

Revista  **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 320
2023



EXPEDIENTE

Jul a Set ▪ 2023

Presidente

Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

1º Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

2º Vice-Presidente

Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro

Pintura 'Olinda'
de Frans Post
(1612-1680).



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



ISSN 0486-6274

SEDE CENTRAL

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

Superintendente

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Diretor Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor Social, Tecnologia da Informação e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor Financeiro e Patrimonial

Cel Int Genivaldo Bezerra de Oliveira

Diretor Administrativo

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

Assessores

Social - Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro
Financeiro - Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos
Administrativo e Pessoal - Cel Av Luiz dos Reis Domingues
Superintendência: Cel AV Marcos da Silveira Pereira

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

Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez
Cel Av Araken Hipolito da Costa
Cel Av Ajauri Barros de Melo
Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Relações Públicas

Cecília Ferreira

Design Editorial

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
Marco Antonio Carballo Perez
Maj Brig Ar

8 O perfil da Federação...
Ives Gandra da Silva Martins
Jurista

11 Mamãe África
Frederico José Bergamo de Andrade
Cel Art

12 Afonsos 1963
Astor Nina de Carvalho Netto
Ten Brig Ar

16 Uma Democracia apenas
Eleitoral
Ives Gandra da Silva Martins
Jurista

18 Os Militares e a História
Flávio Caitora Kauffmann
Ten Cel Av

21 Voto Impresso
Wilson Jorge Montalvão
C. Alte

22 Amigos Velhos
e muito Velhos
Tacariju Thomé de Paula Filho
Cel Av

24 Memórias...
Teomar Benito Ceretta
Comt de Aviação Civil

26 Euclides Pinto Martins...
Augusto Oliveira
Filósofo
Ivonildo Lavôr
Comunicador Social

32 Considerações sobre
o Fascismo...
Guillermo F. Piacesi Ramos

34 Pirassununga 1964
Cel Av Januário Sawczuk
Em memória

38 O Psicólogo de Aviação
na FAB
Luiz Alberto Borges Fortes de Athayde Bohrer
Ten Cel Av

40 A História da Cultura e o
Desenvolvimento de...
Ricardo Vélez Rodríguez
Filósofo

44 Além da performance
e do Cansaço
André Magnelli
Filósofo



MENSAGEM DO PRESIDENTE

Estimados leitores, civis e militares:

Destacamos a realização do belíssimo Baile de Aniversário de 77 anos do Clube de Aeronáutica, que ocorreu no sábado, dia 05 de agosto, na Sede Central. Foi uma festa muito elogiada em todos os aspectos: a grande Orquestra Aquarela; a beleza da decoração da Unifestas; e o requinte do bufê Mel Gastronomia. A pista de dança esteve sempre bem movimentada e nossos sócios e convidados tiveram uma grande noite de divertimento.

Relembramos a futura realização do tradicional Baile do Aviador, que será no sábado, dia 28 de outubro, também no nosso salão principal, sob coordenação do COMAR III.

Agradecemos os e-mails recebidos, elogiando a nossa Revista, na edição passada!

Iniciamos, nesta edição, uma nova seção de nossa Revista, denominada “A Família Aeronáutica”, que falará sobre os nossos aviadores e suas famílias. O estreador é o Cel Av Tacarijú.

Nesta edição, temos excelentes artigos enviados por colaboradores, dentre eles, o nosso antigo parceiro, o Jurista Dr. Ives Gandra. Aproveitem bem!

Saudamos a chegada da Primavera, a estação das flores, que embelezam o nosso cotidiano.

Desejamos a todos uma ótima leitura.

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



CLUBE DE AERONÁUTICA COMEMORA 77 ANOS

No dia 05 de agosto de 2022, na Sede Central, aconteceu o baile comemorativo pelos 77 anos do Clube de Aeronáutica (CAER). Mais uma vez o evento foi belíssimo e contou com a participação de cerca de 200 sócios e convidados. Animada pela Orquestra Aquarela, composta por 20 integrantes, com o ótimo serviço da Mel Buffet e a decoração impecável do Carlos Lamoglia, o baile encantou a todos os presentes.

A comemoração contou ainda com o pronunciamento do Presidente do CAER, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez, que destacou a importância histórica e institucional do nosso querido Clube. Na sequência, agradeceu a presença de todos, convidando-os a fazer um brinde em homenagem aos 77 anos. Dentre os convidados especiais, estavam o Presidente do Conselho Deliberativo do CAER, Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, o Presidente do Clube Naval, Alte Esq João Afonso Prado Maia de Faria, o Presidente do Clube Militar, Gen Bda Sérgio Tavares Carneiro, alguns diretores do CAER e autoridades civis e militares.

Foi uma noite muito feliz e inesquecível! Com toda certeza, ficará na memória de todos os presentes.

Aspirantes Jan./Abr. de 1970 – Turma É prá Leão





CURSO DO PENSAMENTO BRASILEIRO

Aconteceu, no dia 1º de agosto, a primeira aula da XII Edição do Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico. Estiveram presentes cerca de 40 alunos que assistiram à aula inaugural do Cel Av Araken Hipólito da Costa, Coordenador do Projeto e Diretor do Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica. A palestra foi escolhida para preparar os alunos para a sequência de conteúdos que viriam pela frente.

No dia 08 de agosto, o palestrante da segunda aula do Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico foi o Cel de Art Frederico José Bergamo de Andrade. Cel Bergamo fez uma brilhante palestra sobre a Cultura Brasileira e sua importância para a formação de nossa nacionalidade.

A terceira aula do curso foi realizada no dia 15 de agosto e ministrada pelo ex-diretor do Teatro Municipal do Rio, o conceituado artista e produtor, Fernando Bicudo.

Bicudo fez uma excelente exposição sobre a Arte Brasileira para todos os participantes e, na ocasião, contou com a ilustre presença do Ex-Embaixador do Brasil na Costa Rica e Bélgica, o Sr. Jerônimo Moscardo.

Ocorreu no dia 22 de agosto a quarta aula da XII edição do Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico, ministrada pelo Cel Aer Eng Osvaldo. Em sua palestra, o militar examinou as interpretações, os diagnósticos e as propostas de intelectuais brasileiros para um projeto de Brasil justo, livre e democrático.

Fechando as aulas do mês de agosto, da XII Edição do Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico, foi a vez de o filósofo, ensaísta, teólogo, professor colombiano naturalizado brasileiro e ex-ministro da educação, Ricardo Vélez Rodríguez, falar sobre os problemas básicos da Filosofia Brasileira.



OPINIÃO DOS LEITORES

Recebemos com frequência muitas manifestações dos nossos leitores. São cartas, cartões, e-mails e telegramas. Publicamos, aqui, nesta coluna, algumas recebidas por conta do envio da última edição da *Revista Aeronáutica*.

Sou o 2º Tenente QOEA CTA (Ref) Antonio Gomes Pereira GUERRA Filho, tenho 91 anos e resido em Brasília-DF.

A leitura do seu artigo Ximboca no Castelo, na *Revista Aeronáutica* nº 315, de abril/junho de 2022, trouxe-me preciosas informações sobre as importantes personalidades entrevistadas, bem como renovou meu entusiasmo pelos assuntos da aviação e da FAB, com os quais convivi durante 60 anos (36 uniformizado e 24 como TTC e DAS-2). Aceite os meus parabéns por tudo o que está escrito no seu trabalho Ximboca no Castelo.

Sinto-me com alguma liberdade para me dirigir aos personagens da entrevista, uma vez que sou Jambock Honorário nº 233 do 1º Grupo de Aviação de Caça, o Senta a Pua, honraria que recebi das mãos dos Maj Brig do Ar Rui Barbosa Moreira Lima e José Lourenço Meira de Vasconcelos.

A minha maior emoção na entrevista ficou por conta da figura do então Ten Av Fernando Mendonça. Fui brevetado Piloto Privado pelo Aeroclub de Pernambuco em princípios de 1950. Minha licença tem o nº 8.161, de 1º de junho de 1950.

O Ten Av Fernando Mendonça foi o meu chegador. Guardei uma lembrança da sua

figura: educado, tranquilo, personalidade marcante. Fiquei muito emocionado ao revê-lo no Ximboca no Castelo. Lembro-me muito bem do cheque em voo realizado em um avião Paulistinha CAP-4 (PP-GCN ou PP-GCO). A área do exame era sobre Olinda, e o momento mais crítico, para mim, foi quando ele me mandou realizar um parafuso de duas voltas pela direita. Eu não me sentia confiante na execução dessa manobra, mas, deu certo. Renovo aqui meu aplauso pelo artigo Ximboca no Castelo. Agradeço pelas recordações e emoções que o seu trabalho me proporcionou. Cumprimento respeitosamente ao Sr Ten Cel Av Flávio Catoira Kauffmann, ao Brig Piva, ao Cel Moura e ao Maj Fernando Mendonça. Este último pelas asas que me fizeram um aviador.”

Ten QOEA CTA RFM Guerra

Agradeço a Vossa Senhoria o exemplar da Revista Aeronáutica nº 319, a qual me foi gentilmente enviada.

Dias Toffoli, Ministro do STF

Agradeço o envio da *Revista Aeronáutica* nº 319, e renovo os votos de estima e consideração.

Ten Brig do Ar Francisco Joseli Parente Camelo, Ministro-Presidente do STM

Ao cumprimentá-lo cordialmente, venho agradecer ao senhor pela gentileza do envio da Revista Aeronáutica nº 319.

Nesta oportunidade, ao receber o exemplar da Revista, cumpro o grato dever de saudar toda a equipe pelo excelente trabalho ao discorrer sobre assuntos tão consideráveis para a nossa atualidade e cumprimentar a todos os componentes do CAER pelo aplausível trabalho realizado e desejar meus votos de felicidades e êxito em suas respectivas funções.

Ten Brig do Ar Ricardo Augusto Fonseca Neubert, Secretário de Economia, Finanças e Administração da Aeronáutica

Tenho a grata satisfação de acusar o recebimento da *Revista Aeronáutica* nº 319, aproveitando a oportunidade para renovar meus votos de distinto apreço e admiração. Obrigado pela gentileza, e parabéns pela *Revista* e seus interessantes artigos.

Ten Brig do Ar Carlos Augusto Amaral Oliveira, Ministro do STM

28º ANIVERSÁRIO ABRA-PC

A Associação Brasileira de Pilotos de Caça, criada em 10 de agosto de 1995, comemorou o transcurso da data, com uma confraternização (almoço de adesão), reunindo associados e convidados no dia 19 de agosto, no Clube de Aeronáutica, Sede Barra.

Na ocasião, o Brig. Quírico, Presidente da ABRA-PC, fez uso da palavra, ressaltando o compromisso da associação para com seus objetivos definidos em estatuto, bem como a importância de cada sócio nesse contexto, para que possa dar continuidade à missão de preservar a memória e as tradições da Aviação de Caça.

Por fim, agradeceu a presença de todos os caçadores, que dão a força necessária para prosseguir na missão.

Parabéns, ABRA-PC !

À la chasse!





O PERFIL DA FEDERAÇÃO

À LUZ DOS 200 ANOS DE INDEPENDÊNCIA

IVES GANDRA DA SILVA MARTINS

Jurista



Na comemoração dos 200 anos de independência do Brasil, ocorrida no ano passado, examinou-se a importância de ter sido um príncipe português a proclamá-la, dando início à única monarquia da América do Sul, em 1822.

Os motivos antropológicos que levaram a esse acontecimento que moldou a história do país têm suas raízes na conformação da nação portuguesa desde sua origem, e influencia, até hoje, o perfil do Estado Brasileiro.

Com efeito, um país, na Europa, herdou, durante a Idade Média, a cultura romana por inteiro: foi Portugal.

Nascido da rebelião de herdeiros de um dos ramos dos reis que disputavam o predomínio entre os diversos reinados espanhóis, teve em Afonso Henriques o seu fundador, ao vencer, na batalha de São Mamede (1128), aqueles que queriam desfazer as sementes do futuro Condado Portucalense e, mais tarde, os mouros em Lisboa. Em 5 de outubro de 1143, com a celebração do Tratado de Zamora, foi Portugal reconhecido como país independente.

A fim de enfrentar os espanhóis, de um lado, e os mouros, de outro, Portugal nasceu e se expandiu, tendo como líderes incontestes reis fortes e senhores feudais a servi-los.

Foi, portanto, Portugal uma exceção no cenário europeu, em que as diversas regiões não se uniam e os países se fragilizavam em face da pulverização do poder por uma infinidade de reis fracos com senhores feudais fortes.

Alguns países que se formavam não conseguiram constituir um poder central unificado, capaz de orientar as expansões nacionais, dividindo-se entre lutas intestinas, lutas externas contra reinos vizinhos e contra mouros.

Portugal, não. Percebendo seus fundadores que, sem unidade, seria impossível a manutenção do país recém-criado, alicerçaram seu projeto político na centralização de poder, característica que o acompanhará pela história e que influenciará, até os dias atuais, a história brasileira.

Roma dominou o mundo porque soube unir o centralismo político e a descentralização administrativa. Portugal seguiu seus passos e, à medida que se expandiu, pôs em prática idêntica lição. Compreende-se, pois, a razão que fez das Ordenações Afonsinas, Manuelinas e Filipinas os mais avançados textos jurídicos da Europa no fim da Idade Média e no período da Renascença, visto que a estabilidade política e econômica permitia o regar da vida social sem perturbações ou turbulências maiores.

A estabilidade política e a unidade de poder permitiram a Portugal vencer simultaneamente, em sua história, mouros e espanhóis e descortinar a grande saga das descobertas, fruto exclusivo de seu gênio. Italianos, franceses, ingleses e holandeses foram discípulos dos portugueses, seja na escola que permitiu a grande descoberta (Sagres), pois os grandes navegadores, inclusive Colombo e Magalhães, lá estudaram, seja na conquista real de territórios de além-mar, como a América do Sul, ou do périplo da África, da Ásia, seja em inúmeras viagens e explorações.

Colombo e Magalhães serviram a outros senhores, após receberem formação portuguesa, pela impossibilidade de Portugal realizar, simultaneamente, seu projeto de conquista mundial, à falta de gente e de recursos. O mundo conhecido, já Sagres descortinara em meados do século XV. Mesmo o Brasil, assegurado em extensão menor pela assinatura do Tratado de Tordesilhas, foi declarado português para o mundo, por erro estratégico de Cabral, que revelou o continente americano antes do momento oportuno, visto que Portugal, que já o descobrira, não tinha condições de colonizá-lo. Assim é que, apenas 32 anos após sua “descoberta oficial”, à falta de recursos e gente, para tomar posse da região, é que foi enviada a primeira grande expedição (Martim Afonso de Sousa). Os esforços portugueses eram destinados a garantir o domínio das Índias.

Portugal, em verdade, detinha, à época, o controle do mundo em suas dimensões atuais, direta ou indiretamente, graças à estabilidade política e econômica gerada pelas conquistas sociais e jurídicas dos primeiros ordenamentos criados, ao fim da Idade Média.

É de se notar, entretanto, que o gigantesco esforço conquistador levou-o a abrir frentes em número maior do que poderia sustentar, razão pela qual não foi possível manter, por mais de um século, o território conquistado.

Em dissertação de especialização preparada para a Cadeira de Ciências de Finanças da FDUSP, em 1971, transformada em livro com prefácio de Roberto de Oliveira Campos, considerei que três foram os grandes passos dados na evolução da humanidade na história, a saber: o domínio do fogo, as grandes descobertas e a conquista do espaço, pois nestes momentos o homem deu novo salto para o conhecimento de um Universo maior.

Portugal, portanto, colocou-se no centro dessa tríade de eventos descortinadores de novos horizontes para o homem. O centralismo político português, todavia, transformou-se em uma herança política para o Brasil, visto que, à época do Brasil-Colônia (descentralização administrativa com capitânias hereditárias, governadores gerais, bandeirantismo de apresamento, ciclo da cana, de pastoreio e de busca de metais e pedras preciosas), as diretrizes políticas vindas da metrópole não foram desrespeitadas, tendo, inclusive, Amador Bueno se negado a ser coroado rei, na restauração do poder português, em 1640, após 60 anos de controle espanhol.

Tal centralismo político e descentralização administrativa fizeram Portugal colônia de forma diferente como eram consideradas

as colônias espanholas, inglesas ou francesas, ou seja, meras extensões territoriais habitadas por povos inferiores.

O centralismo português não subordinou os vencidos, nem considerou inferiores os que viveram nas colônias, razão pela qual a mudança da família real para o Brasil não foi senão a consequência desta união nacional incontestada, realidade irrepetível pelos contornos de formação histórica dos demais países europeus.

Compreende-se, pois, que a essa centralização de poder, no melhor estilo do centralismo romano, deveu-se, de um lado, o fracasso do regime federativo no Brasil, mas, de outro, a unidade continental de seu território. A unidade nacional foi, portanto, preservada na América, ao contrário das experiências espanhola, francesa e inglesa, sem rupturas e sem guerras de conquistas ou libertação, até porque a independência do Brasil foi oferecida por um rei português, que nesta condição morreu em Portugal, com o título de Pedro IV, após afastar seu irmão Miguel da Coroa. De rigor, as lutas da independência foram mais escaramuças contra generais portugueses.

Enquanto a América espanhola pulverizou-se, os Estados Unidos só ganham a dimensão atual por conquistas após a independência, e o Canadá vive ainda hoje a junção de duas conquistas não de todo assimiladas (inglesa e francesa), a unidade brasileira foi fruto dessa vocação para o centralismo político e para a descentralização administrativa, herdada de Portugal.

A toda evidência, tal característica terminou por moldar o país, com a monarquia centralizada, no início, e uma Federação republicana irreal até os dias que correm, tornando o constitucionalismo brasileiro um denso reflexo desta realidade.

Graças a Portugal, o Brasil é hoje uma nação continental. Mas, graças a Portugal, o Brasil não se tornou ainda uma Federação, balançando, em sua história, entre uma Federação e um Estado Unitário Tripartido.

De rigor, fomos um Estado tripartido até 1988, mas com a reformulação do sistema unitário na Constituição de 5 de outubro de 1988, fortalecendo-se as receitas de Estados e Municípios e ofertando-lhe real autonomia financeira, principiou o país a buscar o perfil federativo desejado desde a instalação da República (15 de novembro de 1889).

Parece, todavia, que a tríplice autonomia pertinente à Federação (administrativa, política e financeira) principia a ser, novamente, enfraquecida com o avanço da reforma tributária com nova centralização e distribuição de receitas subordinadas a um futuro Conselho Federativo de perfil ainda indefinido.

Vamos aguardar para julgá-lo.

Mamãe África

Frederico José Bergamo de Andrade

Cel Art e membro do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro

olgaefred@hotmail.com

O IBGE nos informou que a população mestiça já é hoje majoritária no Brasil e que a maioria dessa população é de afrodescendentes. É justo, pois, que celebremos com muito amor a grande mãe biológica da maioria do povo brasileiro, a mãe negra. Valho-me para tanto de um belíssimo texto de Luiz Felipe de Alencastro, que, interpreta a foto que ilustra este artigo. Segue-se a sua transcrição:

“De corpo inteiro, a imagem da capa do volume (História da vida privada no Brasil)”. Fotografia feita no Recife, por volta de 1860. Na época era preciso esperar no mínimo um minuto e meio para se fazer uma foto. Assim, era preferível fotografar as crianças de manhã cedo, quando elas estavam meio sonolentas, menos agitadas. O menino veio com a sua mucama, enfeitada com a roupa chique, o colar e o broche emprestados pelos pais dele. Do outro lado, além do fotógrafo Villela, podiam estar a mãe, o pai e outros parentes do menino. Talvez por sugestão do fotógrafo, talvez porque tivesse ficado cansado na expectativa da foto, o menino inclinou-se e apoiou-se na ama. Segurou-a com as duas mãozinhas. Conhecia bem o cheiro dela, sua pele, seu calor. Fora no vulto da ama, ao lado do berço colado a ele nas horas diurnas e noturnas da amamentação, que seus olhos de bebê haviam se fixado e começado a enxergar o mundo. Por isso ele invadiu o espaço dela; ela era coisa sua, por amor e por direito de propriedade. O olhar do menino voa no devaneio da inocência e das coisas postas em seu devido lugar.

Ela, ao contrário, não se moveu. Presa à imagem que os senhores queriam fixar aos gestos codificados de seu estatuto. Sua mão direita ao lado do menino está fechada no centro da foto na altura do ventre de onde nascera outra criança da idade daquela. Manteve o corpo ereto, e do lado esquerdo, onde não se fazia sentir o peso do menino, seu colo, seu pescoço, seu braço, escaparam da roupa que não era dela, impuseram a composição da foto a presença inconstante do seu corpo, de sua nudez, de seu ser sozinho, da sua liberdade. O mistério dessa foto feita há 130 anos chega até nós. A imagem de uma união paradoxal, mas admitida. Uma união fundada no amor presente e na violência pregressa. Na violência que fendeu a alma da escrava abrindo o espaço afetivo que está sendo invadido pelo filho do seu senhor. QUASE TODO O BRASIL CABE NESTA FOTO.

