

Revista **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 321
2023



EXPEDIENTE

Out a Dez ▪ 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

Foto de capa:
Sgt Müller
Marin – FAB



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 das 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

Diretora de Comunicação Social

Cecília Ferreira

SEDE BARRA

Av. Raquel de Queiroz, s/nº
Rio de Janeiro - RJ - CEP 22793-100
• (21) 3325-2681
Terça-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

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

26

O Centenário da Diretoria...

Emerson Gaio Roberto

Contra-almirante

10

A Visão de Pero Vaz de Caminha

Edgard Leite

Professor

30

Tobias e o Culturalismo

Frederico José Bergamo de Andrade

Cel Art

14

China Comunista se Lança na Conquista da América Latina

Julio Lored

Jornalista

32

Bombardeio Estratégico na II Guerra Mundial...

Renato Paiva Lamounier

Cel Av

17

Salvemos a Cultura e a Civilização Ocidental

Percival Puggina

Arquiteto

36

Reminiscências de um Veterano...

Alberto Murad

Cel Av (em memória)

18

Pode o STF Legislar sobre o Aborto?

Ives Gandra da Silva Martins

Jurista

41

8 de Janeiro, a Narrativa e os Fatos

Percival Puggina

Arquiteto

21

Filosofia Política

Araken Hipólito da Costa

Cel Av

42

Pouso de um F-103, Mirage,...

Elias Miana

Cel Av

24

O Mal ainda mais Banal

Delmo Fonseca

Professor

47

O Engraxate Tuíste

Astor Nina de Carvalho Netto

Ten Brig Ar

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Prezados leitores, civis e militares:

Mais uma edição de nossa elogiada *Revista Aeronáutica*. Ressalto o excelente relato do Cel Av Miana, Jaguar 14, do seu histórico pouso com o Mirage F-103 EBR com o reator apagado, fato raríssimo na aviação. Eu servia no 1º GDA, era o Oficial de Segurança de Voo e fui testemunha ocular do evento. Nós, pilotos, chamávamos carinhosamente o FAB 4924 de “Machão”. O nosso Jaguar 14, realmente, teve muito sangue frio e destreza!

Vai-se o ano de 2023. Agradecemos aos nossos leitores o carinho e a predileção por nossa *Revista*. Continuaremos juntos em 2024, com belas matérias e “causos” pitorescos.

Nesta edição, continuamos com a colaboração do nosso importante parceiro, o Jurista Dr. Ives Gandra, e de outros escritores. Muito grato a todos eles.

Desejamos um Feliz Natal e um Ano Novo com muita saúde, paz, harmonia e realizações a todos!

Curtam essa boa leitura!

Saudamos o verão, que nem bem chegou e já deu mostras do que vem por aí.

Desejamos boas praias a todos.

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



ENCERRAMENTO DO CURSO DO PENSAMENTO BRASILEIRO E AERONÁUTICO

Aconteceu no dia 18 de outubro, na Sede Central, a última aula da 12ª edição do Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico, promovido pelo Departamento Cultural do CAER. Houve também a certificação de todos os participantes e um coquetel de confraternização dos presentes. Muito elogiado por todos, o curso que teve a duração de 12 semanas e a participação de cerca de 40 alunos.



Cel Araken e Tâmara.



Cel Araken e CMG Franco.



Cel Miranda e Cel Ajauri.



BAILE DO AVIADOR

Aconteceu no dia 28 de outubro, no Clube de Aeronáutica Centro (CAER), o tradicional Baile do Aviator, em comemoração ao Dia do Aviator e da Força Aérea Brasileira (FAB). O belo evento reuniu cerca de 550 convidados e, este ano, também homenageou os 150 anos de nascimento do inventor Alberto Santos-Dumont.

A sofisticação foi o ponto alto do baile, que contou com decoração impecável e ofereceu diversos atrativos aos presentes. Durante a noite, o Presidente do CAER, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez, fez um pronunciamento destacando a genialidade e o brilhantismo de Santos-Dumont. Na sequência, agradeceu a

presença de todos, passando a palavra para o Comandante do Terceiro Comando Regional (III COMAR), Major-Brigadeiro do Ar José Madureira Junior e, em seguida para o Tenente-Brigadeiro do Ar Alcides Teixeira Barbacovi, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Todos brindaram em homenagem à data comemorativa e cantaram o Hino dos Aviadores.

Dentre os convidados especiais, estavam diversos Oficiais-Generais da área do Rio de Janeiro, além de autoridades civis e militares de outras Forças Armadas. O Baile do Aviator de 2023 mostrou, uma vez mais, a importância da tradição e do congraçamento de homens e mulheres que compõem a nossa Força Aérea Brasileira.





78ª EDIÇÃO "PICADINHO JESUS

ESTÁ CHAMANDO"

O tradicional almoço "Picadinho Jesus está Chamando", do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA), foi promovido pela Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC), no dia 28 de outubro, na Sede Central do Clube de Aeronáutica (CAER), e contou com a presença do Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Marcelo Kainitz Damasceno, de Oficiais-Generais do Alto Comando, oficiais

da ativa e da reserva. O encontro tem como propósito relembrar a história da missão cumprida pelo 1º GAVCA, no norte da Itália, durante a Segunda Guerra Mundial, e, ao mesmo tempo, celebrar os honoráveis militares da Força Aérea Brasileira (FAB), que estiveram na batalha, honrando o juramento de defender o Brasil com o sacrifício da própria vida. Foi uma tarde muito feliz e alegre, com muitas histórias e boas lembranças! Que venha o Picadinho 2024!



Damasceno e Baptista



Aquino, Barbacovi e Cianflone



Ribeiro e familiar
do Pessoa Ramos



Foto do Nero Moura

Almeida



Varejão, Almeida, Damasceno, Aquino, Baptista, Barbacovi e Amaral



Turma de 1968 – Araken, Maurício, Montgomeri, Reginaldo e Daemon



Turma de 1948 – Varejão, o mais antigo veterano presente, e Quirico

DIA DAS CRIANÇAS



Para homenagear nossas crianças, a Sede Barra realizou no último dia 12 de outubro, a tradicional festa comandada pelo “Tio Linguíça”.

A equipe alegrou a todos os presentes com DJ, brincadeiras, oficinas de desenho, sendo que o ponto alto foi a distribuição de material institucional da Força Aérea Brasileira, como aviões para montar, desenhos para colorir e gibis da Turma da Mônica direcionados a temas aeronáuticos.



TORNEIO DE TÊNIS

No dia 14 de outubro aconteceu um Torneio de Tênis nas quadras cobertas da Sede Barra. A disputa ocorreu com duplas alternando os pares e somando os pontos totais. Ao final, sagraram-se campeões os seguintes atletas:

