bom senso de saber aproveitá-lo.

49. O poeta moderno visa mais chocar do que gerar beleza, pensando assim ser “diferente e original”. A diferença é a mediocridade, e a originalidade é o descompasso.

50. Escrevi na adolescência um poema que terminava com os versos seguintes:

“O poeta é o mensageiro da esperança
O poeta deve crer
E eu creio
Porque
Eu sou aquele
Que, ainda, sonha flores,
E descobre estrelas.
Eu sou aquele que
Ainda busca anjos,
Onde existem feras.
Eu sou aquele
Que, ainda, prega aos fortes
E defende os fracos”.

Todos os poetas que acreditam em Deus e na vida amam os homens e descobrem horizontes que o mundo não descortina aos que não têm poesia no coração.

zetra

.eConsig

Suas férias de fim de ano com

SAÚDE FINANCEIRA

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**