Herança maldita da escravidão, o racismo no Brasil tem muito a aprender com essa foto: que ele não se sustenta na cor

da pele, o que o alimenta é um viés preponderantemente estrutural. O nosso contingente afrodescendente carece, até hoje, de maiores oportunidades de crescimento social. Sanado tal problema por meio de políticas públicas inclusivas e estruturantes, também de uma educação básica de qualidade e, considerando, ainda, que o nosso contingente de mestiços se eleva hoje a um percentual de mais de 55% da população brasileira, e que continua crescendo, sou otimista em afirmar que muito em breve o racismo no Brasil estará quase que totalmente erradicado.



João Ferreira Villela, 1860

AFONSOS

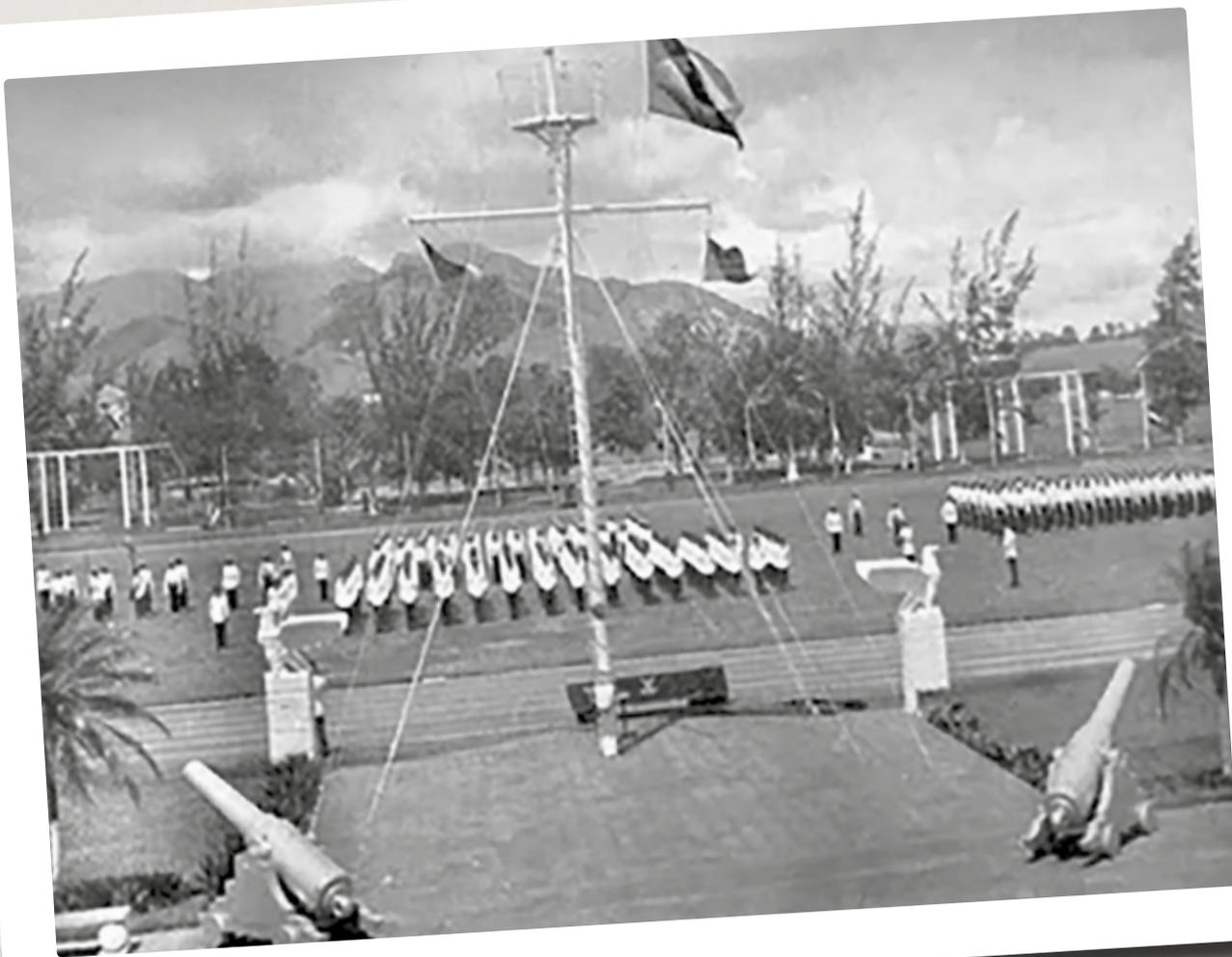
1963

BIOGRAFIA DE UMA TURMA

Astor Nina de Carvalho Netto

Ten Brig Ar

astornetto@yahoo.com.br



Em 14 de dezembro, Aviadores e Intendentes da Turma de 1963 comemoram 60 anos do Aspirantado. A história desta turma começa em 1958. Naquele ano, oriundos de todas as regiões do Brasil, chegaram a Barbacena os candidatos aprovados no concurso de admissão à Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR). A eles, somaram-se alunos de 1957 que não conseguiram aprovação para o 2º ano da Escola. Ao todo, 241 jovens, a maioria com 16 e 17 anos, de diversas etnias, entre eles estavam descendentes de alemães, espanhóis, italianos e japoneses, alguns com nomes raros e difíceis de serem pronunciados. Na turma, destacavam-se dois alunos possuidores de notável bagagem cultural: o 58-142 Frederico de Queiroz Veiga, primeiro colocado no concurso de admissão e excelente atleta, e o 58-01 Luiz Moacir, segundo colocado. Veiga recebeu aquele número por ter realizado o exame médico com atraso e chegado à EPCAR com os alunos já numerados, lapso que ocorreu com vários candidatos aprovados. Afrodescendente e dotado de grande religiosidade, em 1959, Moacir foi Presidente da Juventude Estudantil Católica (JEC), associação que congregava os alunos católicos da EPCAR e era orientada pelo Capitão Capelão Viçoso, virtuoso sacerdote que, nas suas pregações, nos apontava os caminhos da fé e da espiritualidade. A constituição da turma refletia a sociedade brasileira e demonstrava a vocação democrática da Força Aérea desde a sua fundação, em 1941, ao colocar em prática um dos mais importantes princípios da democracia: a garantia da igualdade de oportunidade para todos que desejassem ingressar na nossa Instituição.

Comandava a EPCAR o Brigadeiro Síval de Castro e Silva Filho, que orientava a turma como um pai. Fomos guiados também por competentes oficiais, destacando-se os Majores Averi Celular, Antônio Henrique, Cruz Machado, e os Capitães Lott, Ferreira Leite, Bezerra e Dário. A turma passou dois anos em Barbacena, deixando ali um período de vida marcado por uma significativa mudança, no qual garotos sonhadores e despreocupados transformaram-se em militares responsáveis e devotados estudantes.

Anos depois, de agosto de 1993 a janeiro de 1996, um Aspirante de 1963, o Brigadeiro Wilson Antunes Pereira, comandou a EPCAR, exercendo as funções do saudoso Brigadeiro Síval.

QUATRO ANOS NO LENDÁRIO CAMPO DOS AFONSOS – A ESCOLA DE AERONÁUTICA

Em março de 1960, como alunos do 3º ano da EPCAR, chegamos à Escola de Aeronáutica, sediada no Rio de Janeiro. A Academia da Força Aérea (AFA) estava sendo construída em Pirassununga, e os Oficiais Aviadores eram formados no lendário Campo dos Afonsos. Em outubro daquele ano, foi iniciado o Estágio de Seleção de Pilotos Militares (ESPM), concluído em dezembro por 130 alunos, que conseguiram voar solo no T-21 Fokker. Cerca de 100 não conseguiram voar e foram desligados. Entre eles, estava o aluno José Lopes Teixeira que, muito triste,

ao se despedir de alguns companheiros, afirmou: “eu vou ser Oficial da FAB, vocês vão ver”. Determinado, o Lopes fez o curso de medicina, prestou concurso para o Quadro de Oficiais Médicos, chegou ao último posto daquele quadro, o de Major Brigadeiro, e foi Diretor de Saúde da Aeronáutica.

No ESPM, vivemos uma das maiores emoções das nossas vidas, a de pilotar sozinho um avião. Sobre aquele feito marcante e inesquecível, transcrevo trechos do artigo *Esse tal de Avião*, publicado na *Revista Esquadilha*, em 1962, cujo autor foi um cadete sentimental, que hoje escreve este artigo:

Parece que foi ontem que ouvi aquela voz ao meu lado: – Toma, ele é todo teu, podes decolar sozinho. Partimos juntos, só tu e eu. Deixastes no solo o garoto e levaste contigo o homem... Senti que passamos a constituir um só ser, misto de metal e humano. Verifiquei que os meus nervos se estendiam até a ponta das tuas asas, que pensávamos e agíamos da mesma maneira, e, sobretudo, que o meu coração e o teu motor guardavam entre si a mais profunda afinidade; se um parasse o outro poderia parar também. Levaste-me às nuvens, mostreste-me, do céu, as belezas da terra... Estando lá, onde as nuvens se assemelham a castelos de cristal, fizeste-me sentir que não há aventura mais bela e prodigiosa do que a vida.

Em março de 1961, fomos promovidos a cadetes e matriculados na Escola de Aeronáutica: 138 iniciaram o Curso de Formação de Oficiais Aviadores, ex-alunos da EPCAR e ex-alunos do Colégio Militar. Naquele ano, fizemos o Estágio Primário de Vôo, continuando a voar o T-21 Fokker. A dor da saudade fez a turma sofrer com a perda do seu primeiro integrante em desastre aéreo, o Cadete Roberto Quintas Magioli. No fim do ano, 107 cadetes foram promovidos ao 2º ano.

Em março de 1962, começou mais um ano letivo. Foram incorporados à turma 15 cadetes do Curso de Formação de Oficiais Intendentes. As atividades aéreas foram intensificadas no Estágio Básico. Pilotando ainda o T-21 Fokker, tivemos instrução de acrobacias e de voo de grupo. Mais uma vez, a tristeza invadiu a turma, faleceu em acidente aéreo o Cadete Luiz Carlos Pitrez Salis.

Em março de 1963, teve início o último ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores. Passamos a pilotar o NA T-6, realizando o Estágio Avançado. Graças à primorosa instrução ministrada no Estágio Básico, pela primeira vez na história do Estágio Avançado, todos os integrantes de uma turma solaram o T-6. Naquele possante avião, fizemos manobras, acrobacias e voo de grupo. Mais uma vez, a turma perdeu queridos companheiros em acidente aéreo, os Cadetes Luiz Alberto de Palma Lampert e Milton Manoel Maranhão. Na tarde de 19 de agosto de 1963, em um voo de grupo, dois T-6 se chocaram. Além do Lampert e do Maranhão, faleceu naquele acidente o Tenente Mario Roberto Souza Rosa, meu instrutor de voo. Na manhã daquele trágico 19 de agosto, voei com o Tenente M. Roberto. Fiz a revisão e ele deixou-me pronto para o “cheque” final do estágio (exame antes do início do voo de grupo).



Após o voo, ele me disse: “você está preparado e vai passar com louvor”. Fui o último cadete a receber instrução daquele hábil piloto, que como poucos soube transmitir aos seus alunos a arte de voar. Profundamente traumatizado, dois dias depois do acidente, fiz um bom “cheque”. Ao citar o Tenente M. Roberto, presto uma merecida homenagem e expresso a nossa gratidão aos abnegados instrutores de voo da nossa turma, que com competência e dedicação nos tornaram pilotos da Força Aérea.

Durante os quatro anos de permanência nos Afonsos, tivemos um só Comandante de Esquadrilha, o Capitão Adamir Basílio, auxiliado no exercício do comando pelos Tenentes Schloenbach e Jonathas.

Em 14 de dezembro de 1963, o Aspirantado: 73 Aviadores e 15 Intendentes foram declarados Aspirantes. Em uma comovente solenidade, devolvemos o espadim de cadete e recebemos a espada, símbolo material do sagrado juramento feito naquela ocasião, o de nos dedicarmos inteiramente ao serviço da Pátria e defendê-la, se necessário, com o sacrifício da própria vida. A Turma de 1963 foi a última a realizar todo o Curso de Formação de Oficiais Aviadores no Campo dos Afonsos. No ano seguinte, a Turma de 1964 fez o Estágio Avançado em Pirassununga. A solenidade do Aspirantado marcou também a dispersão da turma. Os Intendentes foram classificados em várias Organizações da Aeronáutica, uma parcela dos Aviadores iniciou o estágio de Caça no 1º/4º Grupo de Aviação (1º/4º GAv) e outra parte fez estágio no 5º Grupo de Aviação (5º GAv), pilotando os bimotores TC-45T. Deixamos nos Afonsos quatro extraordinários anos das nossas vidas e no Memorial do Cadete Imortal (Galeria do Cadete Imortal) os nomes de quatro queridos companheiros que deram suas vidas pelo sublime ideal de voar.

A PERDA DE DOIS IMPORTANTES LÍDERES DA TURMA – HISTÓRIAS INACABADAS

Posteriormente, morreram em acidente aéreo dois importantes líderes, o Aspirante Raul Guedes Soares, ex-Presidente da Sociedade dos Cadetes, e o Segundo Tenente Carlos Schimidt

Filho, primeiro da turma. Raul faleceu em 1964, como estagiário do 1º/4º GAv, ao decolar na ala do instrutor. Após o recolhimento do trem de pouso, o seu avião retornou bruscamente ao solo e foi consumido pelo fogo. No ano seguinte, em um treinamento de tiro a alvos terrestres, um B-26 em pane fez um pouso forçado no mar, próximo à Praia de Areia Preta, em Natal. Naquele acidente, morreram o Capitão Peixoto de Melo e o Segundo Tenente Schimidt, escapando apenas o Sargento Santana, que conseguiu nadar até a praia. Raul e Schimitão (como era carinhosamente chamado) se destacaram pela competência, pela capacidade de liderança e pelo companheirismo. Sempre atuantes e solidários, angariaram a amizade e a admiração de todos os integrantes da turma. Schimidt teve um substituto à sua altura como mais antigo da turma, o então Tenente Veiga, segundo colocado no Curso de Formação de Oficiais Aviadores. Veiga fez o Curso de Engenharia Aeronáutica, com especialidade em aeronaves, no Instituto Tecnológico da Aeronáutica, o ITA. Destacou-se como piloto de provas no Centro Técnico Aeroespacial (CTA), onde prestou excelentes serviços, merecendo ser citada a sua participação no grupo do processo de homologação para o Brasil do avião Airbus A300B4. Oficial exemplar, exerceu importantes funções e dignificou a sua condição de mais antigo da Turma de 1963. Se as asas brancas da morte não tivessem tornado inacabadas as histórias do Raul e do Schimidt, certamente eles atingiriam os mais altos postos da Força Aérea.

O ACIDENTE DO DOUGLAS C-47 2068 – O DIA DA AVIAÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO

Em 15 de junho de 1967, o Destacamento de Cachimbo foi cercado por índios que pareciam agressivos. Um avião da FAB que sobrevoava a localidade fez passagens rasantes sobre a pista, colocando-os em debandada e obrigando-os a retornar para a selva. Na tarde daquele dia, decolou de Belém o C-47 2068, conduzindo soldados do Batalhão de Infantaria, que teriam a missão de defender os integrantes do Destacamento de Cachimbo. O avião era pilotado pelo Capitão Newton Nogueira de Almeida Cunha e pelo Tenente Moisés Silva Filho,



integrante da Turma de 1963. O 2068 pousou em Jacareacanga para reabastecer e, naquela noite, prosseguiu para Cachimbo, mesmo com pane em um dos dois ADF (Automatic Direction Finder), instrumento que indica a direção de um rádio farol fixo. Era uma operação marginal, realizada por determinação do Comando da Primeira Zona Aérea, com o objetivo de garantir a vida do pessoal do Destacamento de Cachimbo. Antes de atingir Cachimbo, o segundo ADF também deixou de funcionar. Sem os ADF, o 2068 não encontrou Cachimbo, tentou retornar a Jacareacanga, sem sucesso, e depois prosseguiu para Manaus, também não encontrando aquela cidade. Após horas de voo, quase sem combustível, o Comandante preparou-se para um pouso de emergência noturno, na selva. Determinou que a tripulação fosse para a parte traseira do avião, local menos vulnerável. Segundo relato de um sobrevivente, Moisés recusou-se a abandonar a cadeira do segundo piloto. Dois magníficos exemplos nos deixaram estes heróis: o Nogueira, comandante, como autêntico líder, preservando a segurança e a vida dos seus comandados, e o Moisés, como corajoso oficial, não abandonando o seu posto de copiloto em uma situação difícil e perigosíssima. Assim devem proceder os aviadores da Força Aérea. Em seguida, foi realizada a maior operação de busca feita pela FAB, que durou vários dias e contou com a participação de dezenas de aeronaves. No dia 26 de junho, emocionados, os participantes daquela operação ouviram a mensagem do Albatroz SA-16 6539 do 2º/10º Grupo de Aviação (Esquadrão de Busca): “encontramos o 2068”. Mergulhado na selva, com a cauda intacta, o 2068 estava nas proximidades do lugarejo denominado Jaburá, no município de Tefé. Por ocasião do pouso forçado, a maioria dos poucos sobreviventes se encontrava na parte traseira do avião, onde foi inflado um barco de borracha, que os protegeu. Um dos pilotos do SA-16 6539 era o então Tenente Carlos Alberto Marques, da Turma de 1963. O resgate dos sobreviventes foi realizado em uma operação difícil. Uma equipe do Esquadrão Aeroterrestre de Busca e Resgate (PARA-SAR) desceu de um helicóptero Bell SH1-D, em rapel, utilizando cordas e equipamentos, prestou os primeiros socorros aos feridos e abriu uma clareira, de modo que o helicóptero pudesse resgatar os sobreviventes. Um dos pilotos do SH1-D era o Tenente Hélio Xavier Bezerra, também da Turma de 1963. Posteriormente, o dia 26 de junho, dia em que foi encontrado o 2068, foi oficialmente designado como o Dia da Aviação de Busca e Salvamento. Nele estão indelevelmente inseridos os três integrantes da Turma de 1963.

UMA BRILHANTE TRAJETÓRIA – PRECIOSOS TESOUROS

A Turma de 1963 percorreu uma brilhante trajetória na sua caminhada pela Força Aérea, marcada pela competência, pela dedicação, pelo desprendimento e por muitas realizações. Os Intendentes foram eficazes administradores, eficientes gestores,



ocuparam cargos de direção, e um atingiu o posto de Brigadeiro, Carlos Amado Machado Filho. Os aviadores construíram a sua vida profissional tendo como alicerce a excelente instrução ministrada no 5º GAv e no 1º/4º GAv, enriquecida pelos inesquecíveis ensinamentos dos experientes comandantes daquelas unidades aéreas, o Tenente Coronel Clovis de Athayde Bohrer e o Major Lauro Ney Menezes. Tornaram-se caçadores ou operacionais em reconhecimento, patrulha, busca e salvamento, e transporte aéreo. Comandaram unidades aéreas, bases aéreas e comandos aéreos regionais. Merece ser citado o então Tenente Aviador Lauro Eduardo de Souza Pinto, que, depois de sofrer um acidente em um avião Catalina e ficar impossibilitado de pilotar, fez o Curso de Engenharia no ITA, passou para o Quadro de Engenheiros, atingiu o mais alto posto daquele quadro, o de Major Brigadeiro, e foi Diretor de Engenharia da Aeronáutica. Os três que chegaram ao último posto do Quadro de Aviadores, o de Tenente Brigadeiro, ocuparam os importantes cargos de Comandante de Operações Aéreas, Diretor do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial, Chefe do Estado Maior da Aeronáutica e, em curtos períodos, Comandante Interino da Aeronáutica.

Hoje octogenários, os Aspirantes de 1963 amealharam preciosos tesouros ao longo da existência, dentre eles dois de imensurável valor: a doce lembrança do tempo vivido na nossa querida Força Aérea e a sólida amizade que une os integrantes da Turma de 1963.