1º lugar – Sr. Franklin; 2º lugar – Cel Rebelo; e 3º lugar – Sr. Sylvio



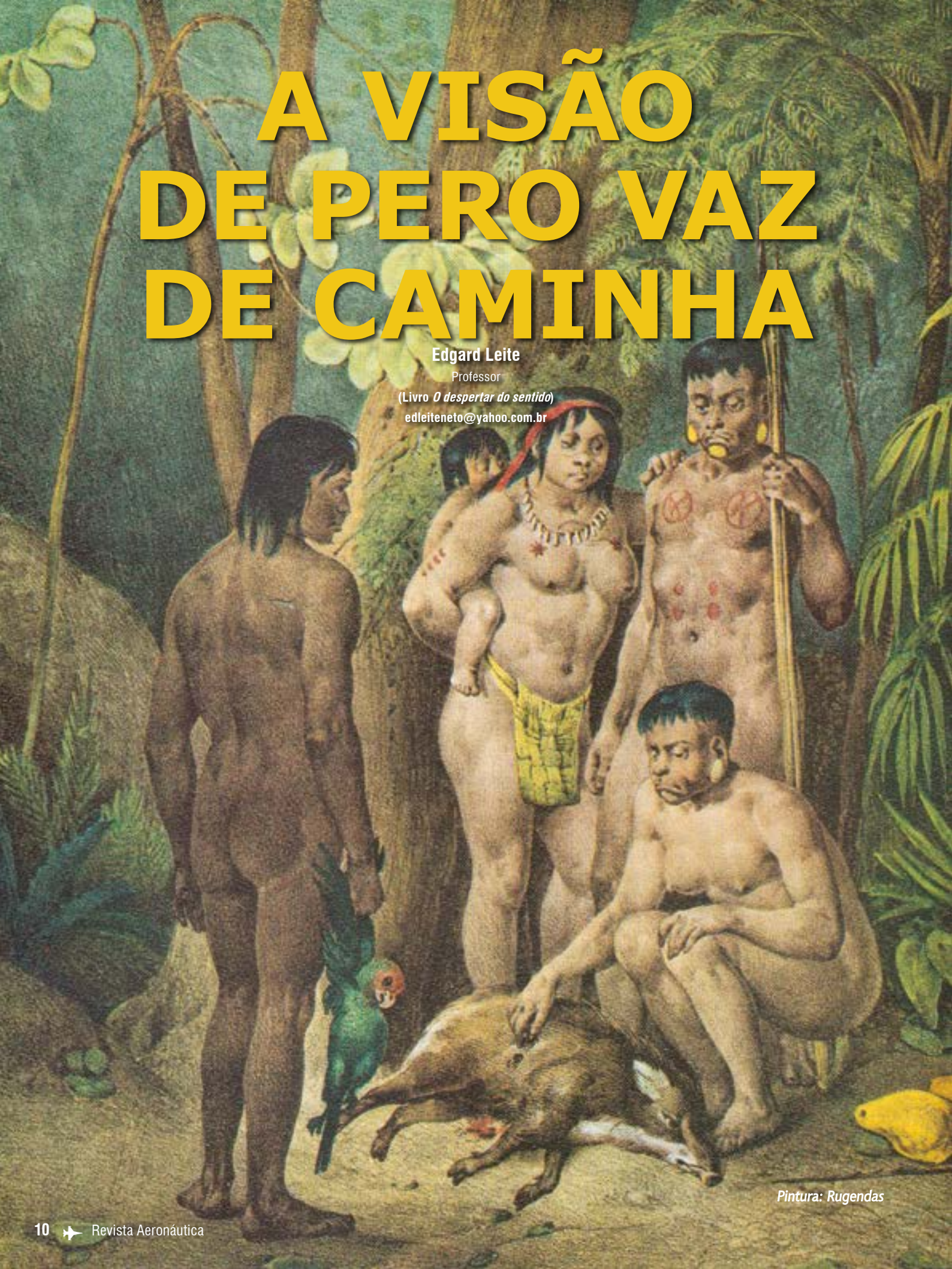
A VISÃO DE PERO VAZ DE CAMINHA

Edgard Leite

Professor

(Livro *O despertar do sentido*)

edleiteneto@yahoo.com.br



Pintura: Rugendas

As origens imediatas da nossa nacionalidade têm a ver com um primeiro encontro, que foi, felizmente, documentado, entre portugueses e índios. Ocorreu no litoral do que é, hoje, o Estado da Bahia, em 1500. Tal encontro é conhecido, principalmente, por meio da carta escrita pelo escrivão da frota de Pedro Álvares Cabral (c.1467, c.1520?), Pero Vaz de Caminha (1450-1500).

Pero Vaz de Caminha era um homem já de 50 anos. Viajava na expedição de Cabral para assumir o cargo de escrivão da feitoria de Calicute, na Índia. Tal feitoria seria fundada por Portugal para dinamizar seu comércio no Oriente. Ler sua carta hoje é uma experiência impressionante, por vários motivos.

Primeiro, porque sabemos que Caminha morreria em poucos meses, em um conflito com os muçulmanos em Calicute. Assim, o texto nos indica como o instante é efêmero e que nada sabemos de nosso destino. Em segundo lugar, porque é um relato visionário. E, mesmo produzido em condições muito difíceis, em um barco precário, em uma praia desconhecida, em um ambiente estranho, apresenta, no entanto, clareza e tranquilidade.

O segundo relato autógrafo dessa missão é a dita *Carta do mestre João*. Esta descreve, em poucas linhas, as impressões de outro passageiro da expedição, provavelmente um certo João Faras. Um cristão-novo, talvez. Nesse texto anotam-se, pela primeira vez, as novas estrelas do hemisfério setentrional, especialmente a constelação do Cruzeiro do Sul. O mestre João fala das dificuldades da jornada pelo oceano desconhecido. De como era difícil fazer medições por causa do balanço do mar. E das condições ruins de existência a bordo:

acerca das estrelas, eu tenho trabalhado o que tenho podido, mas não muito, por causa de uma perna que tenho muito mal, que de uma coçadura se me fez uma chaga maior que a palma da mão; e também por causa de este navio ser muito pequeno e estar muito carregado, que não há lugar para coisa nenhuma. Somente mando a Vossa Alteza como estão situadas as estrelas do [sul], mas em que grau está cada uma não o pude saber.

E desenhou, ao lado, algumas estrelas. Com o Cruzeiro do Sul claramente dimensionado. E são essas as estrelas que hoje estão, mais ou menos, dispostas na nossa bandeira. O mestre João defende, nessa carta, que a terra encontrada pela expedição já era conhecida e mapeada:

Quanto, Senhor, ao sítio desta terra, mande Vossa Alteza trazer um mapa-múndi que tem Pero Vaz Bisagudo e por aí poderá ver Vossa Alteza o sítio desta terra; mas aquele mapa-múndi não certifica se esta terra é habitada ou não.

Sobre esse mapa paira, até hoje, um grande mistério. Como não se sabe exatamente que mapa é, fica a pergunta: esta terra já era conhecida, antes de 1500? Outro mistério. Mas é na carta visionária de Caminha que se encontram mais detalhes sobre esse momento que se chama de “descobrimento”. E que ele mesmo chamou de “achamento”. Ambas as expressões são úteis. Porque

nelas parece ser revelado um sentido até então encoberto, nas tramas inescrutáveis das gerações. E ali, naquelas circunstâncias, naquelas praias da Bahia, esse sentido dava, realmente, o primeiro sinal de sua existência. Mais tarde, quando tudo tomar mais forma, chamaremos o fruto disso tudo de Brasil.

Caminha fala sobre muitas coisas, mas nos deteremos em algumas de suas observações – as pertinentes aos nossos objetivos. Principalmente porque ele se mostra muito interessado nessa questão do espírito e da fé.

Em seguida à identificação visual da terra, os portugueses foram costeando o litoral, desembarcando aqui e ali. Sempre acompanhados, por terra, pelos nativos, que apareciam e interagiam com eles, às vezes subindo a bordo. Em determinado momento, foi decidido oficializar uma missa em terra. E, para isso, era necessário fazer uma cruz. Os nativos, que ali estavam, observando tudo, se aproximaram dos portugueses enquanto o trabalho era realizado. Assim, escreveu Caminha:

Enquanto cortávamos a lenha, faziam dois carpinteiros uma grande Cruz, dum pau, que ontem para isso se cortou. Muitos deles vinham ali estar com os carpinteiros. E creio que o faziam mais por verem a ferramenta de ferro com que a faziam, do que por verem a Cruz.

Não parecia, portanto, na sua opinião, haver qualquer tipo de conhecimento do significado daquele mundo de espiritualidade cristã. Mas apenas uma curiosidade sobre o abismo tecnológico que existia entre os dois grupos de seres humanos – tema recorrente, nos próximos séculos. No entanto, quando a cruz já estava pronta, os portugueses convidaram os índios para interagir com ela:

[a Cruz] estava encostada a uma árvore, junto com o rio, para se erguer amanhã, que é sexta-feira, e que nos puséssemos todos de joelhos e a beijássemos para eles verem o acatamento que lhe tínhamos. E assim fizemos. A esses dez ou doze que aí estavam, acenaram-lhe que fizessem assim, e foram logo todos beijá-la.

O simples fato de terem reproduzido o ato, cheio de motivações abstratas, de beijar um elemento fabricado por humanos, mas que tinha um significado religioso, pareceu a Caminha surpreendente e profundamente misterioso.

Quem, no mundo, realizaria tal ato sem saber o que significava? Percebiam? Sabiam o que havia além? Tomaram aquilo como uma experiência espiritual? Apenas copiaram? Mas por que copiariam? Não conseguia responder. Por isso, sugeri ao rei:

Portanto, Vossa Alteza, que tanto deseja acrescentar a santa fé católica, deve cuidar da sua salvação. E prazerá a Deus que com pouco trabalho seja assim.

Esse desejo, “com pouco trabalho”, seria também ponderado por muitos, pelos séculos adiante. Será fácil convertê-los? Construir ali uma sociedade que pudesse acompanhar a longa jornada iniciada por Abraão há milênios? Talvez. Foram muito solícitos em beijar a cruz. A missa se realizou no dia seguinte.