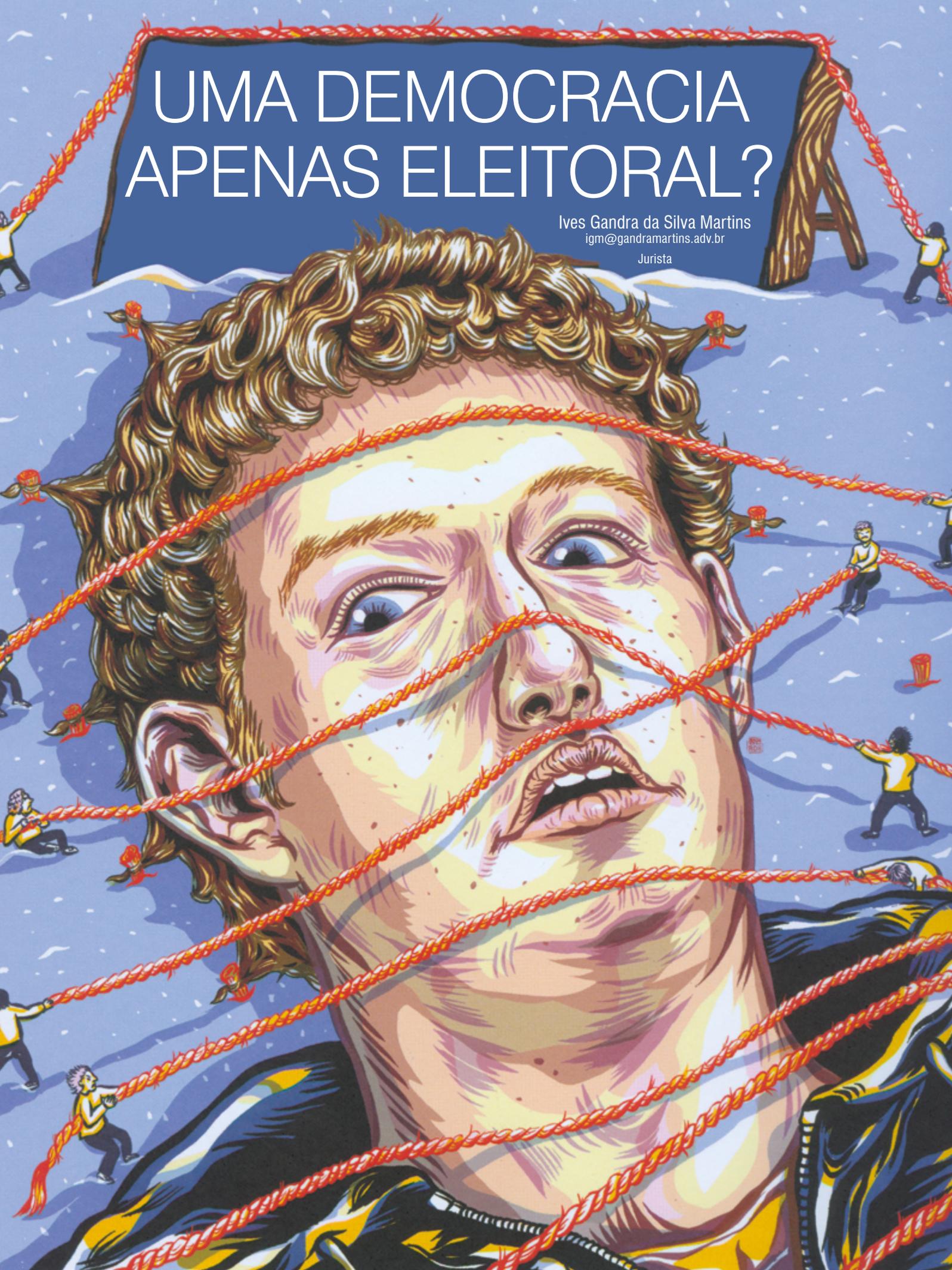


UMA DEMOCRACIA APENAS ELEITORAL?

Ives Gandra da Silva Martins

igm@gandramartins.adv.br

Jurista



O Cardeal Gianfranco Ravasi, em seu livro *Esculpir a Alma*, cuja edição em português foi veiculada pela PUCPRPress, editora da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, às páginas 189, ao dividir os homens em duas classes (justos e injustos), cita Oscar Wilde em gráfrica afirmação: “hoje os malandros parecem tão respeitáveis que os homens são forçados a parecer malandros para se diferenciarem”.

O pensamento do controvertido escritor britânico retrata a realidade da história política da humanidade, que, em alguns momentos, é mais aguda, e faz lembrar outra manifestação, também bastante conhecida, de que “o poder corrompe e o poder absoluto corrompe absolutamente” (Lord Acton).

Essa maior intensidade de descompassos morais no exercício do Poder não parece distante da atual realidade brasileira, em que a democracia deixou de ser um conceito a ser vivido com plena liberdade de decidir pelo povo de como deve ser a lei no seu país e como ele quer ser governado.

Há, se não estiver enganado, no mundo e no momento, 39 ditaduras ditas, por seus ditadores, democráticas, e um número enorme de democracias denominadas “eleitorais”, segundo o “Instituto V-Dem” da Universidade de Gotemburgo, na Suécia, em que o eleitor apenas vota, mas não tem nenhuma participação na condução dos destinos da nação, pois os eleitos se apropriam do poder “*pro domo sua*”.

Segundo o referido Instituto, como divulgado pelo jornal *A Folha de São Paulo*, tempos atrás, o Brasil não é uma democracia plena, mas apenas eleitoral, havendo presos políticos e cerceamento da liberdade de expressão na nação.

A razão desse momento mais delicado da democracia brasileira tem origem no fim do Governo de Michel Temer, que, nada obstante infelizes pedidos de *impeachment* de um procurador geral da República obcecado, foi um presidente que recuperou o país em plena derrocada econômica na gestão de Dilma Rousseff.

A eleição de Jair Bolsonaro, em um pleito excessivamente polarizado pela corrupção descoberta na administração dos presidentes Lula e Dilma (Mensalão e Petrolão), que levou à devolução de importâncias bilionárias aos cofres do Tesouro e indenizações milionárias a acionistas americanos da Petrobras, teve como fator agravante a pandemia mundial da Covid, que afetou a economia global.

O ex-Presidente Jair Bolsonaro, considerando as circunstâncias, graças ao talento de Paulo Guedes, não fez um mau governo, entregando a economia a seu sucessor com um crescimento muito superior ao previsto pelo FMI (2,9% contra a previsão de

0,7% para 2022) e uma inflação abaixo da dos EUA, da do Reino Unido e da maioria dos países da União Europeia.

Faltou-lhe, todavia, a liturgia do cargo, travando embates desnecessários com a imprensa e estimulando um tom polêmico em muitas manifestações.

Apesar dessa sua forma de ser e ter a Suprema Corte censurado, no final da campanha, emissoras tidas por favoráveis ao presidente, como Jovem Pan, Revista Oeste, Gazeta do Povo, Brasil Paralelo e algumas redes sociais, teve 39% do eleitorado contra 40% que votou na oposição, ou seja, 58 milhões de brasileiros votaram nele, e 60 milhões no Presidente Lula.

É importante assinalar que, dos 155 milhões de eleitores brasileiros, 95 milhões não votaram no Presidente Lula, números que sugeririam, pelo menos, o bom senso de buscar fazer um governo de pacificação nacional entre os 40% do eleitorado que nele votaram e os 60% que não o fizeram.

Do presidente pragmático de 2003/2010 passou a ser um presidente ideológico, voltando a defender a reestatização (a corrupção nos governos petistas deu-se principalmente por meio das estatais) e vingativo, no que foi apoiado pela Suprema Corte, onde, nada obstante o valor de seus magistrados, sete dos 11 Ministros foram por ele nomeados, e os outros são claramente simpáticos ao presidente eleito.

Os desastrosos acontecimentos de 08 de janeiro turbaram definitivamente o quadro político, com prisões em massa, mantidos os prisioneiros sem início do processo regular muito além do tempo necessário, sem individualização dos atos e das pessoas, muitas delas não presentes nas manifestações que descambaram para depredações. Até hoje resta enigmática a omissão do Governo Federal em proteger suas instalações, já que teve, com dois dias de antecedência do ato, a mesma informação que recebeu o Governo de São Paulo, que as protegeu onde havia aglomerações.

Sempre disse, desde agosto de 2022, e como professor Emérito da Escola do Comando e Estado Maior do Exército e da Escola Superior de Guerra, que não haveria a menor possibilidade de golpe no país, pois as Forças Armadas eram escravas da Constituição e a respeitariam sempre, e sem elas não há possibilidade de golpe. E foi o que aconteceu. Um grupo tresloucado e desarmado depredou Instituições da República com monumental omissão dos Governos Federal e Distrital.

A pergunta que me faço é a seguinte: tem o Instituto V-Dem razão sobre ser o Brasil uma democracia relativa? E, mais do que isto, seria aplicável ao Brasil de hoje a afirmação de Oscar Wilde, do século XIX?

Os Militares e a História

Flávio Caitora Kauffmann

Ten Cel Av

kaureserva@gmail.com

Falar em história, para quantificar sua importância no tempo presente, demandaria inicialmente fazer uma distinção entre “historiografia” e “filosofia da história”. E, ainda, em um inevitável debate prévio sobre a natureza do tempo.

Enquanto a historiografia ocidental, iniciada com Heródoto e Tucídides, limita-se à narrativa e ao registro dos acontecimentos históricos, a filosofia da história, termo cunhado em 1765 por

Voltaire, busca o sentido de cada um desses acontecimentos e tem como fundador Políbio, que, já no século II a.C., encarava a história como uma sequência lógica de causas e efeitos.

Na concepção filosófica da história, certamente, fundamentada na observação do cosmo, na revolução dos corpos celestes, na alternância infinda de fenômenos naturais, o tempo seria de natureza circular, repetitiva, determinista, inevitável, fatalista e



periódica, com fases de surgimento, crescimento, debacle e desaparecimento, que se alternariam e se repetiriam infinitamente.

Sem começo e nem fim, o tempo cíclico seria um eterno retorno, como acreditavam Platão, Aristóteles, Vico, Nietzsche e, por último, Spengler, com sua teoria do ciclo de apogeu das civilizações.

Na Idade Média, Santo Agostinho e Joaquim de Fiore, um abade, hoje venerado como beato, foram os responsáveis por cunhar uma segunda versão da natureza do tempo, mais adequada aos dogmas da Igreja Católica.

Um tempo retilíneo, que tem início na criação (Gênesis) e término no juízo final (Apocalipse), desenvolvendo-se no âmbito da liberdade humana. Uma sucessão contínua de eventos irrepetíveis e irreversíveis, determinando uma série evolutiva de fatos históricos inéditos.

Essa versão foi secularizada na modernidade, com a substituição da providência divina por um novo “telos” histórico: o progresso. E assim pensavam Kant, Hegel, Marx e Auguste Comte, criador do positivismo, que tanto influenciou os militares brasileiros.

Evoluindo-se ainda mais nesse campo, não há como deixar de considerar Albert Einstein, que causou espanto ao declarar em 1955 que “A distinção entre passado, presente e futuro é só uma ilusão, ainda que persistente”.

Com sua Teoria da Relatividade, comprovada em diversos experimentos científicos contemporâneos, Einstein inferiu que o tempo-espaço é um lugar, uma dimensão, onde caminhamos

sem parar, sem liberdade de escolha, onde passado, presente e futuro são relativos à posição e à velocidade de cada observador.

Assim também acreditam Gerardus Hoof, Prêmio Nobel de Física de 1999, e Oliver Pooley, do Centro de Filosofia da Ciência, da Universidade de Oxford, para quem “o jeito como as nossas vidas se desdobram, do nascimento até a morte, está mesmo escrito. As escolhas que ainda vamos fazer já estão impressas no tecido da realidade, tanto quanto as que já fizemos no passado”.

Se essas três teorias sobre a natureza do tempo já seriam suficientes para lançar enorme dúvida, o que dizer da recente teoria dos Mundos Múltiplos, lançada pelo físico norte-americano Hugh Everett, em 1957?

Segundo sua tese – apoiada na física quântica – que contraria a Teoria da Relatividade quanto à liberdade de escolha, viveríamos em uma infinidade de universos, em um conjunto que pode ser chamado de multiverso, onde diferentes versões de nós mesmos vivenciam diferentes versões da história.

A cada escolha que fazamos, ou deixemos de fazer, nossas versões seriam direcionadas para cada um desses universos paralelos.

Nela acreditam tanto David Deutsch, da Universidade de Oxford, considerado o “pai” da computação quântica, quanto Daniel Kwan e Daniel Schneider, premiados diretores de cinema, que idealizaram o filme “Tudo em todo Lugar – Ao Mesmo Tempo”, grande vencedor do Oscar de 2023.



Portanto, ao se falar em história, há uma série de possibilidades, de acordo com a linha filosófica adotada e a teoria escolhida sobre a natureza do tempo.

Isso porque, se o considerarmos como um fator linear, como nos acostumamos a fazer na era cristã, a história é parte morta de um passado que já não volta e, conseqüentemente, pouco tem a influenciar no presente ou no futuro.

Entretanto, se adotarmos o tempo circular, a Teoria da Relatividade ou a do Multiverso, a história passa a ter um significado mais importante, seja como referência cíclica, coexistência relativa ou coexistência plena, em variados universos.

Temos visto, recentemente, os comandantes militares se absterem de qualquer interferência na vida política da Nação Brasileira, argumentando, sobretudo, que tal procedimento seria o retorno a uma “tutela histórica da sociedade”.

A pressão de uma parcela ideológica minoritária nesse sentido é enorme, a começar pela mídia tradicional, hoje completamente cooptada pelos setores de esquerda ou agindo segundo seus próprios interesses pecuniários. E, sob essa pressão, falsifica-se o passado, com a narrativa de que as intervenções dos militares na política nunca teriam dado bons frutos.

Ao abraçar uma espécie de “neutralidade legalista”, acreditando piamente nessas narrativas, esquecem esses comandantes que as Forças Armadas são, também, forças vivas atuantes na *polis* e, como tais, não deveriam se ausentar dessa atuação, como parte de um necessário processo de homeostase dessa mesma sociedade.

E uma simples retrospectiva histórica de fonte confiável (nesse texto, o Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica – INCAER) mostra uma presença política essencial dos militares, notadamente nos momentos de grave crise institucional.

Até a última eleição, desde a Proclamação da República, têm os militares sido presentes, diretamente ou por influência, nas grandes decisões políticas e, por vezes, exercido o governo, seja por escolha nas urnas ou – como força saneadora da vida política nacional – por pressão da maioria popular.

A inconformidade dos “Tenentes” com a abissal crise ética que envolvia a vida política, na década de 1920, e o sangue de patriotas terminaram por desaguar na Revolução de 1930, que, na “ponta das baionetas do idealismo” (INCAER, Livro 4), buscava resgatar o Brasil do atraso global e da corrupção generalizada.

O retorno ao Brasil da Força Expedicionária Brasileira, em 1945 – com uma Divisão de Infantaria e um Grupo de Aviação de Caça – se consolidou como fator catalisador para a mudança de regime no Estado Novo, motivando as latentes forças políticas, contidas até então pelo totalitarismo, e pressionando o então ditador ao comprometimento com o processo eleitoral.

Ao final daquele ano, ante a relutância de Getúlio em deixar o poder, as Forças Armadas lideradas pelo Ministro da Guerra, General Góis Monteiro, consumaram sua deposição “branca”, pondo fim àquela quadra de totalitarismo no Brasil.

Na Força Aérea Brasileira, naquele período, despontam: a exemplar atuação política de Eduardo Gomes, candidato à Presidência da República em duas eleições, e a grandeza do Brigadeiro Nero Moura – líder operacional incontestado e Ministro, escolhido por Getúlio em seu segundo mandato – ao convidar o “velho” Eduardo a participar de seu Gabinete.

Em 1954, nova participação das Forças Armadas na vida política do país, por meio do “Manifesto dos Coronéis”, impôs limites à atuação de João Goulart, já flertando com o comunismo, no Ministério do Trabalho, ocasionando sua demissão.

Pouco depois, a atuação da oficialidade da Força Aérea Brasileira, no IPM da “República do Galeão”, trazendo a público o “mar de lama que corria nos porões do Palácio” – e mostrando o envolvimento da guarda pessoal do Presidente no atentado no qual perdeu a vida o Major Vaz – forçou a deposição de Getúlio, culminando com seu suicídio.

E, finalmente, em 31 de março, os militares, ante a vacância política do poder, afastaram a ameaça comunista e assumiram o governo durante 20 anos.

São heranças inegáveis desse período a grande moralização da política e um enorme desenvolvimento econômico, que até hoje dá seus frutos na mineração, no desenvolvimento das telecomunicações, na abertura de estradas, no crescimento da aviação, na exploração de óleo e gás em águas profundas, na matriz elétrica brasileira, com suas grandes hidrelétricas, e no agronegócio, que hoje sustenta o país.

Ao se absterem de envolvimento na vida política do país, aceitando o desequilíbrio entre os Poderes, o vilipêndio de nossa Constituição e a instalação de um governo amoral, comunista, impopular, sem base congressual e garantido, apenas, à força de um Estado Policial, os Comandantes Militares rompem, na verdade, com o papel democrático histórico das Forças Armadas, arriscando-se à revolta de seus subordinados, à quebra da hierarquia, à perda da disciplina e, mais do que tudo, ao desprezo da sociedade, a quem deveriam servir.

Quando se aceitar o tempo como linear, isso tudo já será, ao momento da leitura, letra morta, que pouco efeito terá no presente. Mas, abraçando a teoria circular dos antigos gregos, tudo isso tenderia a retornar sobre nós, replicando a insídia, infinitamente.

Resta o consolo de que não tivéssemos alternativa de escolha no processo, como sugeriu Einstein, e a esperança de que o futuro, a essa altura já tecido pelas moiras, nos possa ser mais favorável e digno.

Agora é curioso e confortante imaginar que, em alguns desses universos paralelos, que compõem o tal multiverso, uma versão honrada das Forças Armadas Brasileiras segue, indivisível em seu amor à Pátria, e coesa em torno de seus valores morais, sem ser comandada por um descondenado por corrupção e sem ter de bater continência para ditadores, genocidas e narcotraficantes.

À la Chasse! Borden!

Senta a Pua! Brasil!

Kau

VOTO IMPRESSO

Wilson Jorge Montalvão

C. Alte

wilson13jorge@gmail.com

Sonhar é viver
Realizar é crescer
Lutar é dever

As eleições que transcorreram em outubro de 2022 foram bastante disputadas e polarizadas. Após a apuração dos votos pelo Tribunal Superior Eleitoral, elas foram aprovadas e definidas.

Um breve histórico revela que as promulgações das Leis nºs 9.504, de 30 de setembro de 1997, e 10.408, de 10 de janeiro de 2002, demonstravam que os legisladores da época tinham consciência “da importância da adoção de mecanismo que permitiria a impressão do voto, sem conferência e depósito automático, sem contato manual, em local previamente lacrado, após a conferência pelo eleitor” (art. 59, § 4º).

No ano de 2015, a Lei nº 13.165 alterou dispositivos da Lei das Eleições (Lei nº 9.504/1997) e determinou que o sistema eleitoral brasileiro passasse a adotar o modelo de urna eletrônica com registro impresso do voto. A mesma norma determinou ainda o emprego dessa novidade já nas eleições daquele ano.

De acordo com decisão do TSE, o registro impresso do voto, determinado pela Lei nº 13.165/2015, “não seria totalmente implementado nas próximas eleições, marcadas para outubro de 2018. A conclusão vem da análise realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), sob a relatoria do ministro José Mucio Monteiro, nos desdobramentos das ações adotadas pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE) para cumprir a determinação legal”.

Em 10 de agosto de 2021, a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) não foi aprovada por contar com 229 votos a favor, bem abaixo do quantitativo mínimo para a aprovação de uma PEC.

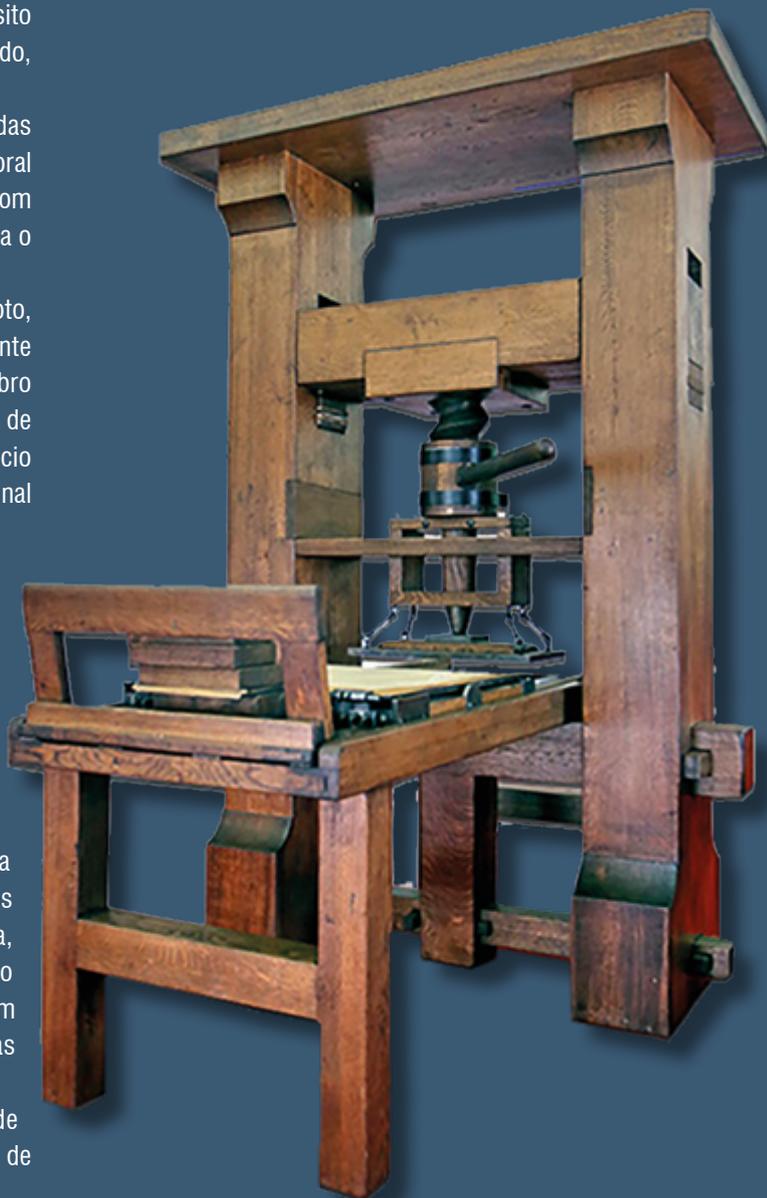
Desse breve apanhado de leis e decisões sobre eleições, verifica-se que a adoção de dispositivos para impressão do voto sempre esteve em pauta, e, de acordo com as preferências da ocasião, havia concordância ou não com sua adoção.

Um ponto a ser destacado é que, apesar de a tecnologia adotada em nossas urnas ser considerada adequada, teremos de considerar a possibilidade, cada vez com maior frequência, da invasão espúria de “hackers” e da inserção de “bugs” no sistema adotado. Assim, a adoção de dispositivos que viessem a contribuir com a segurança e a transparência das futuras eleições é um objetivo a ser alcançado.

Como as próximas eleições ocorrerão em outubro de 2024, salvo melhor juízo, haveria prazo para a implantação de

dispositivos de impressão apropriados e a disponibilização de recursos orçamentários suficientes para atender essa atualização no nosso sistema eleitoral, privilegiando ainda mais a segurança e a transparência das apurações. Não há nenhuma proposição de se retomar a adoção do voto em papel.

Eleições com TRANSPARÊNCIA E SEGURANÇA são indicativas de PROGRESSO e DEMOCRACIA.

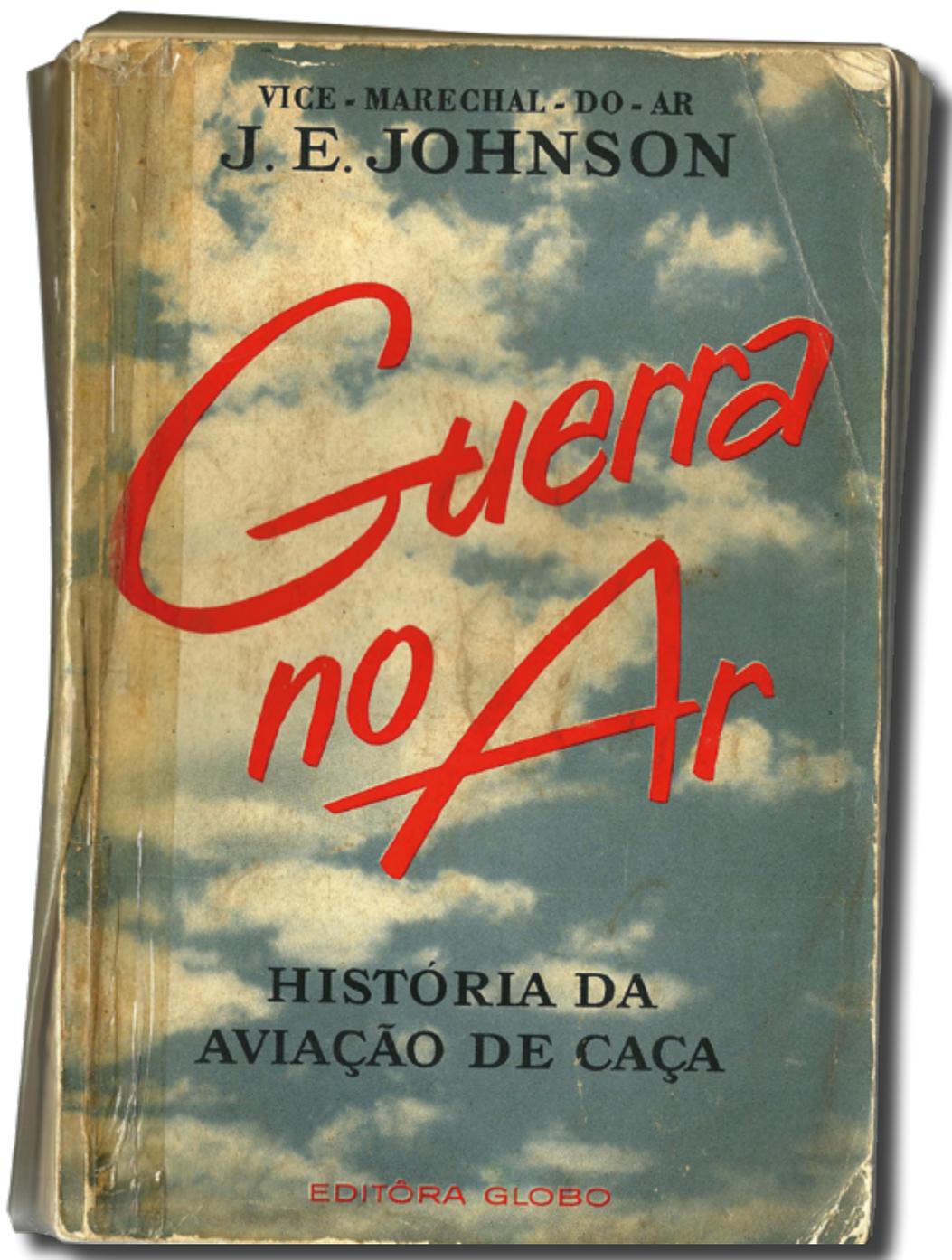


AMIGOS VELHOS E MUITO VELHOS

Tacarijú Thomé de Paula Filho

Cel Av

tacariju@uol.com.br



De repente, estava lá olhando a pequena estante de livros, que mantenho no Leblon. Os demais livros viajaram para Teresópolis, onde a estante é bem maior. Fui passando os olhos pelas lombadas, até que parei em uma capa bem usada e reparada pela minha cuidadosa mulher. Tirei o livro de lá e, evitando que as folhas se dispersassem pelo chão, olhei admirado e saudoso das páginas, que havia um dia lido. *Guerra no Ar*, do Vice-Marechal Johnson da RAF, editado em português em 1966. No original, *Full Circle*, editado em 1964. O livro conta a história de como as táticas de combate evoluíram durante as guerras e de como se cristalizaram, ou involuíram, nos períodos entreguerras.

O assunto tratado nesse livro sempre foi o foco do meu interesse, no tempo em que fui piloto de caça. Gostava de ler a Coleção Flamboyant com seus pilotos heróis. No entanto, já naquele início, como “novinho”, nos anos 60 do século passado, fui atraído pela abordagem histórica do Vice-Marechal Johnson, narrando as idas e vindas sobre como combater no ar em diferentes momentos das guerras – Primeira, Segunda e Coreia. A análise de causas e condições de combate percorre todo o livro.

O que mais me chamou a atenção na narrativa do Johnson foi sua análise sobre a Batalha da Inglaterra. O autor percorreu aqueles acontecimentos, comentando erros e acertos dos dois lados do combate. Muitíssimo interessante ler sua análise da estratégia alemã e de como poderia vencer a Batalha da Inglaterra, se não tomasse tantas decisões equivocadas. Em outro trecho, perguntou-se o porquê de a RAF ter perdido o conceito de apoio mútuo no combate ar-ar, e a Luftwaffe, não. Como era possível os ingleses combaterem com formatura rígida de três aviões, enquanto os alemães combatiam aos pares, isto é, por elementos. Descreve como a esquadrilha rígida se dispersava na primeira curva, tornando-se alvo fácil para os elementos voados pelos alemães. É leitura indispensável para aqueles interessados em se perguntar sobre os mistérios da subjetividade, a cristalizar percepções e comportamentos, provocando repetições anacrônicas, mortais para um combatente. Foi a isca que me seduziu, aprisionando minhas divagações.

Sentado em minha poltrona predileta, folheei aquele livro considerado por mim um verdadeiro tesouro, cujo conteúdo fala de estratégia e tática de combate, naquele tempo em que tudo começou, na primeira metade do século passado. Às vezes, olhava para o teto e me via tenente voando T-6 ou TF-33. Bem, fui instrutor de voo em Pirassununga, no tempo do T-6, lá por 1968. Na lembrança, vi-me ensinando os cadetes a voarem três aviões. Três aviões, como na Batalha da Inglaterra? Seria o “fantasma” da repetição descrito pelo Johnson, a ocupar o nosso modo de voar? Não me lembro da justificativa para voar três aviões de T-6. Ensinar a voar esquadrilha? Talvez. Mas, para que, se não seria operacionalmente viável aquela formatura? Pode ser o “fantasma”, ou qualquer outra coisa, que injustificadamente se diga.

No livro, estava indicado que o havia comprado em 1967, ano do meu Curso de Caça, em Fortaleza. Dei uma olhada em umas fotos daquele tempo e quase fiquei deprimido, ao ver como era magro

aquele tenente que fui um dia. Hoje, com mais de 80 anos, carrego respeitosa barriga indestrutível. Voltando ao livro do Johnson, pensei em como o conceito de apoio mútuo se perdeu na RAF, entre a Primeira e a Segunda Guerra. Entre *flashes*, visualizando a linha de frente tática aprendida na USAF pelos nossos pilotos durante o curso de F-5, em 1974, perguntei-me por que fazíamos a curva em linha de frente daquele modo complicado, antes disto? Talvez o “fantasma”, talvez a rigidez subjetiva, talvez o repetir sem saber o porquê. Afinal, durante a curva complicada que fazíamos, o apoio mútuo era definitivamente perdido. Curiosamente, a curva em linha de frente tática, como aprendida na USAF, foi praticada pela caça desde a Segunda Guerra. No livro do Johnson há uma ilustração mostrando como a curva em linha de frente acontecia, ao comentar a guerra da Coreia. Bem, contaram-me, quando lá estive, em 1975, que muita coisa fora recuperada pelos israelenses na guerra do Yom Kipur. Disseram-me, ainda, que os americanos beberam daquele cálice aliado, atualizando seu modo de combater ar-ar.

Acho que é o “fantasma” do Johnson a sugerir coisas ao nosso pensamento, quer que repitamos o inútil para o combate, que não perguntemos por que fazíamos aquilo, que tomemos tudo como definitivo. Pode ser assim a coisa toda. Talvez assim seja. Afinal, por que o conceito de apoio mútuo na curva em linha de frente foi perdido entre nós? Talvez porque nossa herança de guerra tenha sido ar-solo e não ar-ar. Talvez, apenas talvez. A pensar sobre. De qualquer forma, posso dizer que estive no centro do furacão de modernidade, que aconteceu em nossa FAB. Voei o Mirage e o F-5, vi nascer a Defesa Aérea e o Cindacta, nos anos 70 do século passado.

Aprendi as novas táticas de combate em 1978, com os pilotos que fizeram o curso completo de F-5. Que coisa! Doze anos depois do curso de caça, já major, mudei tudo em minha alma de combatente. Vi e senti no novo, no voo e nos manuais produzidos pelos que me ensinaram, que me atualizaram o modo de combater no Grupo de Caça. Alguns perguntarão se não teria podido aprender tudo isso antes. Não, não aprendi. Embora fosse instrutor de voo de F-5 desde 1975 e em 1978. Em 1976 e 1977, estava em Anápolis voando Mirage na Defesa Aérea. Lá, os novos conceitos de combate ar-ar não haviam chegado, por mil razões fantasmagóricas.

Pessoalmente, considero o momento da ida dos nossos pilotos aos USA, ao 425th, uma fronteira entre o antes, vivido por mim, e o depois ensinado e escrito pelos que lá estiveram. Penso que este momento de nossa história não pode ser perdido, embora o F-5M e o Grippen falem línguas de combate desconhecidas por mim. O importante, neste meu relato, é o “fantasma” do Johnson, como nomeei o combater com rígida de três aviões na Batalha da Inglaterra, ou fazer curva em linha de frente da forma complicada, que fazíamos, antes de 1974. Como sugere a psicanálise, é preciso elaborar, trabalhar as recordações, encontrar o traço que une diferentes lembranças, evitando que o traço se repita no aqui e no agora. Todo dia o novo acontece. Aí, como seguir o novo sem perder de vista, evitando repetir o velho, o que não serve mais para o combate? A ver.

Assim seja!

MEMÓRIAS

O MISTÉRIO DE UMA TAMPA PERDIDA EM VOO

Teomar Benito Ceretta

Comte de Aviação Civil
cerretateo@hotmail.com



Aeronave Ipanema com motor movido a etanol. Foto: Coleção do autor.

Um dia, pulverizando uma lavoura de soja que estava sendo atacada por fungos e lagartas, aconteceu aquilo que nos intriga, pelo inexplicável. Na quarta ou quinta decolagem, pedi para meu assistente abastecer com etanol o tanque da asa esquerda do avião. Enquanto ele fazia seu trabalho, eu administrava de dentro do *cockpit* o carregamento do produto e controlava outras lidas. O rapaz terminou o abastecimento, recolheu a mangueira e se afastou do avião. Fiz um sinal para encerrar o carregamento do produto, outro auxiliar desconectou a mangueira do avião, fechei a janela, ato contínuo, fiz a decolagem e me dirigi até a lavoura, que estava próxima.

Em um trabalho rotineiro, quando tudo se faz com tranquilidade, ao girar uma curva para retornar à lavoura, de relance percebi um buraco sobre a asa esquerda, que jamais havia percebido. Entre o olhar e o cérebro que processa a imagem, existe um hiato que lhe deixa em um estado de assombro. Simplesmente, naqueles milésimos de segundos, você vê, mas não enxerga, e passa em sua mente uma confusão de imagens. Então, de repente, o que seus olhos viram não era um buraco qualquer, mas a ausência da tampa do tanque de combustível. Aquele pequeno disco oco ganhou um novo contexto.

Sabemos que o efeito de sucção sobre o dorso da asa provoca a fuga de combustível, caso se voe com o bocal do tanque aberto o que, por consequência, pode causar uma pane seca ao piloto desavisado. No avião Ipanema, este problema é facilmente resolvido trocando-se a posição da seletora de combustível para o outro tanque.

Até aí, nada de mais, não fosse o inimaginável que iria acontecer. Terminei a carga, retornei para a pista determinado a cancelar a operação. Eu resolveria o problema de forma prática e rápida: iria de avião até a cidade para buscar uma tampa emprestada, que poderia conseguir com uma empresa que estava baseada no mesmo aeródromo.

Ao pousar, cortei o motor e anunciei o cancelamento do trabalho. Chamei o auxiliar e perguntei-lhe onde havia colocado a tampa do tanque depois de encerrar o abastecimento. Desconcertado, o rapaz disse que a colocou no devido lugar. Como realmente ele fez isso, disse-lhe que nunca mais esquecesse de dar pressão na borracha, que se faz girando, no sentido horário, uma borboleta sobre a peça. Certamente, decolei com a tampa mal ajustada e, no ganho da velocidade, ela foi arrancada pelo efeito do vento relativo. Mas o que intrigou nisso tudo é como a tampa foi arrancada, e, se assim acontecesse, ela não deveria cair, pois permaneceria presa por uma corrente que tem na sua extremidade outra borboleta que fica acondicionada dentro do bocal do tanque. Até aquele momento não me lembro de que algum colega tenha enfrentado um problema semelhante. Existe uma chance muito pequena de acontecer isso, mas aconteceu.

Enquanto estávamos confabulando sobre o inédito acontecimento, empreendi, juntamente com dois auxiliares, uma varredura cuidadosa ao longo da pista de pouso e decolagem, na

esperança de encontrar a dita peça. Enquanto fazíamos o trabalho de “garimpagem”, o técnico da equipe foi de moto à lavoura para avaliar a ação do inseticida. Alguns minutos mais tarde, nós, que já estávamos junto ao avião, aguardamos o retorno do técnico para acertar detalhes sobre a continuidade, ou não, dos trabalhos.

Ao chegar, ele nos perguntou se havíamos tido sorte nas buscas. Diante da negativa, com um largo sorriso, abriu o bagageiro da moto e “*eureka!*”, apresentou-nos a tampa na sua integridade. O dilema se tornou tão misterioso, pois a forma como ele encontrou aquela preciosa peça sobre uma área de 300 hectares provocou em todos os presentes um grande espanto. Afinal, há coisas na vida que não se explicam por si sós. Eis um mistério. Alguns chamam isso de milagre, outros, de acaso, outros dizem que foi “pura sorte”. Enfim, a tampa estava conosco, e era tudo o que bastava para dar continuidade à operação.

Antes de encerrar, vamos ao “mistério”. Se não encontramos a peça sobre a pista, onde poderia ter caído durante a corrida na decolagem? Então, em lugar nenhum a encontraríamos. Ela poderia ter se desprendido durante o traslado para a lavoura, ou mesmo sobre a extensa área de soja, ou em seus entornos. Então, nosso mistério se desfez quando ouvimos o técnico. Ele disse que inspecionou a lavoura percorrendo os vários caminhos, sem se preocupar com nosso valioso objeto. Mas, ao percorrer os últimos 300 metros antes de abandonar a área, de longe chamou a atenção o reflexo de uma luz que era emitido por um “espelho” apoiado na lateral da estrada próximo a uma linha de soja. Ao se aproximar, percebeu que a luz do Sol era refletida por uma pequena chapa metálica, a tal borboleta, uma lâmina de aço inox que fica presa na extremidade da corrente na parte inferior da tampa. Inexplicavelmente, a tampa se desprendeu por completo da asa do avião, vindo a cair com precisão justamente no caminho onde “não havia uma pedra”, mas havia apenas uma preciosa tampa colorida de um Ipanemão de cor alaranjada. Ah, se não fosse o Sol...



Tampa do tanque de combustível do avião Ipanema.



**EUCLYDES PINTO
MARTINS**

O CEARENSE QUE VIROU
HERÓI DA AVIAÇÃO

Augusto Oliveira e Ivonildo Lavôr

Livro A História da Aviação no Ceará

Euclydes Pinto Martins é reconhecido como herói cearense da aviação brasileira. Nasceu no dia 15 de abril de 1892, em Camocim, município do litoral oeste do Ceará. Filho de Antônio e Maria do Carmo Pinto Martins, o aviador desenvolveu a maior parte dos seus estudos nos Estados Unidos, chegando a concluir os cursos de Engenharia e Mecânica na Universidade da Filadélfia.

O primeiro emprego de Pinto Martins nos Estados Unidos foi na fábrica de locomotivas Baldwin Locomotive Works. Em 1911, casou-se com a norte-americana Maria Gertrudes McMullan. Após um ano de casado, e na companhia da esposa, o cearense resolveu retornar ao Brasil. Esteve em Natal, Fortaleza e Recife.

Na capital natalense, Pinto Martins trabalhou como engenheiro na Inspeção Federal de Obras Contra as Secas (Ifocs), atual Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (Dnocs).

Ainda morando no Rio Grande do Norte, nasceu no ano de 1914 a primeira filha de Pinto Martins, Ceres. Dois anos depois, acompanhado da mulher e da filha, o cearense seguiu para Pernambuco, onde trabalhou na montagem de uma usina elétrica em Goiana, cidade pernambucana conhecida como um dos principais centros produtores de cana-de-açúcar.

No final da Primeira Grande Guerra, em 1917, Pinto Martins passou a residir na cidade de Recife, onde passou mais dois anos. No ano seguinte, sofreu com o falecimento da sua jovem esposa Maria Gertrudes McMullan. Decidiu retornar aos Estados Unidos no ano de 1918, deixando a guarda da filha Ceres com os familiares.

A partir de então, retomou sua vocação pela aviação. Fez matrícula no Aeroclub de Nova York, onde começou os estudos sobre aviação naval. Era o passo que faltava para conseguir a licença especial para pilotar avião. A licença, ou como é conhecido no Brasil, o brevê, o cearense recebeu em 1921.

DO REIDE PARA A GLÓRIA

Muitos feitos relacionados à aviação são atribuídos a Pinto Martins. Entre eles, e o mais marcante, foi o reide (voo completo, da decolagem ao pouso) pela costa do Oceano Atlântico, ocorrido entre os meses de agosto de 1922 a fevereiro de 1923, no percurso entre Nova York e a cidade do Rio de Janeiro. É bem verdade que Pinto Martins era copiloto, mas teve a honra de comandar a aeronave no pouso festivo e que fez história em Camocim.

Para realizar esse feito, o cearense contou com a colaboração de algumas pessoas, entre elas, o amigo de Aeroclub nos Estados Unidos, Walter Hinton, profissional de larga experiência em voos com rotas de longas distâncias. Por meio dos estudos cartográficos de Hinton, Pinto Martins traçou o voo.