Desembarcaram os portugueses e procuraram algum lugar onde fincar a cruz. De novo, os nativos se aproximaram e os seguiram.

Todos nós outros fomos pela Cruz abaixo do rio, onde ela estava. Dali a trouxemos com esses religiosos e sacerdotes diante cantando, em maneira de procissão. Eram já aí alguns deles, obra de 70 ou 80; e, quando nos viram assim vir, alguns se foram meter debaixo dela, para nos ajudar. Andando-se ali nisto, vieram bem 150 ou mais.

Os nativos, portanto, mais uma vez sem saber exatamente do que se tratava, se envolveram no processo de carregar a cruz. E este era um ato muito significativo na existência cristã. Carregar a cruz, viver os sofrimentos do mundo e buscar a redenção. Havia naquela experiência simples a representação do mistério da existência humana. Uma vez a cruz firmemente fincada em terra, desenrolou-se a missa, na presença dos indígenas:

Ali disse missa o padre frei Henrique, a qual foi cantada e oficiada por esses já ditos. Ali estiveram conosco, a ela, obra de 50 ou 60 deles, assentados todos de joelhos, assim como nós. E quando veio ao Evangelho, que nos erguemos todos em pé, com as mãos levantadas, eles se levantaram conosco e alçaram as mãos, ficando assim, até ser acabado; e então tornaram-se a assentar como nós. E quando levantaram a Deus, que nos pusemos de joelhos, eles se puseram assim todos, como nós estávamos com as mãos levantadas, e em tal maneira sossegados, que, certifico a Vossa Alteza, nos fez muita devoção.

A gravidade do momento colocou, portanto, índios e portugueses não diante uns dos outros, entendeu Caminha, mas diante de outra coisa. Que coisa era essa para os nativos? Não saberia dizer. Mas estavam, ambos, diante de um terceiro elemento, diante dos quais se irmanavam.

Um deles, homem de 50 ou 55 anos, continuou ali com aqueles que ficaram. Esse, estando nós assim, ajuntava estes, que ali ficaram, e ainda chamava outros. E andando assim entre eles falando, lhes acenou com o dedo para o altar e depois apontou o dedo para o Céu, como se lhes dissesse alguma coisa de bem; e nós assim o tomamos.

Esse momento estranho foi, dessa maneira, registrado. Havia algo de bem nisso tudo? Caminha crê que sim. A mesma perplexidade diante de Deus parecia estar presente nos índios, perplexidade diante do inusitado, do extraordinário, de tudo o que ali viam. Como não entender que no céu havia algo? Qual a realidade do enigma? Como não se curvar diante do desconhecido? Isso pareceu a Caminha algo de bom, presente na consciência humana. E eles eram também humanos.

Tendo feito essas pontuais reflexões, diante de um destino que nós conhecemos, sua morte em alguns meses, e o do Brasil, que se tornaria nação dali a alguns séculos, Caminha embarcou novamente na nau, que o levou à Índia. Um navio de suprimentos voltou a Portugal, levando, entre tantas coisas, sua visionária carta.

Esse documento precioso perdeu-se no meio dos documentos portugueses de seu tempo. Mas foi redescoberto em meados do século XVIII e, pela primeira vez, publicado no primeiro livro editado no Brasil, o *Corografia brazilica*, em 1817, do misterioso Manuel Aires de Casal (1754-1821).

Caminha concluiu sua narrativa com quatro sentenças extraordinárias. Estas, depois de sua publicação, em 1817, irão ser emolduradas como uma visão do futuro abençoado de uma terra e de um povo:

Águas são muitas; infindas. E em tal maneira é graciosa que, querendo-a aproveitar, (sic) dar-se-á nela tudo, por bem das águas que tem. Porém o melhor fruto, que nela se pode fazer, me parece que será salvar esta gente. E esta deve ser a principal semente que Vossa Aleza em ela deve lançar.

Momento singular e percepção iluminada. Mas quase tudo o que será obsessão na história do Brasil esteve, naquele momento, em essência: a grandeza da terra, a necessidade do despertar e ser essa grandeza. A ideia de realizar a vivência do espírito de Deus entre os homens e redimi-los espiritualmente.

Duzentos e cinquenta anos depois, essa inquietude ainda ecoava em Santa Rita Durão (1722-1784), quando escreveu seu poema épico sobre o Brasil:

Nele vereis nações desconhecidas,
Que em meio dos sertões a fé não doma,
E que poderão ser-vos, convertidas,
Maior império que houve em Grécia ou Roma.
Gente vereis e terras escondidas,
Onde, se um raio da verdade assoma,
Amansando-as tereis na turba imensa

Outro reino maior que a Europa extensa.

O sentido de algo, na visão de Caminha, estava contido nessa associação de uma terra, na qual ficou apenas poucos dias, e o espírito, a mensagem redentora bíblica. O mesmo depreendeu Santa Rita Durão.

Assim, em 1500, tem início um processo que, como um redemoinho, envolverá povos e culturas em um sentido cujo conteúdo é complexo e de difícil percepção. Mas que é centrada em uma angústia espiritual contínua.

A associação entre dois povos sensíveis e uma terra extraordinária foi, assim, entendida como fundamento de um projeto no qual se apresentava, misteriosamente, a grandeza potencial de um espaço e a premente presença do sagrado. A esses dois povos se acrescentarão outros, e também nesses essa questão central estará presente.

Não é difícil sustentar essa afirmativa quando observamos os frutos desse longo processo: 500 anos depois, em uma pesquisa nacional em que foi apurado que 97% dos brasileiros afirmam acreditar em Deus; 93%, que Jesus ressuscitou, após morrer na cruz; e 92%, que o Espírito Santo existe. Esses são os maiores índices do mundo nesse tema.

CAIXA DE FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO DA AERONÁUTICA

Há quatro décadas realizando o sonho da casa própria!

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

Conheça a CFIAe



A partir de 2024 teremos

financiamento para aquisição

de casa própria!

Seção de Relacionamento e Vendas (SRV)

Telefone: 21 2126-9131/21 97284-9629

www.fab.mil.br/cfiae

Desejamos aos nossos beneficiários Boas Festas e um 2024 repleto de realizações!



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

CHINA COMUNISTA

SE LANÇA NA CONQUISTA DA AMÉRICA LATINA

A China vem expandindo sua influência econômica e política na América Latina. Isso impactará a soberania e a independência dos países latino-americanos.

Julio Loredó

Jornalista

contato@tfp.org.br

Há alguns anos, um amigo a quem estimo, ex-ministro das Relações Exteriores de seu país, explicou-me que a China tem uma política externa “bismarckiana”. Quis o veterano diplomata com isto dizer que ela possui um plano estratégico de dominação ao qual estão subordinados todos os seus recursos.

No entanto, enquanto as ambições do Chanceler de Ferro se detinham na instauração de um Reich na Europa, as dos mandarins estendem-se *ubique terrarum* e abrangem os campos econômico, político, cultural, social, e até religioso. Tudo integrado em um único projeto imperialista dirigido pelo Partido Comunista da China, do qual o governo de Pequim é uma expressão.

Um estudo interessante, vindo a lume em 2020, analisa um aspecto desse projeto: as relações entre o Partido Comunista Chinês e os partidos políticos latino-americanos. Editado por Konrad Adenauer Stiftung, o *think-tank* da CDU alemã, ele é escrito por Juan Pablo Cardenal, autor de vários livros sobre o tema, e se intitula: *A arte de fazer amigos. Como o Partido Comunista da China seduz os partidos políticos da América Latina* (Konrad Adenauer Stiftung, Montevidéu, 2020).

RELAÇÕES DE “AMIZADE E COOPERAÇÃO”

Em abril de 2020, quando o mundo começava a lidar com a devastadora pandemia da Covid-19 (que teve, aliás, origem na China), o Partido Comunista desse país (PCCh) promoveu uma Declaração de partidos políticos em todo o mundo para enfrentarem juntos o perigo. A Declaração elogiou os esforços da China para controlar a pandemia, agradecendo-lhe calorosamente pela ajuda médica enviada aos povos do mundo.