Historiadores relatam que o projeto de Pinto Martins e Walter Hinton foi financiado pelo banqueiro norte-americano Andrew Smith, Jr., que assegurou os recursos necessários para viabilizar o reide. O avião da façanha foi comprado na fábrica Curtis. A aereo-

nave era do tipo hidroavião biplano, de 28 metros de envergadura, dois motores Liberty de 400 HP cada e peso estimado de oito mil quilos. Foi batizado de “Sampaio Corrêa” em homenagem ao senador e presidente do Aeroclub de Rio de Janeiro.

O INÍCIO DO REIDE

O “Sampaio Corrêa” decolou em direção ao Rio de Janeiro precisamente às 15 horas do dia 17 de agosto de 1922, partindo do cais de Rockway, em Nova York. A tripulação do histórico voo era constituída por Walter Hinton (piloto), Pinto Martins (copiloto), John Wilshushn (engenheiro mecânico), Thomas Baltzel, cinegrafista integrante da empresa Pathé News, que fez todo o registro da viagem em 32 mil pés de filme, trabalho cinematográfico nunca exibido no Brasil, e o jornalista George Thomas Bye, responsável pela cobertura de imprensa para o diário *The New York World*. Nessa época, Pinto Martins já havia casado pela segunda vez, com a norte-americana Adelaide Suleevan, uma advogada com 12 anos ou mais do que ele. Desse novo relacionamento nasce a pequena Adelaide Lilian Martins.

PROBLEMAS NO VOO

Parecia ser uma viagem tranquila, apesar de a tripulação ter sido informada de que o mês de agosto era um período de muitas instabilidades climáticas e de grandes temporais. No mesmo dia da partida, 17, o avião teve de fazer um pouso em Nanten por causa das fortes chuvas. Pinto Martins e a tripulação da aeronave tiveram de pernoitar e seguir viagem com o destino a Southport no dia seguinte. Mesmo com tempo instável, o “Sampaio Corrêa” prosseguiu voo, e no trecho de Porto Príncipe, no Haiti, a tripulação foi surpreendida por forte tempestade no mar. Não resistindo à chuva e aos fortes ventos, o avião perdeu altitude e caiu no mar, aproximadamente às 20 horas, a leste da ilha de Cuba, além do cabo Maisí.

Os fogos sinalizadores e acenos com uma lanterna foram suficientes para chamar a atenção da canhoneira da Marinha norte-americana “Denver”. Algumas tentativas foram feitas para rebocar o avião sinistrado. Tudo em vão. O “Sampaio Corrêa” acabou indo para o fundo do mar.

Veja o relato de Pinto Martins feito ao *Jornal do Brasil* sobre o episódio:

... Sendo piores possíveis as condições atmosféricas. Os aparelhos de altitude perderam a precisão. Reinava forte cerração e quando acreditávamos estar muito acima do nível das águas, nelas batemos com violência. Com a força do choque o aparelho furou e foi invadido pela água...

Após a aeronave ir a pique, os ocupantes do hidroavião foram conduzidos para a base naval norte-americana de Guantánamo, em Cuba. A partir daí surgiu a opção de um novo avião financiado pelo jornal estadunidense *The New York World*.

O NOVO AVIÃO “SAMPAIO CORRÊA II”

Apesar da circunstância acidental, Pinto Martins não se abateu. Com a mesma tripulação e perseguindo o objetivo traçado anteriormente, o cearense foi em busca de seu grande sonho: atravessar o Atlântico entre os EUA e o Brasil. A nova aeronave pertencia à Marinha norte-americana, sendo de fabricação seis anos mais velha do que a anterior.

A segunda partida ocorreu no dia 3 de setembro de 1922 e teve como plano de voo surgir margeando a costa da Flórida. O primeiro pouso do agora denominado “Sampaio Corrêa II” em águas brasileiras foi no dia 1º de dezembro, no Rio Cunani, no Pará, na foz do Rio Amazonas.

Esse episódio foi descrito assim por Pinto Martins a um repórter do jornal *O Estado do Pará*:

Quando levantamos voo de Caiena encontramos forte temporal pela proa. Rompemos o mau tempo com dificuldade, mas tivemos de procurar abrigo. Tomei a direção do aparelho (ele era copiloto) e depois de reconhecer o Rio Cunani aí descemos, às 3h30min. O tempo, lá fora, era impetuoso e ameaçador.

20 HORAS DE FESTA NA CHEGADA EM CAMOCIM

A grande expectativa de Pinto Martins, antes de concluir o reide Nova York-Rio de Janeiro, era regressar a sua terra natal pilotando uma aeronave. Para ele, era uma espécie de momento de glória e uma realização pessoal. A honra de assumir a nave no espaço aéreo brasileiro foi proporcionada por Hinton, comandante do avião.

A satisfação de Pinto Martins foi manifestada no telegrama enviado às autoridades de Camocim. No texto, o cearense confirma a hora da chegada e solicita que o fato seja divulgado no mais importante veículo da época, o *Camocim Jornal*, e também junto ao povo da cidade.

O pouso do “Sampaio Corrêa II” em Camocim, município litorâneo situado a 370 quilômetros de Fortaleza, aconteceu às 12h55min do dia 19 de dezembro de 1922. O fato foi motivo de muita emoção, festa e comemoração, conforme relata o escritor Eduardo Campos, no livro *O Pouso da Águia*.

No capítulo “20 horas de Pinto Martins em Camocim”, em 1922, no reide Nova York-Rio, Eduardo Campos mostra detalhes e curiosidades das festas preparadas especialmente para receber o filho ilustre. O autor descreve que Camocim começou a entrar no clima do acontecimento no dia 18 de dezembro, um dia antes da chegada programada, “quando o agente da Capitania dos Portos, Oséas Pinto, recebeu a comunicação oficial”, narra o livro. O texto do telegrama diz que o “Sampaio Corrêa II” levantaria voo do Maranhão no dia 19, e pelas 12 horas estaria chegando afinal em Camocim”.

As autoridades e as pessoas mais ricas e influentes da cidade elegeram uma comissão para preparar a programação e recepção

nar Pinto Martins e sua comitiva. A comissão foi constituída por personagens ilustres e importantes da época, entre eles Horácio Pessoa, Antônio Fernandes Barros e Tobias Navarro, todos filhos da terra. Para a presidência, foi escalado o juiz de Direito, Faustino de Albuquerque, filho do município cearense de Pacatuba.

A comissão cuidou da hospedagem, do almoço de boas-vindas e do grande jantar dançante no Sport Club, na época, o local preferido pela elite da cidade. Após o pouso triunfal do hidroavião no cais do porto, na foz do Rio Coreau, Pinto Martins e comitiva seguiram para a casa de Tobias Navarro, conhecida como “o palacete da nobreza de Camocim”, segundo o relato de Eduardo Campos, e local escolhido para o pernoite dos visitantes. Na chegada, Tobias Navarro ofereceu um almoço aos ilustres convidados especiais.

O Sampaio Corrêa II pertencia à Marinha Americana, sendo de fabricação seis anos mais velho do que a aeronave anterior.



Foto: Acervo F. Firmino de Araújo

A ordem do anfitrião era proporcionar tudo de bom e do melhor, tanto em relação à comida quanto aos mínimos detalhes dos adornos. Como exemplos, os talheres “bem areados” e “pratos de louça inglesa decorados com flores e remagens”, conforme descreve Eduardo Campos.

O livro *O Pouso da Águia* cita textualidade: “De verdade, assim como os talheres, as poncheiras, as biscoiteiras, os centros de mesa, os vasos, tudo ali era de boa procedência, e os cristais, de especial, tinham sido adquiridos na França”.

Na abertura da solenidade do Sport Club, “os aeronautas foram saudados por elegante discurso do jornalista conterrâneo do ‘Jornal Rubi’, Raul Roch”, segundo diz o escritor Arthur Queiroz, em seu livro *Recordações Camocinenses e outras Memórias*.

Mas o ponto alto das festividades foi o jantar dançante do Sport Club, preparado especialmente para Pinto Martins e a comitiva do hidroavião. Tudo foi planejado nos mínimos detalhes. Após os discursos e a declamação de soneto, conforme narra o livro de Eduardo Campos, a banda de música (contratada também como orquestra de dança) deu início ao programa musical do baile.

Eduardo Campos cita que “o salão, sob os reflexos do esplêndido candelabro de cristal, orgulho da nobreza de Camocim, literalmente tomou-se de ávidos dançarinos, arrebatando elogios e indumento das senhoras e rapazes de bom partido”. Segundo ainda o livro, Pinto Martins era um pé-de-valsas e, “sempre que era solicitado, não dispensava uma dança”.



A orquestra parou de tocar à meia-noite e, em seguida, foi servida a ceia. “... Era um desfilar de pratos, acompanhados de Medoc, o tinto francês a correr farto”, descreve o autor de *O Pouso da Águia*. Pinto Martins e comitiva prosseguiram viagem no dia seguinte ao pouso em Camocim, 20 de dezembro de 1922.

A continuação do reide, com a partida de Pinto Martins de Camocim, anunciada para as 7 horas, cumpriu o horário, apesar da festança. O avião cearense e os tripulantes do hidroavião seguiram viagem para o Rio de Janeiro.

SEGUNDO POUSO NO CEARÁ

O segundo pouso do “Sampaio Corrêa II” em solo cearense ocorreu na cidade litorânea de Aracati, 250 quilômetros a leste de Fortaleza. Antes, a aeronave havia sobrevoado a capital cearense. Tudo leva a crer, conforme versões relatadas a seguir, que Pinto Martins gostaria de ter feito um pouso em Fortaleza, fato que ganharia um noticiário destacado nos jornais da capital.

O pouso em Aracati ocorreu no Rio Jaguaribe e, como não poderia deixar de ser, deixou perplexa a população ribeirinha, acostumada a ver no céu apenas a presença dos pássaros e acompanhar diariamente a passagem de barcos e jangadas pelo rio.

Do município de Aracati, o hidroavião prosseguiu o reide seguindo a rota pelo litoral dos estados nordestinos e se dirigiu para a cidade de Natal, no Rio Grande do Norte.

PASSAGEM POR FORTALEZA

Ocorreram muitas versões sobre os motivos que levavam Pinto Martins a não amerissar o seu “Sampaio Corrêa II” nas praias de Fortaleza. Os pousos efetuados nas cidades litorâneas de Camocim e Aracati são assim explicados: em Camocim, conforme relatamos anteriormente, existiu todo um caráter emocional, por se tratar da cidade em que nasceu e onde moravam alguns familiares do avião cearense. Sobre Aracati, alguns estudiosos interpretam o pouso como situação estratégica para reabastecimento.

Hoje, no entanto, documento datado de 31 de agosto de 1949 e endereçado pelo jornalista George Thomas Bye – um dos tripulantes do Sampaio Corrêa – ao memorialista cearense Firmino de Araújo, já falecido, reforça o argumento de que Pinto Martins realizou um sobrevoo na capital cearense. Pelo que consta, as fortes ondas inviabilizaram o pouso do “Sampaio Corrêa II”.

Outra questão levantada por estudiosos da vida de Pinto Martins diz respeito ao pouco interesse despertado pelos pernambucanos, alagoanos e baianos pela passagem do “Sampaio Corrêa II” por esses estados.

Francisco Firmino de Araújo argumenta que o feito já não despertava tanta atenção da população dos estados nordestinos, uma vez que o pouso semelhante, realizado pelos portugueses Contra-Almirante Carlos Viegas Gago Coutinho e Capitão de Fragata Arthur de Sacadura Cabral, no Recife (PE), havia estabelecido a primazia da travessia aérea do Atlântico Sul.

Os portugueses partiram de Lisboa e conseguiram completar o reide até a cidade do Rio de Janeiro, em maio de 1922, seis meses antes da aterrissagem de Pinto Martins.



100 HORAS DE VOO

O trajeto percorrido por Pinto Martins na viagem ao Brasil compreendeu o seguinte roteiro: Nova York – Charleston – Nassau – Porto Rico – Martinica – Port-of-Spain – Georgetown – Paramaribo – Caiena – Belém (PA) – Bragança (PA) – São Luiz (MA) – Camocim (CE) – Aracati (CE) – Natal (RN) – Cabedelo (PB) – Recife (PE) – Maceió (AL) – Salvador (BA) – Porto Seguro (BA) – Vitória (ES) – Cabo Frio (RJ) e Rio de Janeiro.

Após alcançar 6.143 milhas, em 175 dias e 100 horas de voo, Pinto Martins desembarca na cidade do Rio de Janeiro, no dia de 8 de fevereiro de 1923.

Na chegada com o “Sampaio Corrêa II”, o cearense foi aclamado como herói nacional e teve calorosa recepção comandada pelo presidente da República, Arthur Bernardes. Jamais da época relataram que, naquele dia, toda a cidade do Rio de Janeiro parou para homenagear o feito do avião cearense.

Comércio, indústrias, escolas e demais entidades ligadas à esfera do Distrito Federal deixaram de funcionar às 9 horas para que a população pudesse acompanhar o pouso do “Sampaio Corrêa II”, que ocorreu precisamente às 9h40min, na Baía de Guanabara. A multidão que presenciou o feito de Pinto Martins foi estimada em cerca de 500 mil pessoas.

A comissão especial da recepção ao cearense no Rio de Janeiro foi constituída por várias autoridades, entre elas o prefeito da Cidade, Alair Prata, e o presidente do Aeroclube do Rio de Janeiro, Sampaio Corrêa.

Após o desembarque, o comandante da Defesa Aérea do Litoral, capitão-de-mar-e-guerra Protógenes Guimarães, ofereceu a Pinto Martins e a sua tripulação um almoço comemorativo em um dos hangares da Ilha das Enxadas.

A título de informação, a estação de passageiros de hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont, edificação construída às margens da Baía de Guanabara, foi inaugurada pelo Presidente Getúlio Vargas, em 29 de outubro de 1938, 15 anos após o feito do ilustre cearense.

Funciona hoje no local, vizinho ao Aeroporto Santos Dumont, um clube da Aeronáutica.

REPERCUSSÃO NA IMPRENSA

O livro *Pinto Martins*, escrito pelo cearense Tácio Theófilo Gaspar de Oliveira, descreve a repercussão dada pela imprensa carioca ao feito do avião cearense. O jornal *Correio da Manhã* estampou em sua primeira página: “Os heroicos tripulantes do ‘Sampaio Corrêa II’ vão receber hoje, enfim, as homenagens do povo da Capital do Brasil”.

A edição do dia seguinte, do mesmo jornal, afirma: “O Rio recebeu ontem entusiasmadamente os gloriosos tripulantes do Sampaio Corrêa II”. O corpo da matéria diz que “... o hidroavião amerissou na Guanabara às 11h45min, em meio de vibrantes aclamações da massa popular que enchia o recinto da exposição”.

O periódico *A Noite*, em manchete, destaca: “A etapa da consagração”. O texto da reportagem ressalta: “os heróis do reide Nova York-Rio nos braços do povo carioca”. E ainda: “Eletrizante o entusiasmo da chegada dos gloriosos aviadores Hilton e Martins”.

No periódico carioca *O Jornal*, a manchete de primeira página diz que “terminou o reide Nova York-Rio”, e cita que “a chegada dos gloriosos aviadores Pinto Martins e Walter Hilton foi uma verdadeira apoteose popular”.

A MORTE DE PINTO MARTINS

Pinto Martins morreu no dia 12 de abril de 1924, de maneira prematura e ainda pouco esclarecida, com apenas 32 anos. Por ironia do destino, precisamente um ano e dois meses após ter concluído a memorável travessia sobre o Atlântico. Até hoje, não existe um consenso formado sobre a causa da morte do ilustre cearense. A versão amparada por investigações policiais da época apontava para o suicídio.

Existem, no entanto, várias controvérsias sobre o desaparecimento do herói cearense da aviação. O escritor paulista Monteiro Lobato tem um argumento muito incisivo sobre o motivo do desaparecimento prematuro do cearense.

Em seu livro *O Escândalo do Petróleo*, Monteiro Lobato revela o envolvimento de Pinto Martins com o projeto de prospecção de petróleo, assunto que naquela época era considerado verdadeiro tabu no Brasil. O cearense foi identificado na ocasião como um dos precursores da campanha nacionalista O Petróleo é Nosso.

No capítulo “Os Primeiros Mártires do Petróleo”, o livro de Monteiro Lobato faz um relato sobre o mártir número um do petróleo brasileiro, no caso, José Bach, “um incompreendido sábio alemão que o destino fez encalhar em Alagoas...”. Na mesma publicação, Lobato tenta elucidar a forma misteriosa que envolveu a morte de Pinto Martins pela seguinte passagem: “Mais tarde, uma senhora de Maceió adquire da viúva Bach os estudos do infeliz geólogo e associa-se com Pinto Martins para a renovação da iniciativa”.

O grande cearense, que escreveu seu nome com destaque na história da aviação brasileira, foi encontrado morto em um quarto de hotel do Rio de Janeiro, no dia 12 de abril de 1924, pouco mais de um ano após a realização do reide sonhado, sem que ninguém compreendesse tal tragédia.

O livro *Pinto Martins: Mártir Número Dois do Petróleo* narra que, na véspera do suposto suicídio, Pinto Martins havia telegrafado ao seu sócio em Maceió. O texto dizia assim: “Negócio fechado; assinarei contrato dentro de três dias. A sua papelada – mapas, relatórios e mais estudos de José Bach em seu poder – tudo desapareceu”.

No livro *Escândalo do Petróleo e do Ferro*, também de Monteiro Lobato, o autor sustenta que Pinto Martins foi vítima dos “poderosos lobbies interessados em atrasar o desenvolvimento brasileiro”.

CONSIDERAÇÕES SOBRE O FASCISMO E O SEU NÍTIDO VIÉS DE IDEOLOGIA DE ESQUERDA

Guillermo F. Piacesi Ramos

Livro *Linguas de Fogo*

Uma das coisas mais chatas que acontecem hoje em dia, no Brasil, é o absurdo de pessoas de ideologia política de Direita serem chamadas de “fascistas” por quem é contra a sua opinião e não as tolera: pelos esquerdistas que pululam em nossa sociedade. Todos aqui certamente conseguimos imaginar aquelas cenas grotescas que infelizmente estamos cansados de ver, de ser idiotizados com bandeiras de partidos de extrema-esquerda gritando as palavras de ordem: “fascistas, fascistas não passarão!”.

Já teve até uma intelectual, ligada ao meio acadêmico, integrante da “*intelligentsia*” esquerdista, chamada Marcia Tiburi, que escreveu um livro, lançado pela Editora Record, chamado *Como Conversar com um Fascista*. É memorável o episódio a que ela mesma deu origem, cujas cenas se tornaram famosas na internet, quando não conseguiu participar de um programa de rádio que contava com o jovem Kim Katagiri, atualmente Deputado Federal pelo DEM/SP, a quem ela chamou de “fascista”, pois se recusou a sentar à mesma mesa que ele.

De fato, todos conhecem o “fascismo” como o regime autoritário/totalitário imposto por Benito Mussolini, na Itália dos anos 1920, cujos ideais foram construídos pelo próprio Mussolini, com a ajuda do filósofo Giovanni Gentile.

Mas o que muita gente não sabe é que a própria etimologia da palavra “fascismo” remonta à Roma Antiga, cuja grandeza Mussolini pretendeu restabelecer, nos anos 1920, quando ficou no Poder.

Nos primórdios de Roma, depois da época dos etruscos (que fundaram a cidade), existiam figuras no serviço público chamadas “*lictors*”, cuja função era caminhar à frente dos magistrados romanos (os funcionários públicos de alto escalão), abrindo espaço entre a turba para passagem de autoridade e executando as suas ordens.

Esses *lictors* empunhavam um feixe de varas, chamado em latim de “*fesce*” (e depois, em italiano, de *fascio*), com uma machadinha na ponta, e tinham um poder de política enorme: quem não saísse da frente, ou não obedecesse ao seu comando (ou melhor, ao comando da autoridade), podia ser morto ime-

diatamente. Eram, em uma comparação meio esdrúxula, mas absolutamente pertinente, os “oficiais de justiça” da atualidade.

Pois bem, após a Primeira Guerra Mundial, quando Mussolini subiu ao poder e conseguiu impor a sua ditadura, embarcou-se nesse antigo método romano de demonstrar autoridade e força: os “*lictors*” romanos. O “*fascio*” romano (feixe de varas) passou a simbolizar o povo italiano; a machadinha na ponta do “*fascio*”, o poder do “*Duce*”, que em italiano significa líder, proveniente do latim *dux*.

A imagem criada por Mussolini para o seu fascismo é de fato impactante: a Itália toda unida sob a liderança de uma única pessoa; ou todos caminhavam juntos, na força, ou quem não saísse da frente sofreria as consequências.