A China se apresentou como uma “Grande Mãe” que vinha em socorro de seus filhos. De acordo com *Qiushi*, a revista de teoria política do PCCh, a Declaração foi assinada por mais de 240 partidos de 110 países, que se comprometeram a usar seus recursos de propaganda para divulgar a versão chinesa dos eventos, enquanto refutavam a “propaganda ocidental” contra a China. A iniciativa também recebeu o endosso de mais de 600 líderes de 130 países.

Cerca de 50 associações comunistas e socialistas latino-americanas aderiram à iniciativa, incluindo o Fórum de São Paulo – o qual inclui, por sua vez, mais de uma centena de associações de esquerda. Segundo Fu Jie, vice-diretora do Escritório para América Latina e Caribe do Departamento Internacional do Comitê Central do Partido Comunista da China, a Declaração “reforçou ainda mais os laços de amizade e cooperação com os partidos políticos latino-americanos”.

Juan Pablo Cardenal comenta: “Na linguagem do regime chinês, a amizade sempre tem um significado político e diz respeito a relações estratégicas, nunca pessoais. Nunca é desinteressada”.

O sucesso diplomático da China pegou mais de um observador de surpresa. “Os laços [entre o PCCh e os partidos latino-americanos, explica Cardenal] muitas vezes estão fora do radar e passam despercebidos por grande parte das elites políticas, acadêmicas e jornalísticas da América Latina. Mas eles existem há várias décadas.” O primeiro a assinar um acordo com Pequim foi o Partido Comunista Brasileiro, em 1953, ou seja, quatro anos após a instauração da República Popular. Em 1959, já havia 20 partidos latino-americanos mantendo estreitas relações com a China. O que, segundo Cardenal, “ajudou a tirar a China de seu isolamento no mundo ocidental”.

No entanto, a rede de “amizade e cooperação” do PCCh na América Latina não se limita à esquerda. Alguns partidos de centro, como o venezuelano Copei, e até partidos de centro-direita, como o Partido Conservador da Colômbia, também estão ligados a Pequim. Cardenal afirma: “Hoje, sem distinções ideológicas de qualquer tipo, o Partido Comunista da China mantém relações diretas com mais de 130 partidos e organizações políticas na América Latina, bem como com entidades como a Organização Democrata Cristã da América, que, juntas, representam 226 partidos e organizações políticas.”

SEDUZINDO LATINO-AMERICANOS

“As relações institucionais entre o PCCh e seus congêneres na América Latina” – prossegue Cardenal – “se entrelaçam durante as inúmeras visitas de delegações de membros de

partidos políticos latino-americanos à China, com todas as despesas pagas. Essas delegações viajam em classe executiva, ficam alojadas em hotéis de cinco estrelas, comem nos melhores restaurantes e são homenageadas com as melhores atenções da lendária hospitalidade chinesa”.

Lideradas por guias especializados que falam espanhol ou português corretamente (na verdade, agentes do PCCh), as delegações fazem visitas direcionadas a fábricas, *shopping centers*, arranha-céus e outros símbolos do poder chinês moderno. Podemos imaginar o efeito de tais viagens sobre os latino-americanos, muitas vezes de origem humilde. Um diplomata latino-americano diz: “Os chineses compram os mediocres trazendo-os à China, onde lhes mostram a majestade do país. Se se tem um mundo pequeno, é fácil cair de joelhos.”

A China usa seu enorme potencial econômico – resultante da cegueira do Ocidente, que criou do nada esse gigante asiático – transferindo dinheiro e tecnologia para seduzir os latino-americanos: “Para as elites econômicas e políticas latino-americanas, o gigante asiático é percebido não apenas como inescapável, mas também como uma fonte de oportunidades que outros não podem oferecer” (...) A influência política decorrente de seu poder econômico permite a Pequim exercer um *soft power*, que na verdade é um poder incisivo que transmite os valores nocivos emanados de seu sistema autoritário”.

Uma consequência curiosa dessa enorme campanha de sedução é o número de dirigentes latino-americanos que passam férias na China. Atenção especial é dada aos jovens. Disso se encarrega especialmente a Liga da Juventude Comunista do PCCh, que faz o possível para estabelecer relações com suas contrapartes latino-americanas, distribuindo bolsas para se estudar na China.

Por outro lado, há uma peregrinação contínua de delegações chinesas à América Latina, que estreitam relações com vários “amigos”, identificam novos contatos e ministram cursos de formação política. Esses cursos servem não apenas para educar os participantes na ideologia marxista-leninista, mas também para ensinar-lhes técnicas de propaganda destinadas a “difundir uma imagem cordial da China e estabelecer equivalência moral entre o PCCh e os partidos democráticos ocidentais”. Além dos cursos de formação política, dirigidos a pessoas já motivadas, as delegações chinesas organizam eventos abertos ao público, “conferências, convenções e seminários sobre temas prioritários da agenda de Pequim”.

O PCCh organiza cursos de formação política na própria China, dos quais participam “jovens líderes e militares políticos latino-americanos” (com todas as despesas pagas). Durante as restrições sanitárias, muitos desses cursos aconteceram virtualmente. Cardenal comenta: “Devido à própria natureza da videoconferência, o alcance dos eventos organizados pelo PCCh, bem como sua visibilidade na mídia, aumentou significativamente. Como resultado, o peso de sua diplomacia aumentou”.

Ou seja, a China aproveitou a pandemia para aumentar sua influência. Segundo dados do Departamento Internacional do

Comitê Central do Partido Comunista da China, entre 2010 e 2020, o PCCh realizou 326 cursos de formação política voltados para o público latino-americano.

Um aspecto nada desprezível da crescente influência chinesa é sua penetração na mídia latino-americana, obtida por meio de muito dinheiro e destinada a “seduzir e atrair as elites locais para apoiar a causa e os interesses da China”. Essa penetração é “inspirada, supervisionada e realizada pelo Partido Comunista da China”.

Como tudo o que diz respeito à China, “é importante entender que essas iniciativas fazem parte de uma estratégia mais ampla, cujo objetivo é aumentar a influência política desse país asiático”.

INFLUÊNCIA POLÍTICA DIRETA

Em 2017 o PCCh organizou em Pequim um encontro internacional que reuniu mais de 300 líderes políticos de 120 países. Nessa ocasião, Xi Jinping revelou um plano para convidar 15 mil líderes políticos para a China nos cinco anos seguintes. O encontro aprovou um Documento Final que, entre outras coisas, declarava: “Elogiamos o enorme esforço e grande contribuição do Partido Comunista da China e de seu líder Xi Jinping para construir uma comunidade para um Muro compartilhado em um mundo pacífico”.

No mesmo ano de 2017, foi criado na cidade de Shenzhen o Fórum de Partidos Políticos China-Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos, com a participação inicial de 58 partidos políticos da região.

Cardenal escreve: “Esta fabulosa rede de amizades fornece aos comunistas chineses um tesouro estratégico, na forma de interlocutores leais e influentes em todo o continente”. Muitos desses interlocutores galgaram cargos na política de seus respectivos países, chegando a ministros ou mesmo presidentes. Hoje há 20 presidentes latino-americanos que podem ser definidos como “amigos” da China comunista.

Esse enorme poder diplomático permite à China intervir, mesmo diretamente, na política interna dos países latino-americanos. Cardenal cita vários exemplos, como o de PARA, no Peru, e o do Partido Colorado, no Uruguai, cuja linha política foi repetidamente ditada diretamente pelo embaixador chinês. “Grupos de amizade com a China” foram criados em vários parlamentos da região, generosamente financiados por Pequim. É claro que tal generosidade está condicionada a que esses “amigos” não levantem nenhuma objeção sobre violações de direitos humanos, tirania de partido único, perseguição religiosa, e assim por diante.

O deputado socialista chileno, Jaime Naranjo, crítico da ditadura chinesa, denunciou esta situação: “Eles o ajudam desde que não se critique seus interesses econômicos e políticos. Mas se se alertar sobre a situação política interna da China, se mencionar as graves violações dos direitos humanos, cairá em desgraça. Nada é de graça”.

A intervenção de Pequim nos assuntos internos da América Latina às vezes é descarada: “Toda vez que uma moção relativa à China é discutida no Parlamento [chileno], por exemplo a situação

em Hong Kong, o embaixador chinês convoca parlamentares amigos e diz a eles como votar”.

A política externa chinesa é ditada pelo Partido Comunista. O Ministério das Relações Exteriores desempenha um papel subordinado. A rede de amizades na América Latina é funcional no apoio à política externa de Pequim.