O simbolismo do fascismo italiano representava, também, o Estado forte, dentro do *slogan* “tudo no Estado, nada contra o Estado, e nada fora do Estado”, imposto por Mussolini (e, repito, por seu ideólogo Giovanni Gentile).

Graças à vitória dos Aliados na Segunda Guerra, o plano de grandeza de Mussolini se mostrou um fracasso, e seu fim foi catastrófico: o povo, revoltado, acabou justicando a ele e a sua amante, quando planejavam fugir para a Suíça pelo Norte da Itália.

Mas o objetivo deste pequeno texto, aqui, na minha estreia no presente espaço, não é contar a história de um regime que tanto mal fez à Itália, mas, sim, o de demonstrar a incoerência (para não se dizer coisa pior) de quem nos chama, a todos nós, aqui no espectro político da Direita, de “fascistas” – certamente não conseguem entender que um Estado forte e absoluto, como prega o fascismo, é, justamente, tudo o que a Direita não aceita.

Seja advogando a redução do tamanho do Estado e o favorecimento da livre-iniciativa e do livre-comércio, sem qualquer dirigismo e intervenção estatal na vida privada dos cidadãos (características do liberalismo econômico), ou seja, partindo do princípio de que se deve levar como herança para as gerações futuras os valores de nossos antepassados, detectando as conquistas que nos fizeram evoluir, como Nação, construindo um Estado que reforme o que esteja imperfeito, corrija o que esteja

errado, e mantenha as bases e as fundações de nossa sociedade, sempre priorizando o “indivíduo” (o cerne do conservadorismo), isso está longe, muito longe, de ser uma filosofia “fascista”.

Com efeito, o Estado fascista prega a intromissão na vida privada em limites impensáveis na sociedade democrática, por força de que admite ser ele próprio um referencial ético superior às capacidades disponíveis para a tomada de decisões em matéria de moral atinente aos indivíduos, implementando-se as condições para a genuína destruição da vida privada.

Para o totalitarismo, já não basta o controle das ações dos cidadãos. Ele ambiciona ainda mais: o domínio perfeito via esfera da moralidade. E esta atividade somente poderá ser empreendida pelo Estado, uma vez purificado tanto pelas suas instituições como, sobretudo, pela autoridade que lhe controle e ordene de modo autoritário. E é sob esse pensamento que o Estado fascista se legitimaria a intervir na moralidade pública e privada, e a decidir adequadamente sobre o que seja o interesse público.

Resta claro, assim, como para o fascismo a liberdade do indivíduo (ou o que possa ser admitido como tal segundo o seu próprio referencial) tem a sua concepção estritamente dependente da ação do Estado. A liberdade apenas pode ser pensada dentro do Estado, pois, como já dito, para o fascista tudo está no Estado, nada (humano ou espiritual) existe ou tem valor fora do Estado.

Apenas sob tal premissa estatal é que a liberdade individual pode ser pensada, e é neste sentido que o fascismo pode ser interpretado como totalitário.

Portanto, sob qualquer prisma pelo qual se analise a questão, o fascismo tal qual o conhecemos doutrinariamente, e na experiência prática da Itália do “*Duce*” Mussolini, está umbilicalmente ligado à esquerda e aos seus ideais como Estado forte, com supressão das liberdades (econômicas e individuais) e dirigismo estatal em praticamente todas as áreas.

E é, principalmente, totalmente o contrário do que experimentamos, nos novos tempos do Brasil, sob um governo de Direita que primava pela adoção de medidas liberais na economia e pela adoção de pautas conservadoras, com a diminuição do tamanho do Estado.

A militância esquerdista brasileira chamar pessoas de espectro político de Direita de “fascistas”, desconsiderando a própria ideologia do fascismo, e tudo o que ela representa, é um absurdo que denota total desconhecimento sobre coisas mezinhas. Quem chama alguém de fascista merece, nitidamente, receber contra si uma ação de indenização por danos morais, já que se trata de uma adjetivação extremamente ofensiva. A chance de êxito de uma demanda dessa natureza é enorme (mas isso é assunto para outra ocasião, e não guarda relação com o presente texto).

Definitivamente, não há nada mais verdadeiro do que aquela afirmação, conhecida na internet, de que “os fascistas do futuro chamarão a si mesmos antifascistas”.

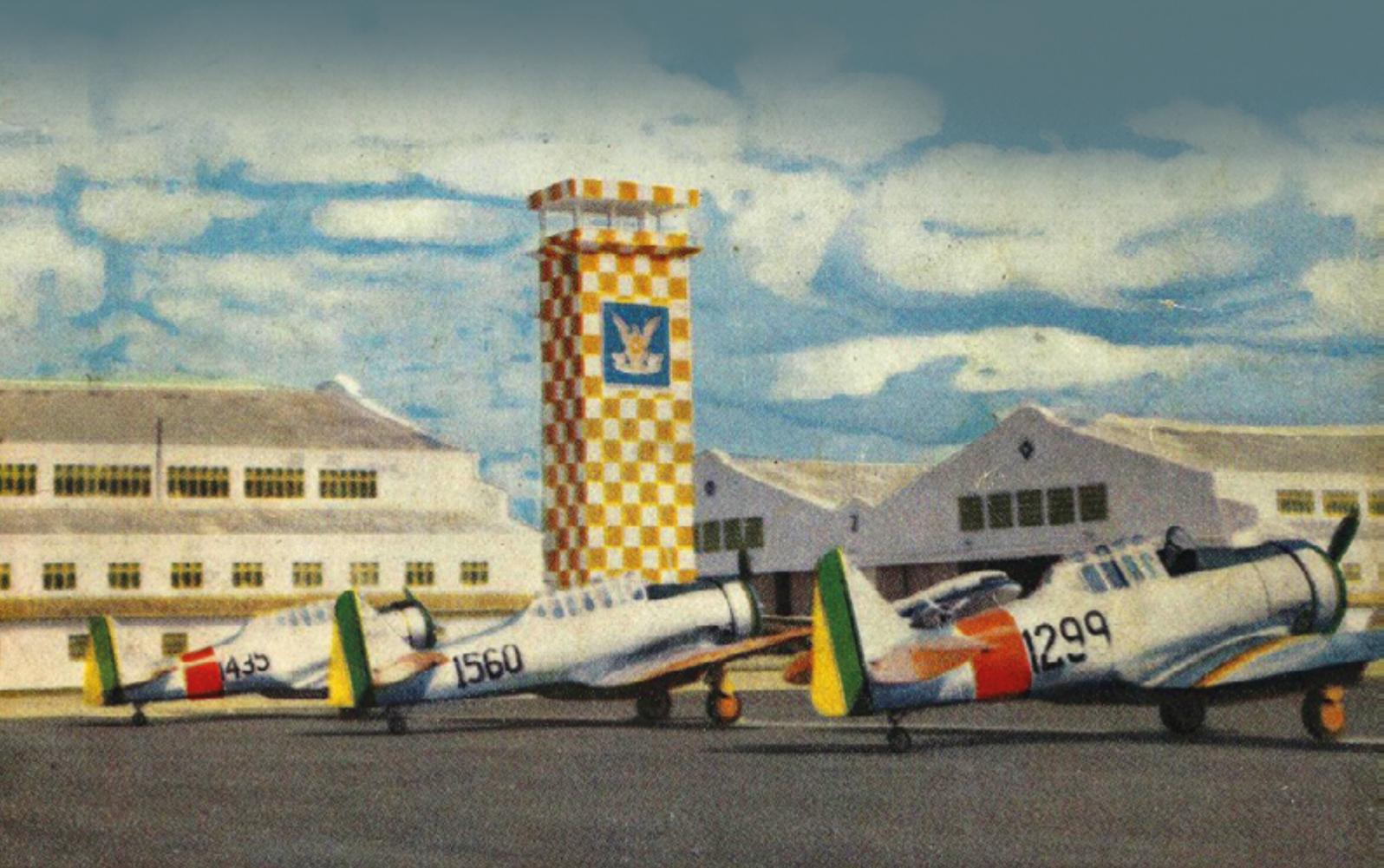


Pintura: Anselm Kiefer

PIRASSUNUNGA 1964

“PIRASSUNUNGA, TERRA
DO CURIMATÁ, A GENTE SAI
DÁ UMA VONTADE DE VORTÁ.”

Cel Av Januário Sawczuk
Em memória



Pela porta de um dos quartos do “Hotel de trânsito”, o som da ZYK-630, Rádio Difusora de Pirassununga, saía para o corredor e provocara, com sua música caipira (ainda ou “country”) e suas chamadas comerciais, uma alvorada real para aqueles que ali dormiam.

O hotel, agora, estava quase que com sua capacidade total esgotada. O corredor, quase sem movimento, começava a tomar vida. O que estaria acontecendo? Alguma manobra? Algum esquadrão pernoitando?

Não! Aquele pessoal lá estava para ficar. A maioria dos oficiais estava chegando para compor o quadro de instrutores de Estágio Avançado e do Estágio de Voo por instrumentos, que iria ministrar a instrução aos Cadetes do 3º ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, naquele ano transferidos para o destacamento precursor da Escola de Aeronáutica (DPEAER).

Para elucidação do currículo, à época, a instrução aérea era realizada cumprindo o detalhamento a seguir (Estágios e Aeronaves), ocorrendo o voo em todos os anos do curso, que era de três anos:

1º ano: Estágio Primário – T-21

2º ano: Estágio Básico – T-21

3º ano: Estágio Avançado – T-6D e Estágio de Voo por instrumentos – T-6G.

Era o início de 1964. O som que se ouvia no corredor do “Hotel de Trânsito” era provocado por algum dos tenentes solteiros, recentemente transferidos para o DPEAER que, tendo como cúmplice a XYK-630, descobrira como perturbar a todos os companheiros.

Em realidade, era dado o primeiro grande passo para a implantação daquilo que iria se tornar a Academia da Força Aérea, na cidade paulista de Pirassununga.

Esse primeiro passo trazia, em sua realização, um sem número de dificuldades.

A maioria dos novos instrutores era de oficiais que haviam concluído curso em Natal. Havia a premência do tempo a forçar um estágio de Padronização, realizado na Escola de Aeronáutica, ministrado pelos oficiais já instrutores e que haviam sido transferidos para o DPEAER, bem como por aqueles que não iriam para Pirassununga. Também foram padronizados os Oficiais já pertencentes ao DPEAER.

Durante o Estágio de Padronização, as transferências eram efetivadas, a montagem dos Estágios Avançados e de Voo por instrumentos continuava a ser executada em Pirassununga (SBYS). Parte do acervo pertencente aos Estágios da Escola de Aeronáutica, sediada no Campo dos Afonsos (SBAF), seguiu para SBYS e, incorporando-se à sua nova localização, fazendo parte de uma nova página da história, marcou sua presença, como querendo demonstrar que, mesmo que em outras paragens, o espírito do Campo dos Afonsos permanecia vivo. Dentre este

acervo, estavam as miniaturas em alumínio, produzidas pelo Parque de Aeronáutica dos Afonsos, largamente utilizadas, principalmente nos *briefings* de voo de grupo. Os quadros das classes foram retirados da parede e, apoiados em novo tipo de armação, continuariam a receber os nomes de instrutores e dos cadetes, juntamente com a já conhecida numeração dos T-6.

Eram muitas as viagens entre SBYS e SBAF para tratar dos mais variados assuntos, tais como a padronização, a manutenção, o traslado de aeronaves, o ferramental, as transferências e muitos outros. Todos estavam envolvidos na importante tarefa, dando o máximo de si mesmos.

As instalações utilizadas na época eram supermodestas, se comparadas com o atual complexo arquitetônico existente. A maioria destas edificações ainda existem, porém, com destinação completamente diferente. Um bom exemplo era o “complexo cultural esportivo”, mais precisamente um cinema e uma quadra localizados no Hangar mais próximo à cabeceira da pista 19L. Cumpre estabelecer que as duas atividades não podiam ser realizadas simultaneamente.

A infraestrutura necessária para todo o complexo envolvido na responsabilidade recebida a partir daquele ano deixava a desejar.

O desafio era grande. Mas, com o esforço de todos, as etapas foram vencidas. Em 16 de março de 1964, tinha início a instrução aérea para os cadetes do 3º ano.

No tocante às pistas de pouso e decolagem em comparação com o quadro atual, a situação era a seguinte (entre parênteses, a denominação da pista da época):

– Pista 01C/19C (Pista de Asfalto)

Estava em fase final de conclusão das obras de engenharia, estando, portanto, indisponível para a utilização (embora tivesse sido “inaugurada” quando ainda existiam tambores em toda sua extensão, indicando a proibição do uso).

– Pista 01R/19L (Pista de Grama)

Era a pista em melhor estado de conservação, sendo a principal para instrução. Alguns cupins na pista de táxi obrigavam uma vigilante observação durante as operações no solo. Muito cuidado, também, era tomado com as emas que costumavam passear pela pista e pelo táxi, agindo como proprietárias do local, agora invadido por alienígenas. Algumas andavam calmamente à frente dos T-6 no táxi, completamente à vontade em seu *habitat*. Ao início da instrução aérea, os caminhões de reabastecimento não estavam chegando até esta pista, obrigando uma manobra que prejudicava o tempo disponível para instrução (esta manobra será comentada após as características de outra pista).

– Pista 01L/19R (Pista de Terra)

Embora fosse a pista principal do DPEAER, considera-se administrativamente, nada mais era do que um atalho esburacado. Dos lados mais mato do que grama e, nos pontos de toque das

cabeceiras, aqueles areais que podem ser vistos na pequena área de muitos campos de futebol.

A falta de apoio às aeronaves na pista de grama, aliada ao estado da pista de terra na fase inicial da instrução, obrigou a esta manobra incomum por parte dos instrutores: o instrutor decolava da pista de terra e pousava na pista de grama ocupando a nacele dianteira, quando trocava de posição com o cadete, para que as condições na fase pré-solo fossem as mais favoráveis ao aluno. No regresso, o cadete vinha para o pouso na pista de grama, após o qual as posições eram novamente trocadas para o retorno à pista de terra. É claro que os instrutores mais antigos logo estavam dando golpe neste procedimento (se é que os tivessem utilizado).

Com o passar do tempo, as condições foram melhorando; a ligação terrestre entre as pistas foi restabelecida, possibilitando o reabastecimento e a troca de tripulação na pista de grama. A pista de asfalto foi concluída e entrou em operação, fornecendo melhores condições para o desenvolvimento da instrução.

A instrução acadêmica também possuía seus problemas. Como exemplo, temos as aulas de inglês, cujo professor era apinhado e deixado em Campinas (Aeródromo de Amarais – SSAM).

Com referência às residências para oficiais, a Vila de Capitães e Tenentes possuía apenas duas ruas, sendo o número de casas (16) insuficiente para o efetivo existente. Assim sendo, uma das ruas da Vila dos Taifeiros (Zona E) foi utilizada para receber oficiais e familiares.

Como essa rua estava localizada paralelamente à pista de asfalto, destino final das aeronaves ao término da jornada diária, os filhos de oficiais ficavam reunidos nos fundos das residências, acompanhando o desenrolar dos pousos. Não foram poucas as brigas que aconteceram, pois cada um reivindicava para seu pai o último pouso.

O sistema de abastecimento de água não previa a existência de caixas d'água, sendo o suprimento realizado sob pressão, por meio de bombas elétricas. Para que não houvesse problemas com a energia elétrica para as bombas, deveria haver dois circuitos independentes de alimentação. O sistema nunca funcionou, pois a falta de água era constante e, hoje, podemos ver as caixas d'água em toda a Academia de Força Aérea.

A Zona E era uma área quase inóspita. Não havia gramado, a terra vermelha e seca produzia um pó que manchava as roupas e

sujava as casas. A mesma poeirada acompanhava quem ia para a cidade pela Estrada de Aguai (na época, não pavimentada). Mastros enormes elevavam antenas de televisão para que fossem obtidas apenas imagens fracas e com muito chuveiro. Insetos, alguns com tamanho avantajado, eram encontrados nas residências. Escorpião em berço e cobra em cesto de gêneros foram outras ocorrências à época.

A situação enfrentada teve como consequência a união do pessoal. Na adversidade uma grande família apareceu.

Nos fins de semana, o lazer era as compras pelas esposas, enquanto tomava-se um chope com pastel no bar da praça. À noite, uma escapada dos casados até Porto Ferreira, e dos solteiros até São Carlos ("Saint Charlie sur Le Mogi") eram os programas para a passagem do tempo. A Fazenda de Aeronáutica de Pirassununga também colaborava, patrocinando alguns churrascos.

Era essa a situação àquela longínqua data. Ao sacrifício dos oficiais e cadetes juntava-se o sacrifício das famílias. Era uma situação fora dos padrões normais de vivência da Força Aérea. Mas esta situação adversa foi percebida pelo Comando, que, dentro de suas possibilidades, procurou apoiar os militares nos primórdios da instrução em Pirassununga.

Às esposas, chamadas de "Pioneiras" (ou "piotárias", como diziam alguns), foi oferecido, em 12 de dezembro de 1964, pelo Comando do DPEAER, o Diploma de Pioneira de Pirassununga, pelo muito que contribuíam para a constituição da Família Aeronáutica de Pirassununga, na fase de instalação da Escola de Aeronáutica.

E assim começou mais uma página da história da Força Aérea Brasileira. Em novo ninho, outros aviadores eram formados para juntarem-se ao nosso mundo de homens do ar. A missão do Destacamento Precursor da Escola de Aeronáutica foi cumprida, apesar dos entraves ocorridos.

Trinta anos já se passaram. A cada ano, nova turma foi formada. Os cadetes que hoje lá se encontram ainda não eram nascidos quando a águia iniciou a mudança de seu ninho para aquelas paragens. A estes jovens, pedimos um instante de reflexão. A imponência das atuais instalações é grandiosa, em face daquelas encontradas nos dias iniciais, mas o espírito nascido durante gerações, forjado no Campo dos Afonsos é, e sempre será, o mesmo, a levar mais alto a Bandeira do Brasil.



CAIXA DE FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO DA AERONÁUTICA

Há 43 anos realizando o sonho da casa própria!

Conheça a CFIAe



Concedemos financiamento habitacional para construção, reformas, regularização de imóveis e complementação de poupança para aquisição de imóveis.

Seção de Relacionamento e Vendas (SRV)
Telefone: 21 2126-9131/21 97284-9629

www.fab.mil.br/cfiae



Com a CFIAe, você realiza o sonho da casa própria encontrando as melhores condições do mercado!



O PSICÓLOGO DE AVIAÇÃO NA FAB

Luiz Alberto Borges Fortes de Athayde Bohrer

Ten Cel Av

airsafet@uol.com.br

Quem estiver lendo este artigo poderá perguntar a razão de eu, oficial aviador, estar escrevendo sobre a história, ainda que informal, do surgimento do Psicólogo de Aviação na FAB, assim como já escrevi sobre o Médico de Esquadrão na FAB em matéria anterior. O fato é que tanto a Psicologia Aplicada à Aviação quanto a Medicina Aeroespacial têm uma larga intersecção com a Segurança de Voo, sendo que a primeira, pode-se afirmar, nasceu de uma parceria muito profícua e intensa formada entre o Instituto de Psicologia da Aeronáutica (IPA) e o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (GENIPA). Assim, eu tive a grata satisfação e o privilégio de participar do processo que trouxe a Psicologia para unir-se às ciências que, de alguma forma, participam do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) de forma indissociável, atribuindo ao Aspecto Psicológico do Fator Humano a importância que ele já recebia em outros países e que realmente lhe é devida, fato esse que se tornou evidente nos demonstrativos dos fatores contribuintes em acidentes na aviação brasileira que foram posteriormente elaborados.

Na verdade, estou relatando fatos que brotam da minha memória à medida que vou escrevendo. Assim, eu já tinha conhecimento de um fato ocorrido na década de 1960 em que, a partir de um acidente em uma unidade aérea, um dos pilotos envolvidos ficou traumatizado, evidenciando, por vezes, receio em realizar certo tipo de voo. Nessa ocasião, o seu comandante decidiu voar com ele, como seu copiloto, para observá-lo e auxiliá-lo a reestabelecer a confiança em si. Ao final de algum tempo, esse oficial, então novo na sua carreira, recuperou-se psicologicamente e prosseguiu sem sequelas na sua vida de aviador até a sua passagem para a

reserva, muitos anos depois, ou seja, a Psicologia estava presente nas ações e na sensibilidade individual daquele comandante.

Percebemos que vários acidentes, tanto na aviação militar como na aviação civil, ocorreram e se repetiram, tendo como fator contribuinte circunstâncias que poderiam ter sido administradas e evitadas se tivessem contado com o apoio da Psicologia nos respectivos segmentos da atividade aérea, como ocorre nos dias atuais. Dessa forma, presenciamos ocorrências em esquadrões das aviações de transporte, caça, helicópteros e instrução, além de empresas aéreas, todos com envolvimento de características comportamentais inadequadas que não eram tratadas e nem abordadas em qualquer nível da operação.