A TENTAÇÃO TOTALITÁRIA

Além dos resultados políticos e estratégicos do expansionismo chinês, Juan Pablo Cardenal levanta um ponto crucial: ao se alinharem com as posições de Pequim, muitos líderes latino-americanos “acabam por se convencer da superioridade dos valores do Partido Comunista. (...) É uma exaltação do modelo autoritário chinês e da força do sistema de partido único, por exemplo, no combate à pobreza”.

O PCCh está acenando com suas supostas conquistas para erradicar a pobreza a torto e a direito, oferecendo aos países latino-americanos enormes somas de ajuda se quiserem seguir o mesmo caminho. Isso, segundo Cardenal, é “música celestial” para os ouvidos latino-americanos. Obviamente, o modelo chinês tem como eixo o poder absoluto do Partido Comunista: “Insiste-se na ideia de que a liderança do PCCh é a garantia, fundamental para aliviar a pobreza”. Durante uma recente conferência, o próprio Xi Jinping declarou: “O socialismo com características chinesas abre um novo caminho para a modernização dos países em desenvolvimento”.

Justamente pela grande recepção que encontrou na América Latina, o PCCh conseguiu avançar aqui com mais ousadia do que em outras regiões, nas quais sua propaganda ideológica é mais prudente. É o caso da Europa Central, onde, por razões óbvias, propaganda chinesa evita falar sobre o comunismo, enfatizando os laços econômicos.

Um elemento central dessa propaganda é a “Nova Rota da Seda”, um megaprojeto para criar bases e corredores comerciais com o Ocidente. Curiosamente, o papel principal na promoção desse projeto é desempenhado pelo Departamento Internacional do PCCh. Traduzida em miúdos, a “Nova Rota da Seda” é um instrumento da política externa do Partido Comunista Chinês.

Um aspecto mencionado só de passagem por Cardenal diz respeito às repercussões militares. Para citar apenas o caso argentino, a China agora possui uma base militar na Patagônia, tão secreta que nem mesmo as autoridades argentinas podem entrar. Há alguns anos, o presidente Alberto Fernández pediu mais transparência. Pequim reagiu imediatamente, ameaçando suspender todos os acordos comerciais com Buenos Aires. Fernández teve de abaixar a cabeça. Parece que os argentinos se libertaram da ditadura militar para cair na ditadura dos mandarins de Pequim.

Isso nos permite fechar o artigo com uma pergunta: sendo a esquerda latino-americana tão pródiga em criticar as odiadas ditaduras militares do passado, por que agora ela não diz nada sobre o crescente domínio da ditadura chinesa?

SALVEMOS A CULTURA E A CIVILIZAÇÃO OCIDENTAL

Percival Puggina

Arquiteto

puggina@puggina.org

“Somos gratos ao *Washington Post*, ao *New York Times*, à *Time Magazine* e a outras grandes publicações cujos diretores participaram de nossas reuniões e respeitaram suas promessas de discrição por quase quarenta anos. Seria impossível desenvolvermos nosso plano para o mundo, se tivéssemos sido expostos à luz da publicidade durante esses anos”. David Rockefeller, na reunião do Bilderberg Group, em 1991.

Ao ler essas frases, vem-me à lembrança o discurso de Lula no ato de celebração dos 15 anos do Foro de São Paulo, quando se referiu a ele como um espaço onde podiam “conversar sem que parecesse e sem que as pessoas entendessem qualquer interferência política”. Não, conspiração não é necessariamente teoria descartável.

Os impérios são expansionistas. Todos os movidos a ambição e poder também o são. Por isso, muitos descrentes da Criação têm um projeto pessoal para recriar a sociedade humana noutros padrões. Forma sagaz de exercer domínio! Em suas manifestações atuais, requerem e propõem novos engenhos e artes tanto para a guerra (que é a política em sua expressão *hard*) quanto para a política (que é a guerra em sua expressão *soft*) como talvez dissesse hoje Clausewitz se integrasse a geração dos *millenials*.

A experiência com o coronavírus serve ao caso. Ele universalizou o medo, mudou as rotinas dos povos, sustou as atividades produtivas, derrubou a economia mundial, estabeleceu novos protocolos de conduta civilizada, descreditou a OMS, fez crescer enormemente o poder estatal sobre os cidadãos e restabeleceu a fé naquela “segurança que só o Estado pode lhe dar”. Em proporções que antes seriam inaceitáveis, cada homem, mulher e criança contemporânea percebe sua sujeição a imposições e a restrições de liberdade, com vistas à segurança coletiva. O vírus proporcionou um treino para a submissão aos rigores da burocracia. Levantamento recente revelou a edição, nesse específico tema, no Brasil, de 9.455 leis e decretos municipais, e 545 normas estaduais restringindo a liberdade dos cidadãos.

A história mostra uma lenta agregação, expansão e ampliação das formas de poder. Entre o caos que sucedeu a queda do Império Romano (476 d.C.) e o estágio atual do chamado globalismo medeiam 16 séculos, despendidos para irmos dos burgos fortificados aos atuais organismos internacionais e transnacionais. No século passado, grandes empresas, após um formidável acúmulo de capital, começaram a criar fundações dedicadas a uma seleção

de objetivos de larga escala para uma nova humanidade. Entre esses objetivos, inclui-se o financiamento de ações e projetos voltados ao aborto, práticas antinatalistas, ambientalismo, laicismo, aquecimento global, feminismo, questões de gênero, diversidade e multiculturalismo. Enquanto preparam o terreno para uma futura governança mundial, grandes fundações subsidiam, em todo o Ocidente, boa parte da publicidade e do discurso dito “progressista”. Muitos acontecimentos nacionais e internacionais dos últimos anos devem ser atribuídos ao poder outorgado por essas fontes de financiamento.

Fazer tábua rasa da cultura do Ocidente é a primeira página do breviário globalista, cujo “plano para o mundo” precisa destruir fundamentos que procedam da filosofia grega, do direito romano e da tradição religiosa judaico-cristã.

Fingir que não vê, ou supor que orquestradas ações políticas mundiais como as mencionadas anteriormente, que invadem e saturam a mídia e os espaços de opinião, sejam apenas reflexos de um democrático livre pensar diferente constitui terrível imprudência. Pergunto: como, em um estalo de dedos, multidões encham as ruas no mundo todo portando cartazes que são meras traduções dos que por aqui se leem? Ou vice-versa? Como explicar que os antifas exsurjam entre nós como movimento “pró-democracia”, sendo que historicamente abrigaram anarquistas, socialistas e comunistas? Sendo que, tanto quanto qualquer grupo de esquerda, chamam fascistas e assumem como adversários todos os defensores do livre-mercado e da cultura do Ocidente?

Ao fim e ao cabo, em uma perspectiva das ações concretas, estamos assistindo à intolerância de um modo contemplativo. Valores que são caros ao Ocidente estão sendo minados em nome de uma diversidade que faz exatamente o oposto dela, acentuando contornos, afirmando incompatibilidades e promovendo conflitos.

O fenômeno do globalismo, que internacionaliza essas pautas enquanto um jornalismo militante as aplaude e promove, não se confunde com a globalização, ou seja, com a integração econômica, social, cultural e a articulação política entre nações. É um sistema sutil de transferência de poder, um meio pelo qual a *penthouse* da elite mundial furta o poder político das nações transferindo-o para organismos tecnoburocráticos que lhes sejam próximos. Teremos, então, democracia para o que não importa e tecnoburocracia para tudo o mais.

PODE O STF LEGISLAR SOBRE O ABORTO?

Ives Gandra da Silva Martins

Jurista

igm@gandramartins.adv.br

A Suprema Corte Americana, no processo em que alterou sua jurisprudência sobre o aborto, que remanesca desde 1973 na questão *Roe v. Wade*, admitiu um grupo de 141 professores universitários de todos os continentes, como *amici curiae*. Eu estava entre eles.

Dos inúmeros argumentos que apresentamos, um foi de especial força a dar apoio ao Estado do Mississippi, qual seja: de que a matéria não era de nível constitucional e não deveria ser objeto de julgamento por aquele Tribunal, mas, sim, ser decidida pelos legisladores de cada Estado. Demonstramos, por outro lado, que inúmeras Constituições do mundo consideravam que a vida começa na concepção, mas nenhuma garantia à mulher o direito de eliminar seu filho em seu ventre.

A própria Constituição brasileira (CF/1988) garante a inviolabilidade do direito à vida (*caput* do artigo 5º), e o Código Civil (CC/2002) prevê que todos os direitos do nascituro são garantidos desde a concepção (artigo 2º), sobre ter o Brasil aderido ao Pacto de São José da Costa Rica, também denominado Convenção Americana sobre Direitos Humanos, que garante o direito à vida do zigoto (artigo 4º). Estão os três dispositivos assim redigidos:

Art. 5º, CF/1988. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...)

Art. 2º, CC/2002. A personalidade civil da pessoa começa do nascimento com vida; mas a lei põe a salvo, desde a concepção, os direitos do nascituro.

Artigo 4, Pacto de São José da Costa Rica – Direito à Vida:

1. Toda pessoa tem o direito de que se respeite sua vida. Esse direito deve ser protegido pela lei e, em geral, desde o momento da concepção. Ninguém pode ser privado da vida arbitrariamente.

É interessante lembrar que a Academia de Ciências do Vaticano, no início do século XXI, em conclave para discutir o direito à vida, declarou que começa com a primeira célula gerada entre o encontro do espermatozoide com o óvulo.

À época, a Academia de Ciências do Vaticano contava entre os seus 80 membros com 29 prêmios Nobel e um brasileiro (Clodowaldo Pavan).

Em outras palavras, defender o aborto com modificação do artigo 128 do Código Penal pela Suprema Corte Brasileira, e não pelo Congresso Brasileiro, é legalizar por legislação ordinária

escrita pelo Supremo Tribunal Federal (STF), o homicídio uterino, pois o aborto é a destruição da vida humana no ventre materno.

O mais curioso é que nunca foi considerada inconstitucional a Lei nº 9.605/1998, que criminalizou a destruição de embriões de tartaruga, vale dizer, se o aborto for decidido como legal no Brasil, não por força de um Congresso eleito por 125 milhões de brasileiros – foi o número dos que compareceram às urnas nas últimas eleições –, mas por um Tribunal eleito pela vontade exclusiva de um homem só, nós estaremos considerando uma tartaruga com maior dignidade e direito à vida do que um ser humano, que poderá ser destruído sem punição no ventre materno, enquanto a destruição de um ovo de tartaruga poderá levar o cidadão ao cárcere.

Certa vez o professor Jérôme Lejeune, famoso geneticista francês com importante colaboração na determinação das causas da Síndrome de Down, estando na Inglaterra e dando entrevista para a BBC de Londres, foi interpelado pelo repórter com a afirmação de que até a 12ª semana de gravidez há um conjunto de células e não um ser humano, que apenas surge com o feto. O acadêmico francês respondeu de forma desconcertante para o repórter que: “se nas primeiras 12 semanas não é um ser humano, mas tem vida, só pode ser um animal. Que os ingleses entendam – a lei inglesa era neste sentido – que a Inglaterra tem uma rainha que foi um animal por 3 meses, mas depois tornou-se um ser humano é um problema dos ingleses. Eu sempre fui humano, desde a concepção”.

Neste breve artigo, gostaria de concluir com uma observação. Entendo que o STF não tem competência para legislar sobre a matéria. Está o artigo 49, inciso XI assim redigido: “É da competência exclusiva do Congresso Nacional: (...) zelar pela preservação de sua competência legislativa em face da atribuição normativa dos outros Poderes”, proibindo que o Poder Judiciário invada a competência normativa do Congresso Nacional, que terá de zelar por sua competência legislativa editando, a meu ver, um decreto legislativo (artigo 59, inciso VI) contra a decisão.

Compreendo, pois, a reação de muitos deputados e senadores, que têm se manifestado contra esta invasão, pretendendo, se a Suprema Corte insistir em legislar sobre a matéria, tomar as medidas necessárias em defesa de seu direito constitucional de fazer as leis.

De resto, foi essa preliminar que levantei, como advogado da UJUCASP – União dos Juristas Católicos de São Paulo, em minha sustentação oral depositada no STF, quando a sessão ainda era virtual, na linha de outros *amici curiae* e da Advocacia Geral da União.



Foto: Gottfried
Helnwein.



Filosofia Política

Araken Hipólito da Costa

Cel Av

arakenhc@uol.com.br

A procura pelo sentido da vida é uma característica distinta do ser humano. O desejo pelo sentido não é apenas uma questão de fé, mas, também, uma realidade. Pode-se dizer que os instintos são transmitidos pelos genes e pelos valores das tradições.

Uma pessoa sem sentido para viver, mesmo com suas necessidades básicas satisfeitas, apresenta um sentido de vazio existencial e tende a tirar-se a vida.

O homem se revela como um ser em busca de sentido, e aquilo que é verdadeiro para o homem, individualmente, vale do mesmo modo para toda a humanidade.

Assim, entendemos de modo análogo que uma nação também procura o seu sentido existencial. Para estudarmos um sentido nacional, precisamos conhecer a formação de seu povo. No Brasil, a sua formação nasce com a herança do conquistador português. Ao chegar a estas terras, já encontrou os indígenas incorporados ao território, logo depois, veio o trabalho escravo do negro africano. As peculiaridades de cada uma dessas etnias, somadas, geraram uma verdadeira miscigenação cultural, que hoje perfaz concretamente a cultura do homem brasileiro.

Fruto dessa interação cultural e pelo exercício da linguagem, obviamente determinado pela língua portuguesa, a educação do homem se fez gradualmente. Neste processo, dá-se a absorção dos valores, criando uma visão de mundo e permitindo ao nosso ser brasileiro obter uma identidade pessoal.

O sentido do nascimento de uma nação não provém das riquezas da terra e nem das ambições de poder, mas deve-se ao casal em seus valores e na sua determinação. É no casal que se formam a direção, a ordenação e, sobretudo, o sentido de amor à família e à terra.

O berço familiar é a célula *mater* da formação da sociedade. A história da estruturação da família brasileira é singular, pois agrega modelos diferentes com suas especificidades, sobretudo, no início, quando a diferença nas classes sociais era gritante, mas forçosamente obrigava esses indivíduos a viver em uma coletividade, provocando um ajustamento para a vida social, com a predominância do tipo de família comunitária,

marcada pela responsabilidade do chefe do clã em manter os filhos até o início da idade adulta, como diz o pensador Silvio Romero: “Quer conhecer a sociedade, conheça a família”. Em outras palavras, o Estado brasileiro forma-se em um modelo patrimonialista. De outro modo, o tipo de família particularista, a exemplo dos povos do norte da Europa, apresentaria um maior senso de liberdade e, portanto, menos dependência do grupo familiar, quando os componentes atingem a juventude e buscam a cidadania, sendo menos dependentes dos governos e, portanto, do Estado.

Cabe ressaltar que os estudos relacionados ao pensamento brasileiro são produção do espírito, portanto, dizem respeito à cultura, diferentemente do termo civilização, que significa a produção dos bens materiais. Assim, na vida cultural nacional é que são pensados e elaborados nossos valores, preservando nossa identidade, nossa brasilidade, e ordenando o sentido de nação.

A ética, como parte da filosofia prática, versa sobre a reta ordenação dos atos humanos a partir da razão. Contribui para a realização do ser humano, indicando tão somente os caminhos que o bom senso e o raciocínio podem descobrir para orientar o comportamento humano. São exemplos de valores éticos: a amizade, a confiança, a coragem, a autoridade, a dignidade, a liberdade, a justiça, a igualdade, o respeito, o patriotismo, a cidadania e a responsabilidade, por meio da teologia moral, que tem como fonte principal a revelação sobrenatural, mostrando ao homem o que ele deve fazer para adequar o seu comportamento aos princípios da fé. Em síntese, procura deduzir da Palavra de Deus as normas concretas que levem a pessoa humana à sua plena realização. São exemplos de valores morais: o amor a Deus, o amor ao próximo, a verdade, a felicidade, a liberdade, a fé, a esperança, a caridade, a justiça, a prudência, a coragem, a temperança.

Para entender que nação é essa, precisamos definir primeiramente a nossa identidade, e, depois, relacioná-la ao seu complemento, que é a cidadania, pois a construção da cidadania depende do grau de participação na vida política, na luta pelos direitos (todos eles), e isso sempre acontece dentro das fronteiras

geográficas e políticas do estado-nação. As pessoas se tornam cidadãs à medida que passam a se sentir parte de uma nação e, como consequência, de um Estado. O ser nacional, com características individualistas, afasta-se da cidadania, pois não se interessa pela participação coletiva, restringindo-se ao seu mundo pessoal.