É certo que algumas unidades aéreas já haviam contado com médicos psiquiatras na função de médico de esquadrão, mas o seu envolvimento formal era apenas na área fisiológica, pois não havia uma cultura favorável para a intervenção psicológica, principalmente, pela inexistência de pessoal especializado, embora alguns médicos tenham realizado ações de apoio nesse sentido.

Já havia algum tempo, o Fator Humano estava incluído no roteiro das investigações, mas a sua análise era realizada aleatoriamente e, podemos dizer, inadequadamente, muitas vezes por oficiais aviadores assim encarregados, sendo que, certa vez, eu mesmo tive de manifestar a minha opinião, e aí era apenas opinião, mesmo, sobre o comportamento psicológico de um piloto, inclusive para desconsiderar a possibilidade de ele ter cometido suicídio com o avião. Evidentemente, essa opinião foi baseada apenas no conhecimento que tínhamos do seu comportamento social, sem nenhum critério técnico.

A Força Aérea Brasileira (FAB) já contava com a Psicologia nas áreas de avaliação profissional e clínica e, a partir de 1982, foram

incluídas, no seu efetivo militar, psicólogas formadas na primeira turma de oficiais do quadro feminino, embora continuassem sem nenhuma participação nas atividades específicas da Segurança de Voo como as investigações e ações de prevenção de acidentes, e no treinamento de profissionais para essas mesmas áreas.

Dessa forma, em 1984, ano em que fui convidado para ser instrutor dos cursos de investigação do CENIPA, foi ministrado o primeiro Estágio de Segurança de Voo – Fator Humano (ESV-FH), que contou com a participação de várias psicólogas do IPA, sendo as primeiras qualificadas como investigadoras de acidentes para o Aspecto Psicológico do Fator Humano. Esse treinamento foi aperfeiçoado e, a partir daí, anualmente vários profissionais da Psicologia continuam sendo preparados, tanto do IPA como de outras organizações da FAB e da aviação civil.

Em 1985, tivemos a primeira investigação com a participação de psicólogas qualificadas no CENIPA quando da ocorrência de um acidente fatal com um paraquedista do PARASAR (Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento, que são os paraquedistas de salvamento da FAB) e, tendo eu sido designado como responsável por essa investigação, decidi adotar a mesma técnica usada para investigar acidentes aeronáuticos. Para isso, solicitei que fossem designados como integrantes da comissão dois paraquedistas da própria unidade: o Major Médico Galvão e as Primeiros Tenentes Psicólogas Débora e Flávia, que, recentemente, haviam realizado o ESV-FH. Os trabalhos dessa investigação tiveram início com a participação em um voo de lançamento de paraquedistas de um avião C-95 Bandeirante, o mesmo tipo em que o acidente ocorreu, para que as psicólogas se familiarizassem com o cenário do voo e, especificamente, com aquele tipo de missão. Foi importante observar a reação contrária muito forte à participação dessas psicólogas por parte de alguns integrantes da unidade, pois a Psicologia ainda era vista, em alguns ambientes, como ameaça ao estado do momento, ao invés de ser vista como um instrumento de apoio ao bem-estar do ser humano. Afinal, era uma novidade ainda pouco entendida no âmbito das unidades operacionais. Dessa forma, também fez parte da estratégia adotada a busca da conscientização da finalidade e dos benefícios do surgimento da Psicologia no ambiente operacional, o que foi obtido durante as entrevistas realizadas e por meio de uma palestra em que o relatório da investigação foi apresentado para todos os integrantes do PARASAR.

Essas atitudes tiveram realmente um efeito positivo. Alguns dias depois, o Exército Brasileiro solicitou que apresentássemos também para o Comandante e os oficiais do Estado-Maior da Brigada Paraquedista, pois, tendo sido com eles comentado sobre a qualidade da investigação, manifestaram interesse em adotar a mesma sistemática na sua atividade.

Nesse mesmo ano ocorreu um acidente com um Boeing 747 da Air France durante o pouso no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (Galeão) em que, por falha do reverso no motor número quatro, o avião saiu da pista, perdeu os trens de pouso e ficou seriamente danificado. Assim, novamente a psicóloga Flávia foi designada

para integrar a Comissão de Investigação de Acidente Aeronáutico (CIAA), uma vez que é fluente no inglês e deveria entrevistar os pilotos.

Aquele ano foi repleto de eventos para inserção da Psicologia na aviação, mais especificamente, na Segurança de Voo e, assim, o então Major Intendente (Psicólogo) Lajas, Chefe do IPA, realizou o Curso de Segurança de Voo completo (Prevenção e Investigação) no intuito de se aprofundar nos conceitos e na legislação do SIPAER, vindo, ainda naquele ano, a emitir o primeiro instrumento da legislação do Sistema de Psicologia da Aeronáutica (SISPA), a NSCA 38-1 Organização e Funcionamento do Sistema de Psicologia da Aeronáutica que incluía as atividades de investigação de acidentes aeronáuticos, constituindo, assim, o primeiro laço formal entre o SIPAER e o SISPA.

Foi também em 1985 que o CENIPA enviou as Primeiros Tenentes Psicólogas Mariane e Flávia para realizarem, na University of Southern California, o curso *Human Factors in Aviation Safety*, de modo a trazerem novos conhecimentos que foram incorporados no currículo do ESV-FH em 1986, quando eu já desempenhava a função de coordenador do treinamento naquele Centro e pude formar uma comissão integrada pelo Major Lajas, pelos Majores Médicos Luís Antonio, Galvão e Flávio, e as Primeiros Tenentes Psicólogas Mariane, Débora e Flávia para efetivar a referida reformulação, e assim foi feito, já sendo aplicada na edição daquele ano, quando também foram qualificadas as primeiras investigadoras de Fator Humano – Aspecto Psicológico na aviação civil brasileira, as psicólogas Cláudia e Regina, da empresa aérea VASP.

Ainda em 1986, duas psicólogas da Academia da Força Aérea que já atuavam na atividade aérea junto aos cadetes elaboraram um trabalho que abordava vários aspectos da instrução aérea, incluindo o desempenho dos cadetes e também o dos instrutores, além de outros associados ao voo de instrução. Esse trabalho foi fruto de pesquisa e análise bem aprofundadas, retratando aquele cenário de uma forma muito realista, mas não tendo sido bem aceito por alguns no âmbito da Academia da Força Aérea (AFA) e, por isso, não prosperou, sendo enviado apenas informalmente para o CENIPA, que nada pôde fazer por não ter o respaldo administrativo e hierárquico para agir.

A partir desses três anos, a aviação brasileira passou a contar com a participação efetiva da Psicologia como ciência aplicada à aviação que, sob a batuta do IPA, se estendeu para outros ambientes da FAB e de algumas empresas aéreas.

Evidentemente, hoje o IPA tem o seu treinamento específico para preparar os psicólogos que atuarão nos diversos segmentos da aviação, sendo o Curso de Segurança de Voo – Fator Humano um complemento a essa preparação.

Em 2006, fui honrado com o convite para ministrar uma palestra no Curso Especial de Psicologia de Aviação para Oficiais da Marinha do Brasil, quando tive a oportunidade de contribuir na preparação dos seus psicólogos para atuarem junto às suas unidades aéreas, tendo iniciado com esta narrativa sobre a história informal da Psicologia de Aviação na FAB.



A HISTÓRIA DA CULTURA E O DESENVOLVIMENTO DE UM PROJETO NACIONAL

Ricardo Vélez Rodríguez

Filósofo

rive2001@gmail.com

I – A CONCEPÇÃO DE FRANÇOIS GUIZOT ACERCA DA POLÍTICA E DA CULTURA

François Guizot não conhecia a obra de Friedrich Hegel (1770-1831). Familiarizou-se com ele por meio de um ex-aluno do grande filósofo alemão, Victor Cousin (1792-1867), um dos denominados na França como “Filósofos Doutrinários”, que aplicou a dinâmica do Espírito Absoluto ao estudo da Filosofia, tendo sido um dos primeiros a formular a disciplina “História da Filosofia”, ao redor dos problemas emergentes da meditação sobre o Ser. O próprio Hegel confessou a Cousin a sua admiração por essa formulação, oriunda do seu sistema. Cousin, assim, tornou concreto o estudo da Filosofia como “História da Filosofia” ao redor de determinados problemas formulados pelos filósofos ao longo do tempo. Um exemplo disso é a obra de Cousin, intitulada *Du Vrai, du Beau et du Bien (Acerca do Verdadeiro, do Belo e do Bem, 1853; Paris: Wentworth Press, 2018)*. Dentro dessa dinâmica transcendental, pensava Cousin, a Filosofia era compreendida, na sua dialética histórica, destacando os problemas que centraram a atenção dos pensadores.

Nesse contexto, a Filosofia foi tematizada como “Filosofia Antiga”, “Filosofia Medieval” e “Filosofia Moderna”. No seio da “Filosofia Moderna” entrava o estudo da forma em que a meditação filosófica aperfeiçoaria progressivamente o espírito humano, por meio da criação de instituições culturais, que corresponderiam a um aperfeiçoamento das obras de cultura e que refinariam, sem cessar, o espírito humano ao longo dos tempos.

Guizot entendia nesse contexto de aperfeiçoamento dialético a sua História da Cultura (denominada por ele como “*Histoire de la Civilisation*”, termo correspondente à expressão espanhola de “*Historia de la Cultura*”). O espírito humano aperfeiçoar-se-ia moralmente, de forma indefinida, nessa sua marcha infundável, gerando instituições de cultura as quais, sucessivamente, inspirariam novas instituições culturais, que fariam aperfeiçoar, moralmente, o ser humano. Nessa sua marcha ascensional rumo ao aperfeiçoamento, a razão não se deteria, dando ensejo, assim, a novas criações culturais que aperfeiçoariam, cada vez mais, a índole moral do espírito humano.

A apreensão da liberdade como aperfeiçoamento do espírito humano, ao cair da Idade Média, nos tempos da Revolução Francesa de 1789, precisaria ser acompanhada de instituições que garantissem o aperfeiçoamento moral dos seres humanos. “Terminar a Revolução Francesa”, esse seria um repto essencial do desenvolvimento do espírito, no sentido de garantir a continuidade de todas as reformas ensejadas para o melhor crescimento do homem, na sua dimensão moral. Guizot sistematizou toda essa caminhada de aperfeiçoamento, na sua obra intitulada *História da Civilização Ocidental desde a Queda do Império Romano até a Revolução Francesa* (cf. a edição espanhola da obra, intitulada: *Historia de la Civilización en Europa*. Tradução de F. Vela; Prólogo de José Ortega y

Gasset, “Guizot y la Historia de la Civilización en Europa”. Madrid: Alianza Editorial, 1990). Guizot decidiu concretizar esse crescimento moral, oriundo da Revolução de 1789, não na destruição de tudo quanto embasou o passado da antiga cultura nobiliárquica e feudal, mas na criação e no desenvolvimento das instituições que garantissem o aperfeiçoamento moral da humanidade, após a Revolução.

Tratava-se, no terreno social, segundo Guizot, de formar uma nova liderança ao redor da classe média, emergente como vencedora do ciclo revolucionário. Ora, essa classe era a burguesia, a qual deveria aperfeiçoar as instituições que garantissem o exercício da liberdade, nos tempos modernos. Guizot, com o auxílio de Cousin, conseguiu reformular o processo educacional público da França, inserindo-o no contexto de formar cidadãos que realizassem os valores de moralidade e de modernidade que garantiriam o progresso do país. Recordemos que os líderes da classe média, os burgueses, tinham recebido de Guizot o imperativo categórico “enriquecei-vos”. Guizot cuidou, aliás, de organizar o Partido Liberal-Conservador moderado que permitisse aos burgueses defender a liberdade e a moderação.

Toda a sua obra historiográfica, educacional e governamental foi inserida por Guizot nessa dinâmica dialética, que permitia a renovação das instituições apesar de sua transitoriedade no tempo. Toda a história da França e da Europa foi pensada por Guizot dentro desse contexto de aperfeiçoamento humano, do ângulo econômico, político e moral. A concretização desse esforço da classe média para a realização de sua alta tarefa deu-se no ciclo das reformas que foram empreendidas entre 1830 e 1848, que garantiam aos franceses o exercício da representação sob a liderança da burguesia, como classe chamada ao exercício do poder. Essa foi a essência das reformas de Guizot, muito bem estudadas na obra de Pierre Rosanvallon, intitulada *Le Moment Guizot* (Paris: Gallimard, 1985).

II – O CASO BRASILEIRO, NA CONTEMPORANEIDADE

Alexis de Tocqueville (1805-1859) foi influenciado por Guizot, no que tange à ideia de “finalizar a Revolução Francesa”. Mas Tocqueville dissentia do seu mestre, o qual, como vimos, restringia à burguesia a missão de representar, no Parlamento, os interesses da classe média. O jovem pensador, que se tinha formado como advogado e que exercia a magistratura, endereçou ao seu mestre, Guizot, a crítica de trancafiar o pleno exercício da liberdade no terreno de uma classe privilegiada. Crítica semelhante, aliás, fizeram a Hegel os discípulos da denominada “esquerda hegeliana”, no sentido de que, se o devir dialético da cultura na história humana não se deteria em nenhum momento, não era possível endeusar o extraordinário crescimento do Estado Prussiano, que chegava a ser confundido com a concretização do Espírito Absoluto. Tocqueville achava

que o “momento Guizot” deveria ser superado pelo alargamento da liberdade para todos os franceses, e não apenas para a burguesia. Tocqueville converteu-se, assim, no profeta da liberdade para todos.

Ora, entre nós, a pregação liberal-conservadora dos novos tempos que buscavam o alargamento da liberdade para todos os 210 milhões de brasileiros, e não apenas para os 10 milhões de felizardos que vivem do orçamento público, incomodou ao *stablishment*, que reagiu, com raiva, à tentativa de os liberais-conservadores questionarem a legitimidade dos denominados “donos do poder”, deixando ao relento os que não pertencessem a essa exclusiva elite do estamento dominante na condução do Estado. A reação não veio empacotada da mesma forma que as reações anteriores denominadas, no nosso ciclo republicano, de “autoritarismo instrumental”. O pacto STF-STE com a esquerda burocrática representada pelo PT, e com a burocracia de séculos que se enriqueceu absurdamente com o duplo episódio do “Mensalão” e do “Petrolão” no ciclo lulopetista, veio mal embrulhado, desta vez, em um pacote que parece ter emergido das sombras do passado pombalino: o autoritarismo para frear os “crimes contra a democracia”, encarnados no chamado “Inquérito do Fim do Mundo”, nome que conhecido Magistrado aposentado deu às providências do novo despotismo iluminista. Tal contribuição do burocratismo orçamentívoro vem complementar, neste pesado início de milênio, o “socialismo do século XXI”, com que as narcoditaduras bolivarianas, hoje, nos assombram neste fragilizado continente.

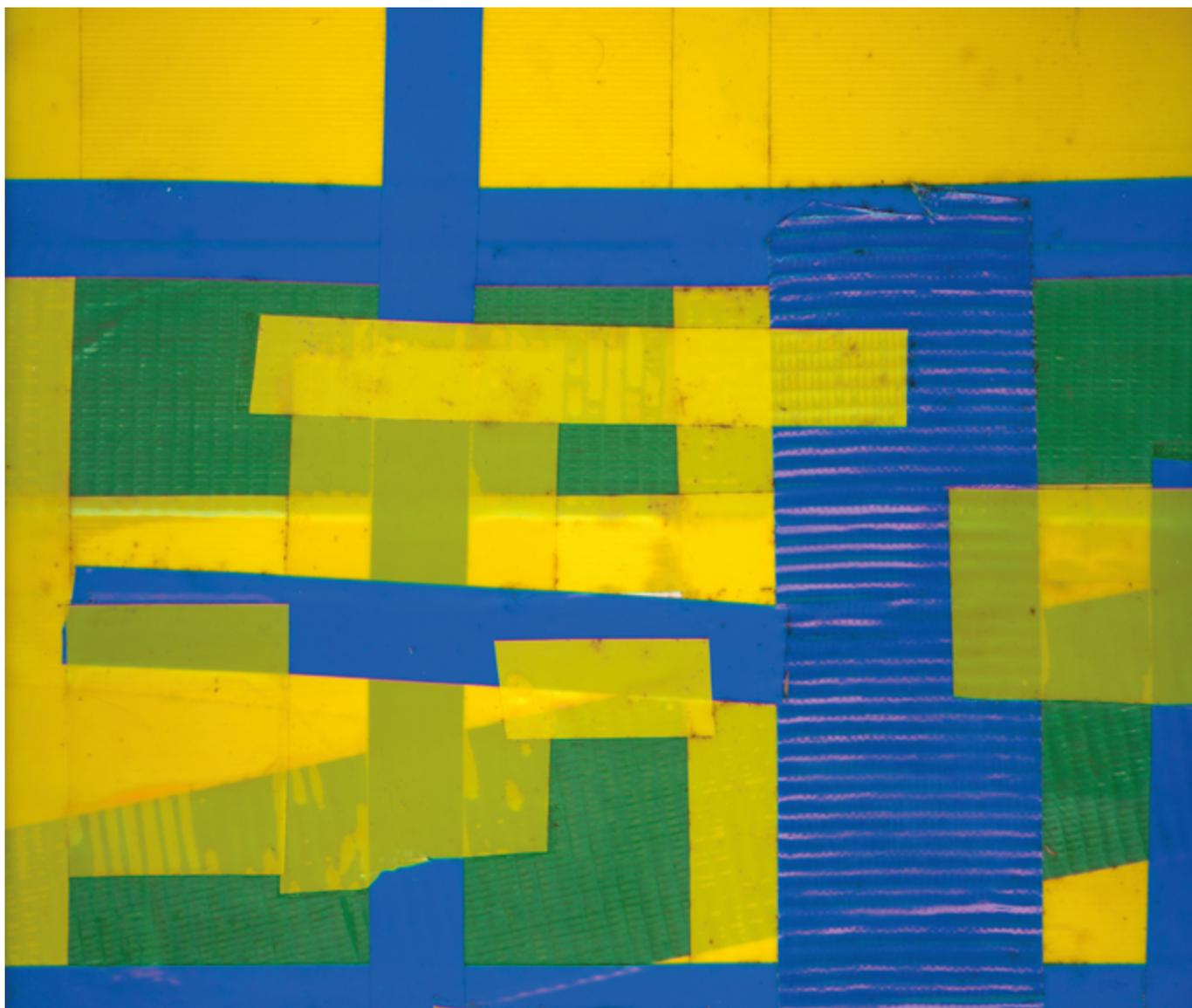
Pesadas nuvens de intolerância e de totalitarismo se cernem sobre os férteis campos brasileiros que garantem a produtividade parcial da nossa economia, tendo as velhas elites industriais largado no meio do caminho a industrialização, reféns cada vez mais do lucro subsidiado e da tributação insana imposta por social-democratas e petistas, ao longo dos últimos 30 anos. Nos dias atuais, a torta liderança petista foi guindada rapidamente ao poder pela engenharia política do *stablishment*, que reagiu enraivecida contra um governo liberal-conservador que surpreendeu a todos e que pretendia dar continuidade à Operação Lava-Jato. Jamais o canto da sereia do socialismo radical chegou tão perto de dominar totalmente o cenário que desenha, no horizonte, o incêndio socialista em que mergulham nações outrora prósperas, como a Venezuela, a Argentina, a Colômbia etc.

No meio de tanta incerteza, e diante do fracasso econômico com que nos acena no horizonte a atual administração petista, vale a pena dirigir os nossos olhos para as Nações que conseguiram driblar esses abismos de insanidade e violência, como foi o caso da França da segunda metade do século XIX. Diante da Revolução de 1848, na qual os socialistas quiseram impor um regime de força, Alexis de Tocqueville não se apavorou e considerou que havia uma saída digna para ser conquistada: reestruturar a representação no seio do Parlamento, a fim de garantir a vida das instituições republicanas. Já doente, o notável pensador nos deixou uma lembrança dos seus temores

e dos seus heroicos esforços para reerguer das sombras do populismo o seu país: colaborou, como Ministro dos Negócios Estrangeiros, com a Segunda República francesa, a cuja testa se colocou um presidente, Luís Napoleão Bonaparte (1808-1873) que, se não era um consumado estadista, pelo menos deu provas de que queria controlar com firmeza os socialistas. Embora tenha permanecido pouco tempo no gabinete francês (sete meses, entre março e novembro de 1849), Tocqueville garantiu que valia a pena se comprometer com o seu país nessa situação-limite, que ameaçava derrubar as instituições penosamente reconstruídas após o terremoto da Revolução Francesa, do Terror Jacobino, da volta ao poder dos corruptos Bourbons, da aventura imperial de Napoleão Bonaparte (1769-1821) e do regime conservador da Monarquia de Julho, presidido por Guizot à frente do Gabinete Ministerial, entre 1830 e 1848. Tocqueville sintetizou as suas lembranças desse período na obra intitulada *Lembranças de 1848* (tradução de Modesto Florenzano, introdução e notas de Renato Janine Ribeiro, São Paulo: Companhia das Letras, 1991).