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

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

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

No entanto, no Brasil, a falta de uma Filosofia Política tem gerado, ao longo da história, contradições internas e externas, levando a prática política às improvisações empíricas ao saber emotivo dos governantes.

Cabe neste momento esclarecer as áreas do saber que contemplam a Filosofia Política: política, econômica, social, defesa e religiosa.

O conceito de Filosofia Política começa a se delinear a partir do período grego, nas obras dedicadas à política, onde Aristóteles (384-322 a.C.) vincula a ética à política, porque reconhecia que o homem é, por natureza, um animal político e, na sua expressão política, a ética alcança sentido pleno. Delineia, também, os conceitos sobre a democracia e as formas de governo.

No período medieval (300 a 1400 d.C.), surgem as relações entre a Igreja e o Estado. Apresenta a Igreja em duas dimensões bem definidas: é por um lado uma comunidade espiritual, mística e, por outro, uma sociedade organizada. Na primeira acepção, configura-se especialmente o seu caráter vital e interno, na segunda, a sua natureza histórica e social.

No Brasil, a separação entre Igreja e Estado se dá na Constituição Republicana de 1891, reconhecendo na Igreja sua autonomia, sua liberdade e a cooperação com o Estado.

No período do Renascimento, surge a figura de Maquiavel (1469-1527); com as características do antropocentrismo, ele separa a ética da política. A ética se transforma em assunto puramente privado, em boa medida estranha ao assunto exclusivamente de poder público de que se ocupa a política.

No período da Filosofia Moderna, coincidentemente com a descoberta do Brasil em 1500, eclode uma revolução social e política na Europa. O Sacro Império Romano e o Papado cessam

de exercer sua ação unificadora, em nome da qual, a partir do ano 1000, aspiram à dominação universal, sobre os corpos, a outra, sobre as almas.

A estrutura das monarquias centralizadas está em marcha por toda parte, e passa-se a assistir, a partir de então, ao processo irrefreável de formação das nações.

O Estado moderno corresponde a uma obra de centralização do poder político, em mãos de um único grupo de instituições sem precedentes na história do Ocidente.

A característica essencial do Estado moderno é: unidade de território, Forças Armadas, soberania e governo.

O processo de consolidação das nações e o abandono do latim como língua oficial no mundo do saber ocorrem simultaneamente à emergência das filosofias nacionais, estruturadas em torno das temáticas pertinentes à formação de cada nação, e à substituição do latim pelas línguas vernáculas. Assim, as filosofias nacionais passaram a ser pensadas por essas novas variantes da comunicação humana.

Uma figura primordial para alicerçar a Filosofia Política é o inglês John Locke (1632-1704). Médico, dedicou-se à filosofia e à política. Suas obras principais são: *Ensaio sobre o Entendimento Humano* e *Dois Tratados sobre os Governos*.

Para Locke, a filosofia é pura teoria do conhecimento. Faz crítica às ideias inatas admitidas por Descartes (racionalismo). Diz Locke:

se tivéssemos em nós tais ideias, todos, deveríamos ter consciência delas. Ao contrário, as crianças, os selvagens e os ignorantes não as conhecem. De resto a experiência demonstra que os princípios morais, a ideia de Deus, longe de serem inatas, são diversas em cada povo.” Assim, renuncia à metafísica.

Afirma Locke que, só pela experiência (= empirismo) e dentro dos seus limites, o conhecimento humano tem poder efetivo. Do inato não há senão o poder do intelecto. Antes da experiência, ele é destituído de qualquer noção, é uma tábua rasa na qual nada está escrito.

O pensamento político de John Locke é a base do liberalismo. Uma crítica ao poder monárquico, diz ele:

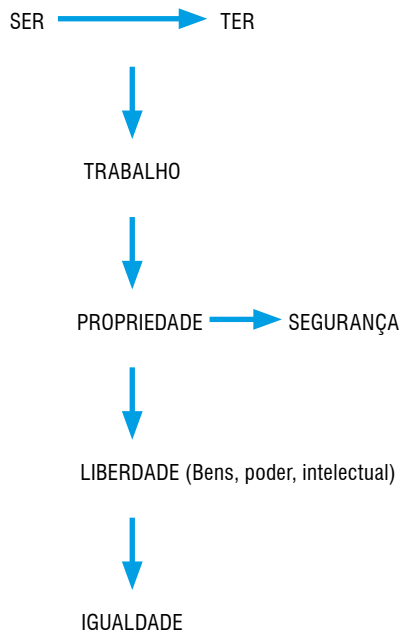
Se não há ideias inatas não há poder inato de origem divina. O Estado surge de um pacto entre os homens que visam garantir os direitos fundamentais. São eles: o direito à vida, à propriedade, à liberdade e o de defesa de tais direitos”.

A essência da filosofia política é a relação entre o ser e o ter.

Todo ser deseja ter algo que é fruto do seu trabalho. Este é o pensamento liberal, em que o homem pode ter direito à propriedade, a outros bens, à propriedade intelectual etc.

Em contrapartida, no pensamento marxista, o ter pertence ao Estado, que distribui os bens a seu critério. Esta dependência do Estado propicia aflorar um homem preguiçoso.

Gráfico-Síntese do Pensamento Político de John Locke



Pode-se deduzir do pensamento político de John Locke ilustrado pelo gráfico acima:

- O ser é um vir-a-ser, e o ser se realiza no ter.
- Trabalho é a origem e fundamento da propriedade.
- Todo homem possui uma propriedade em sua própria pessoa, enquanto o trabalho estende essa propriedade às coisas.
- Conceitos básicos para a condição de uma política bem conduzida e que provém dos direitos naturais: liberdade, igualdade, propriedade e segurança.
- A propriedade é o núcleo do sistema político.
- A propriedade torna-se então o elemento definidor da liberdade. Com a propriedade e a liberdade, poderia ser questionada a quantidade de poder do governante. Desde a Antiguidade, Locke sabia que os escravos não tinham direitos à propriedade, e, como consequência, não esperavam a liberdade. Como exemplo, tem-se a escravidão na Grécia Antiga, bem como, na época feudal, como servos na gleba.
- Toda propriedade, para se proteger, necessita de segurança, e, também, de trabalho para sua manutenção.
- A igualdade nutre-se da liberdade e só pode ser encontrada fora da monarquia e dos sistemas totalitários.
- Os sistemas coletivistas tiram a propriedade para depois tirar a liberdade.

Concluindo sobre a filosofia política abordaremos de maneira sucinta os cinco tópicos presentes nesta filosofia.

Político	Econômico	Social	Defesa	Religioso
Democracia	Liberal	Justiça Bem Comum	Soberania	Crer em Deus Valores Morais

Político: a democracia é a forma de governo mais aceita no mundo ocidental, pois propicia à sociedade uma vida mais plena, igualitária e com renovação da classe política.

Economia: o liberalismo econômico passa a ser entendido e aplicado em cada período histórico, de acordo com as novas formulações teóricas dentro da própria concepção, ou pode sofrer influências de outras doutrinas, sem perder o objetivo final, o qual é a própria liberdade como limitação do poder político e o estímulo do poder econômico.

Social: a filosofia social no Brasil norteia-se pela busca do bem comum dos cidadãos, alicerçada pela orientação de filosofia tomista. Os valores nacionais fundamentam-se na ética cristã e nos valores absolutos do Cristianismo, somados aos valores éticos como o patriotismo, a cidadania e a responsabilidade.

Defesa: a defesa da Pátria é sua soberania. A ideia de soberania nada mais é do que a ideia de liberdade em sua absoluta simplicidade, como domínio oposto à escravidão, aplicado não mais a indivíduos, mas às comunidades. Enfim, é a busca de seu destino, igualmente, a soberania da ordem jurídica do Estado em todo seu território. É simultaneamente interior e exterior. O povo é soberano no interior e é um povo soberano em relação ao exterior.

Religioso: no processo de estruturação da cultura ocidental, emerge a contribuição do Judaísmo e do Cristianismo e, por decorrência, permeia a cultura brasileira.

O código moral judaico-cristão impregnou de modo radical a formação da família e, por consequência, alicerçou a organização e a preservação da sociedade.

Se todos são iguais perante a Deus, conforme o Cristianismo, o conceito de igualdade nasce dessa fonte.