Os liberais brasileiros tornaram-se porta-vozes da lição deixada por Tocqueville. O maior deles no período contemporâneo, Antônio Paim (1927-2021), na sua obra intitulada *História do Liberalismo Brasileiro* (3. ed. revista e ampliada, prefácio de Alex Catharino, posfácio de Marcel Van Hattem, São Paulo: Editora LVM, 2018, 419 páginas), assinala o caminho que devemos percorrer para tornar o nosso país uma democracia que represente realmente a todos os brasileiros.

Esse caminho é o do aperfeiçoamento da Representação no Congresso, a fim de que as leis emanadas desse corpo colegiado indiquem o caminho para o funcionamento da democracia. Esse caminho, frisa Paim, consiste na adoção do Voto Distrital, que realmente possibilite aos brasileiros elegerem os seus representantes em todos os corpos colegiados: Câmaras de Vereadores, Assembleias Legislativas Estaduais, Câmara dos Deputados e Senado da República. Esses representantes passarão a lutar em defesa dos interesses dos seus eleitores, acabando com a farra do voto proporcional que somente representa os donos das siglas partidárias, que são os que escolhem os candidatos.





ALÉM DA PERFORMANCE E DO CANSAÇO: O AMOR E A BELEZA

André Magnelli
Filósofo

ateliedehumanidades@gmail.com

Vamos refletir sobre Byung-Chul Han. Nome bastante difícil, o deste filósofo coreano que vive na Alemanha. É nosso contemporâneo, com uma obra feita por pequenos livros. Essa é sua primeira característica, bem peculiar: escrever pequenos livros, que são ensaios abordando diversas perspectivas sobre as sociedades contemporâneas. Byung poderia ser chamado, em termos de influência, como alguém que é hegeliano ou heideggeriano. Ele faz uma síntese bem peculiar das influências, tanto da filosofia de Heidegger quanto da filosofia de Hegel. E tem interlocuções, muito implícitas, com autores, do que podemos chamar de *teoria crítica*, intelectuais que buscam pensar a sociedade contemporânea a partir de um viés crítico.

Hoje, Byung-Chul Han é professor na Alemanha. Como coreano da Coreia do Sul, ele trabalhou na área de metalurgia e depois foi para a Alemanha estudar filosofia, literatura, biologia. Teve uma formação completa, que acabou segmentando em uma visão bastante original, bastante interessante sobre a sociedade contemporânea.

Vou dividir essa apresentação em algumas partes. Já fiz considerações e apresentações iniciais e agora mostro, por meio de seus livros, como ele entende as sociedades contemporâneas, dando-lhe diversos nomes, formando um quadro de interpretação.

Ele escreveu *Sociedade do Cansaço*, *Sociedade da Transparência*, *Agonia de Eros*, *Bom Entretenimento*, e vários outros. Começaremos pelo título deste ensaio: “Além da *performance* e do cansaço”.

As nossas sociedades contemporâneas, segundo Byung, são sociedades em que se saiu da perspectiva de uma sociedade baseada em dever e repressão. A sociedade que a psicanálise tratou muito como sendo geradora de indivíduos que são divididos, baseados em deveres e tudo o mais. As sociedades contemporâneas são baseadas em outro regime, de subjetividade e do regime de poder. Essas sociedades são aquilo que Byung chama de sociedades da *performance*: Você pode! Seja você mesmo! Seja empreendedor de você mesmo! Esse tipo de sociedade é aquele em que o indivíduo é incitado, o tempo todo, a querer ser ele mesmo, a ter poder, poder, poder, cada vez mais. Essa sociedade da *performance* muda bastante coisa, por exemplo, do ponto de vista do poder, que não é mais o poder de uma soberania que se exerce impondo-se de fora sobre o sujeito. É o tipo de poder em que é dado ao indivíduo o prazer de ser livre. E, mais ainda, de explorar a si mesmo. De transformar você mesmo, o tempo todo, em um empreendedor a realizar *performances*, *performances*, *performances*, tanto do ponto de vista da atividade produtiva quanto do ponto de vista do consumo, do indivíduo consumidor. Essa sociedade da *performance* é bastante sedutora ao indivíduo, porque ela promete algo que outras sociedades não prometiam, que é uma liberdade plena. Só que esse tipo de sociedade, segundo Byung, leva a diversos problemas,

e um deles é o título da palestra – em uma *Sociedade do Cansaço*. Mais ainda, é uma sociedade do *esgotamento*. O indivíduo que deve se performar o tempo todo, o indivíduo que deve ser produtivo e consumidor – afinal, o consumo é apenas uma outra faceta da produção, e ele está sendo útil –, é o indivíduo que rapidamente cai no esgotamento. É uma sociedade em que ao indivíduo são prometidas liberdade e realização, só que ele está o tempo todo oscilando entre *performance* e esgotamento. Essa sociedade, segundo Byung, constrói um tipo de individualidade narcisista e depressiva. Narcisista porque, no final das contas, o que se faz é construir e incentivar indivíduos que não saem de si mesmos, não se encontram com o outro, não somente o outro concreto, mas a experiência de um outro. Esse tipo de sociedade então leva a uma individualidade com certa fragilidade, o que é uma outra ironia da história. O indivíduo que se promete livre é o indivíduo que se fragiliza. É o indivíduo que está o tempo todo buscando reconhecimento, o tempo todo caindo em esgotamento, o tempo todo sem saber afinal quem é, estando em plena vida ativa que, na verdade, é vida produtiva. Esse tipo de sociedade narcisista leva não às melancolias do século XIX, não às experiências de histeria e da neurose que a psicanálise tratou; as doenças de nosso tempo são outras, sobretudo a depressão, mas também os chamados transtornos de afeto, de humor, e os *burnouts* (que é simplesmente pifar). Essa sociedade leva a que o narcisismo se acasale o tempo todo com a depressão. Para Byung-Chul Han, a depressão é a expressão de uma sociedade narcisista, assim como a ansiedade, o pânico, o *burnout*.

Esse tipo de sociedade tem duas características: a primeira é que ela tende a positivar tudo. Tudo vale, tudo é positivo, não há nada negativo, não há nada fora dessa sociedade permitida, por isso, o que aparece como diferença deve ser logo assimilado, e ao indivíduo é dada a ideia de que seja líquido, seja liso. A ideia de liso, ele traz em outros livros como a *Salvação do Belo*, que fala “seja liso”, “seja escorregadio”, “adapte-se a todas as coisas”, “não há nada negativo, experimente tudo”. Esse tipo de sociedade da lisura e da liquidez, é óbvio que tem interlocuções possíveis com outro sociólogo chamado Zygmunt Bauman, é uma sociedade em que o indivíduo acaba não tendo caráter no sentido de algo sólido, algo fixo. É uma sociedade em que é dada ao indivíduo, e também é construída socialmente, a ideia de que tudo é possível e de que tudo é *positivável*.

A segunda característica dessa sociedade é que saímos do que ele chama de um *paradigma imunológico*, que é próprio das sociedades de antigamente. E ele começa a trabalhar o paradigma neuronal. De forma muito simples, isso quer dizer que, em uma sociedade em que está ativo o paradigma imunológico, é uma sociedade que existe em um corpo estranho. Existe algo outro, do qual temos de nos defender. A imunologia ativa isso – e falar sobre isso no meio da pandemia é muito significativo... Existe algo que acende o sistema

de alerta e de autocontrole da imunologia dos indivíduos que diz: “isso não, isso é perigoso, não podemos ir por aí, temos de nos defender”, e, diante dos outros, temos de assimilar para construir um sistema imunológico, e também tem outros que nem são assimiláveis, não no sentido político do termo, mas no sentido do que eu posso e do que eu não posso, o que é possível e o que não é possível. Na sociedade imunológica é assim. Na sociedade neuronal, que é a sociedade em que nós vivemos, funciona de forma bem diferente – tudo pode, acumula, acumula, acumula. Ela funciona por adição – soma, soma, soma. Até chegar o momento em que o indivíduo pifa, que é o *burnout*. A ideia da *performance* é a ideia do tudo pode, adicione tudo, não tenha molde, não seja sólido, seja líquido ou seja gasoso. E esse tipo de sociedade onde tudo o que é sólido se desmancha no ar, se liquidifica, é uma sociedade em que os indivíduos pifam o tempo todo.

E uma última característica dessa sociedade, para sairmos desse momento da crítica da sociedade e pensarmos também os caminhos de Han, a partir do amor e da beleza. Essa sociedade da *performance* narcisista e depressiva, a sociedade do tudo pode, do neuronal e que o indivíduo aparentemente livre é, na verdade, o que ele se autoexplorar e está o tempo todo esgotado, ou correndo atrás, sendo vendedor de si mesmo, é uma *sociedade da transparência*, ou da ideologia da transparência. Em outros termos, é uma *sociedade pornográfica*. Não falando de pornográfico no senso comum apenas, mas de pornográfico como a ideia de uma sociedade onde tudo deve ser transparente, tudo deve ser visibilizado, nada pode ser oculto, não há mistério, e tudo pode ser posto à luz do dia e visibilizado – o sonho da rede social. Não existe esfera íntima nem privada, nada está oculto, nada é misterioso, tudo está translúcido e tudo pode ser objeto de pornografia. Pornografia no âmbito do sexo, da sexualidade, mas também em todos os sentidos; inclusive, não há verdade a se buscar porque tudo está aí. Existe um certo achatamento da experiência humana afetiva e cognitiva. Essa sociedade de pornografia mata a verdade, mata movimentos de ascendência.

E aí eu levo para a última característica dela que nos leva para as propostas do Byung-Chul Han: ela é uma sociedade em que o Eros *entra em agonia*.

Aqui Byung retoma o bom e velho Platão de *O Banquete*, do discurso de Sócrates, nas lições de Diotima: o Amor, Eros, é essa experiência de transcendência, do que ele chama de atópico, de algo que está fora e que faz o movimento de empuxo. Eros é completamente diferente do amor da sociedade da *performance*, e que não há nada que se tire efetivamente de si mesmo. O indivíduo narcisista é aquele que busca no outro a certificação de quem ele é, o reconhecimento de quem ele é, de repente, a confirmação do quão desejante ele é e o quanto o seu corpo é bem bonitinho para ser apreciado. Essa sociedade narcisista faz com que a própria sexualidade seja reduzida ao corpo, e não se tem a experiência da relação amorosa, que é a própria de Eros, e nem da relação

erótica com todas as coisas. Como diz Byung-Chul Han e outros autores, como Allan Bloom, no seu livro *Amor e Amizade*, na sociedade em que tudo vira comportamento performático, Eros se esgota não impactando apenas a experiência sexual, e se torna mero comportamento, não tem mais mistério, mais ocultamento, a verdade é uma coisa naturalizada e normalizada. Mas também esgota a linguagem. Para que haja a linguagem, é necessário que haja algo de erótico, para que haja estruturas simbólicas que se tornem mais densas, mais espessas, que faça com que haja a multiplicidade de signos, o movimento da linguagem que tira de você.

A nossa linguagem deserotizada perde a poética e perde a densidade simbólica, impactando sobre o pensamento. A linguagem e o pensamento também se tornam pornográficos.

Fake news é isso. A linguagem das redes sociais, onde não se consegue escrever nada muito elaborado e que se perde muitas vezes a capacidade do cômico, do metafórico, da sutileza de sentido, e é uma linguagem deserotizada. A rede social, para Byung, é uma das expressões desse tipo de sociedade. Facebook é a construção, a expressão de uma sociedade sem caráter, onde o indivíduo perde a resistência do outro, perde a resistência do real. Eu compartilho para ter curtidas, eu compartilho para certificar o quão inteligente e maneiro eu sou, eu tenho amigos que se multiplicam, eu não tenho nada que tirem de mim, eu de mim mesmo. E quem tira o indivíduo de si mesmo? Quem o desloca, quem o arremata? Eros. Não somente diante do corpo belo, pelo contrário, também pela beleza das coisas que não são reduzidas apenas à fruição, aos estímulos e às respostas. A beleza das coisas que leva ao movimento da criação da beleza, como diz o bom e velho Sócrates. A criação do belo que se conjuga muito bem com a criação da verdade e com certos valores éticos, como caráter, honestidade, busca de entendimento.

Então, isso nos leva ao último aspecto da técnica do Byung-Chul Han, de que eu estou falando muito rapidamente, mas tem várias outras coisas, que é a importância nele do *amor* e da *beleza*. Dois livros dele, *Agonia de Eros* e *Salvação do Belo*, trazem um pouco a visão de como ele pensa as coisas, como elas poderiam ser e não como estão indo de mal a pior. Uma delas é Eros como uma experiência a ser resgatada em uma sociedade que tende à pura e simples pornografia. Eros como o sentido do outro, o outro mesmo, não aquele que você faz amizade e vai para a balada ou com quem bate papo, e sim o outro no sentido do deslocamento até você, no sentido do incognoscível resistente na experiência humana, no sentido do outro que faz com que este transcenda a si mesmo e, principalmente, que se descentre o indivíduo. Isso é central na experiência positiva do Byung-Chul Han. É aí que está a verdadeira liberdade. Liberdade sem Eros é a liberdade pornográfica. Com a experiência de Eros, a pessoa não somente resgata o sentido da criação no belo como arte, mas também no sentido do que é filosofia.

Isso é bem caro à Filosofia na Praia. Na nossa sociedade existe uma certa aversão ao pensamento teórico, à elaboração do pensar. Toda essa discussão de inteligência artificial, de *big data*, é a perspectiva de uma sociedade neuronal como se pudesse produzir conhecimento pelo acúmulo de informações, de dados. Peneire dados, peneire dados, levante dados, descubra padrão e você pode ter conhecimento a partir daí. Não! Conhecimento não é acúmulo de informação, mas de colocação dessa informação em uma estrutura simbólica, em um pensamento. *Aquilo que só calcula não pensa*. Heidegger está como pano de fundo de Byung-Chul Han.

Nossa sociedade da *performance* pornográfica é uma sociedade que trabalha sistematicamente minando a possibilidade do pensamento e da teoria. A teoria tem uma coisa muito chata em relação à nossa vida: ela nos tira do senso comum, ela nos tira da visão imediata das coisas. Sócrates começa a partir exatamente daí, quando ele interpela o poeta, o sofista, quando interpela o político, ele nos leva à teoria ou à elaboração, à *coragem da verdade*. Tira o indivíduo do seu *status* social, tira desta certeza de quem é e do que é o mundo. Esse tipo de experiência precisa de um amor à sabedoria e de um amor ao conhecimento. A nossa sociedade e todo um movimento se faz, com todas essas descobertas que têm aspectos positivos e também artificiais, e como tudo o que acontece, com o perigo de ideologização, é a sociedade que diz para não pensar, para deixar o robzinho pensar, peneirar dados, descobrir padrões e tomar as decisões. Não é por aí. Pensamento que só calcula não é pensamento. E aí ele resgata a dimensão de Eros, não só nisso, mas em outras coisas também.

Outro aspecto que trago é a *salvação do belo*. A experiência do belo – e todos aqueles que conhecem a filosofia sabem que está conjugado à experiência do amor e dos outros valores, como a justiça –, a experiência do belo é uma experiência que também está associada a algo que se pode dizer experiência da liberdade ou do bem viver. Nas nossas sociedades, poucas pessoas estão efetivamente preocupadas com o *bem viver*, mas estão preocupadas com o *mero viver*, com subsistência, com consumo, com busca de *status*, com a procura de ter utilidades. Só que, para além da experiência do mero viver, que obviamente é importante, é aquilo que a filósofa Hannah Arendt chama da dimensão do labor humano; isso é importante, pois somos animais vivos, seres vivos que precisam se reproduzir; existe outra esfera da experiência humana, que é a esfera da *ação*.

O que Byung-Chul Han vai trazer com a beleza não é somente uma outra leitura do que é Byung-Chul Han, mas também é o retorno da experiência de um belo que não esteja apenas reduzido ao consumo. Na *salvação do belo*, ele vai mostrar que, nas nossas sociedades, se perde o belo se funcionalizando. A estetização do mundo é a perda do sentido de beleza. O belo é reduzido à pornografia, no sentido da aparência, da exposição, da visibilização. Enquanto o belo, assim como o amor, traz esse outro. Ele traz esse movimento de saída. Ele traz a teoria no sentido pleno do

termo – o de olhar o mundo e vê-lo de uma outra forma, percebê-lo de uma outra forma. O belo atua em uma reformulação do nosso senso estético. A estetização do mundo em que vivemos é muito um embalamento do mundo, um empacotamento. Eu tenho uma mercadoria e deixo ela bonitinha para ser consumida, inclusive eu, o meu corpinho, pode ser uma mercadoria. Instagram está aí para servir como um grande mercado disso, e Facebook também. Você tem uma estetização que perde o sentido da beleza que se associa à justiça e ao amor.

No livro *Salvação do Belo*, Byung-Chul Han vai traçar uma discussão filosófica e desenvolver toda uma discussão passando por Kant, Hegel, Heidegger, para recuperar uma concepção de belo associado à verdade, à justiça e ao caráter.

O autor, nesse percurso pequeno que acabei de fazer, vai trazendo um diagnóstico, não muito otimista, da nossa sociedade. Fala sobre *performance*, esgotamento, pornografia, transparência etc., e recupera, felizmente, uma concepção do que nós podemos fazer, ter o amor, a beleza, o caráter.

Finalizo com o último ponto, que é o *cansaço*. A sociedade do cansaço, como ele aborda em um dos seus livros, pode ser (e é) a sociedade do esgotamento. Sou empreendedor de mim mesmo e estou o tempo todo esgotado. De manhã estou tão esgotado que eu preciso sair de mim mesmo. Há o transtorno bipolar. Mas essa sociedade pode ver esse cansaço como positivo, conforme ele desenvolve em outros capítulos do livro. Esse cansaço que resolveu sair da *performance*, o bom cansaço, aquele que você está disponível ao outro.

Sentemos aqui e descansemos. Estejamos disponíveis ao outro.

É o cansaço que reabre para a relação humana. No contexto de pandemia, em que as pessoas se viram de uma hora para outra barradas na sua atividade de *performance* produtiva e consumista, elas entraram um pouco em pânico. E Byung-Chul Han, desenvolvendo toda uma reflexão sobre a nossa sociedade, podemos dizer, diz para não ter medo de sermos algo de vagabundos, no sentido de parar, de ir com calma. O que você não pode fazer? Qual o caráter que você está modelando? *E canse, descanse*, esteja disponível ao outro. Não precisa ir muito rápido em curtida e compartilhamento, deixe algo oculto, tenha senso de oculto, tenha senso de que existem coisas que você não controla e não domina. Tenha o sentido de que há valores eternos. Tenha o sentido de que há amor, há beleza e que há coisas que estão para além dessas curtidas e desses compartilhamentos com a sua pretensão de ser uma pessoa bem-vista e admirada no mundo. Consumo e produção não são tudo. Para e sinta, tenha uma boa conversa e aproveite o tempo. Saiba concluir, saiba ir até o fim das coisas. Saiba criar vínculos. Ser liso é ser escorregadio, é não ter caráter. Saiba compor um caráter e saiba se relacionar com o outro com disponibilidade de perceber o outro no seu caráter e perceber que há, sim, gente sem caráter, e que isso você não quer ser.

A FAMÍLIA AERONÁUTICA

Passei o feriado em Teresópolis com toda a família. Domingo foi aniversário do meu filho. O almoço foi um churrasco rodado por ele, como sempre. Parecia despedida da casa, com palavras de amor de meus netos pelo lugar onde vinham crescendo. Foi lá que começaram a nadar na piscina, ainda muito pequenos.

A escada que leva ao meu quarto parecia uma escalada. Olhei para a piscina e vi que o outono, com seus 18 graus, e o meu outono, com minhas dores, haviam chegado. Teresópolis foi bom

para todos. O neto de 12 anos, idade da casa, disse murmúrios de amor por ela. Nesta hora, fiquei triste de verdade. O tempo dá e tira muito rápido o gostoso da vida.

Bem, vamos ver como será o cair das folhas, que encantam os olhos e faz o corpo doer. Eles, meus netos, encontrarão outros amores e os perderão ao longo do caminho. É difícil lidar com as perdas. Espero que saibam lidar com elas pelo caminho até o outono chegar. O verão não é para sempre.

Tudo passa. O bem e o mal passam. O para sempre é a busca da felicidade. Assim seja.

*Cel Av Tacarijú Thomé de Paula Filho
tacariju@uol.com.br*



Nota do editor: A partir de agora a Revista Aeronáutica passa a dedicar esta página à família Aeronáutica.

Nesta edição estreamos com a família do Cel Av Tacarijú, declarado Aspirante Aviador na Escola de Aeronáutica em 1966, e sua esposa Rosane.



Crédito Imobiliário

Sua casa própria com as melhores condições

Juros baixos para construção e aquisição de imóvel, compra de terreno e de material de construção*.

Consulte as normas e condições vigentes.
*Material de construção somente para militares das Forças Armadas e conveniados.

FHE

POUPEX