Em princípio, é possível um Estado não cristão, mas não é possível um Estado ateu. Não existe qualquer chance para sobrevivência a longo prazo do estado de direito sob um dogma ateu. Para uma cultura e para uma nação, romper com as grandes forças éticas e religiosas da sua história leva ao suicídio. Cultivar os juízos morais essenciais, mantê-los, e protegê-los sem impor de modo coercitivo, parece-me ser condição de subsistência da liberdade perante a todos os nihilismos e suas consequências totalitárias.

Por fim, a Filosofia Política é um ponto de inflexão para poder unir uma nação. As nações com uma Filosofia Política definida, como por exemplo Estados Unidos e Israel, se mantêm firmes nos seus destinos manifestos, independente da sucessão dos governos.

No caso, o Brasil, a nossa pátria, fica à deriva quando se muda um governo, ora de direita, ora de esquerda. No momento atual, podemos, de um Estado Democrático, atingir um Estado totalitário, dependendo dos interesses escusos de uma minoria. Salvo a força de um povo que faça imperar a verdade sobre a mentira.

O MAL AINDA MAIS BANAL

Delmo Fonseca
(Livro *Línguas de fogo*)
Professor

“Vivemos tempos sombrios,
onde as piores pessoas perderam
o medo e as melhores perderam a esperança.”
Hannah Arendt

Foto: Wolfgang Tillmans

Você já parou alguma vez para refletir seriamente sobre a natureza da iniquidade? De início, alerto que esse tema é por demais inconveniente, pois nos coloca diante da banalidade do mal. Sobre o homem iníquo, a tradição judaica simplifica essa questão apresentando-o como uma pessoa que se compraz com a perversidade. Não sem razão, busca sempre uma posição social que lhe confere poder, até ao ponto de se sentir acima de tudo e de todos. Para este, nem Deus causa-lhe ameaça. A existência do homem iníquo é a causa dos piores males que assolam o mundo, pois aparentemente nada pode detê-los. Ele se faz presente nas Altas Cortes, no comando de grandes corporações, instituições financeiras, militares, Casas Legislativas e Poder Executivo. O homem iníquo se alimenta da injustiça, é comparado à serpente quando caminha de maneira sinuosa, nunca de forma retilínea.

Aliás, o termo “iniquidade”, no hebraico, está associado à “curvatura”, ou seja, algo que se desenvolve de maneira “torta” no íntimo da pessoa, enquanto “equidade” aponta para o que é reto, justo. Portanto, a justiça seria melhor representada por uma régua em vez de uma balança. Uma amostra de como se comporta o homem iníquo fora dada por Jesus em parábola narrada pelo evangelista Lucas: “Havia numa cidade um certo juiz, que nem a Deus temia, nem respeitava homem algum. Havia também, naquela mesma cidade, uma certa viúva, que ia ter com ele, dizendo: ‘Faze-me justiça contra o meu adversário’. Por algum tempo ele se recusou. Mas finalmente disse a si mesmo: ‘Embora eu não tema a Deus e nem me importe com os homens, esta viúva está me aborrecendo; vou fazer-lhe justiça para que ela não venha me importunar. E o Senhor continuou: ‘Ouçam o que diz o juiz iníquo’” (Lucas 18.1-6).

A parábola reforça que o juiz pouco se importava com os homens, não se preocupava com as pessoas, as necessidades dos outros, muito menos com a opinião pública. A viúva, por sua vez, não podendo recorrer a outro juizado, só podia contar com favorecimento deste homem iníquo. Ao fim ela teve sua causa julgada devido à persistência, sem antes saber que esse fato se deu porque o juiz temia ser agredido. Via de regra, todo perverso é no fundo um grande covarde.

O Cristianismo, há dois mil anos, busca de todas as formas deter o “espírito” da iniquidade. Porém a religião que tornou o homem mais civilizado, apresentando-lhe a essência da equidade, sofre atualmente um ataque cruel, golpes desferidos por quem deveria defendê-la, o próprio cristão. Ao relativizar o mal, seja flexibilizando valores morais ou adotando práticas progressistas, tem-se naturalizado o niilismo como *modus vivendi*. Por que, de repente, se passou a buscar o “nada”, a “cultura da morte”, em vez de afirmar a vida? A resposta está no estabelecimento da cultura da iniquidade. Aos poucos o homem iníquo foi ocupando mais espaço à medida que a religião cristã se dividia. Vieram os humanistas e deslocaram Deus para a periferia, devolvendo ao homem o *status* de “medida de todas as coisas”; depois surgiram os iluministas com a proposta de deificação da natureza; os racionalistas com o “tribunal da razão”; os românticos com a fantasia de estetização do mundo e, finalmente, os comunistas para levarem a cabo o reino da injustiça.

O homem iníquo “envernizou” o conceito de igualdade tornando-o um fetiche. Com isso, todo aquele que rechaçasse as ideias

igualitárias seria colocado no limbo dos insensíveis sociais, ou seja, não haveria lugar no mundo para conservadores, que em tese não confundem equidade (justiça) com igualdade. Se a Justiça vista como retidão não serve aos interesses do homem iníquo, por que permitir que pessoas retas ocupem lugares de destaque na administração pública, por exemplo? Por que permitir que pessoas retas ocupem os principais postos dos organismos internacionais? Por ser um fetiche, ou feitiço, o discurso de igualdade encanta as almas ressentidas e movidas pela inveja. A iniquidade se tornou pandêmica, de modo que as perplexidades se naturalizam no mundo todo. *Grosso modo*, estas poucas linhas apontam para o que a filósofa Hannah Arendt, no livro *Eichmann em Jerusalém*, conceituou de “Banalidade no Mal”. Nesta obra, Arendt observa que a massificação da sociedade gerou uma multidão incapaz de fazer julgamentos morais, razão pela qual aceitam e cumprem ordens sem questionar. Para a filósofa, o mal tornou-se banal, e exemplifica o caso de Eichmann, um dos responsáveis pela solução final, não ser visto como um monstro, mas apenas como um funcionário zeloso que foi incapaz de resistir às ordens que recebeu. O que mudou?

No entanto, de 1963 (data em que o livro surgiu) até o tempo presente, pode-se afirmar que o mal recrudescer ainda mais. As instituições jurídicas há muito se renderam ao fetiche do igualitarismo, optando pela estrada sinuosa em vez de seguir pelo caminho reto. Com o patrocínio da mídia, que dia e noite cria narrativas enviesadas é comandada por pessoas iníquas, o Judiciário tem avançado sobre os defensores da retidão a fim de aniquilá-los. Com exceção do remanescente de magistrados que resistem à sanha igualitarista, tem-se um poder a serviço da iniquidade. E a cultura avança, desde cientistas que torcem dados estatísticos para validarem os interesses da Big Pharma, jornalismo que defende a censura para silenciar o adversário, defesa intransigente de uma vacina experimental, banimento sumário pelas Big Techs dos que ousam questionar, além de prisões arbitrárias sem materialidade dos fatos por quem deveria zelar pela Constituição. Tudo isso seria questionado e medido na “terra da equidade”, mas o homem iníquo tem conseguido naturalizar a ideia de que andar em estradas curvilíneas é preferível ao caminho reto. Tal naturalização tem abarcado a indústria do entretenimento, a moda, o esporte e até mesmo a linguagem.

Posto isso, pode-se aferir que a falta de vigilância do cristão serviu para fortalecer a soberba do homem iníquo, pois sua natureza serviu para fortalecer a soberba do homem iníquo, pois sua natureza covarde sucumbiria ante o medo de ser importunado. Lembre-se do juiz apresentado na parábola: “Embora eu não tema a Deus e nem me importe com os homens, esta viúva está me aborrecendo; vou fazer-lhe justiça para que ela não venha me importunar”. E Lucas completa sua narrativa: “E o senhor continuou: ‘Ouçam o que diz o juiz iníquo’” (Lucas 18.5-6). A resposta para a questão “quem pode deter o homem iníquo?” vem da própria Escritura: “Na realidade, o mistério da iniquidade já está em ação, restando tão somente que seja afastado aquele que agora o detém” (2Ts 2.7). Há quem acredite na possibilidade de reversão deste estado sombrio perpetrado pelo homem mau. Será que os cristãos estarão dispostos a agir como a viúva?

O CENTENÁRIO DA DIRETORIA DE AERONÁUTICA DA MARINHA:

DO PIONEIRISMO AO DESENVOLVIMENTO E EVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO NAVAL BRASILEIRA

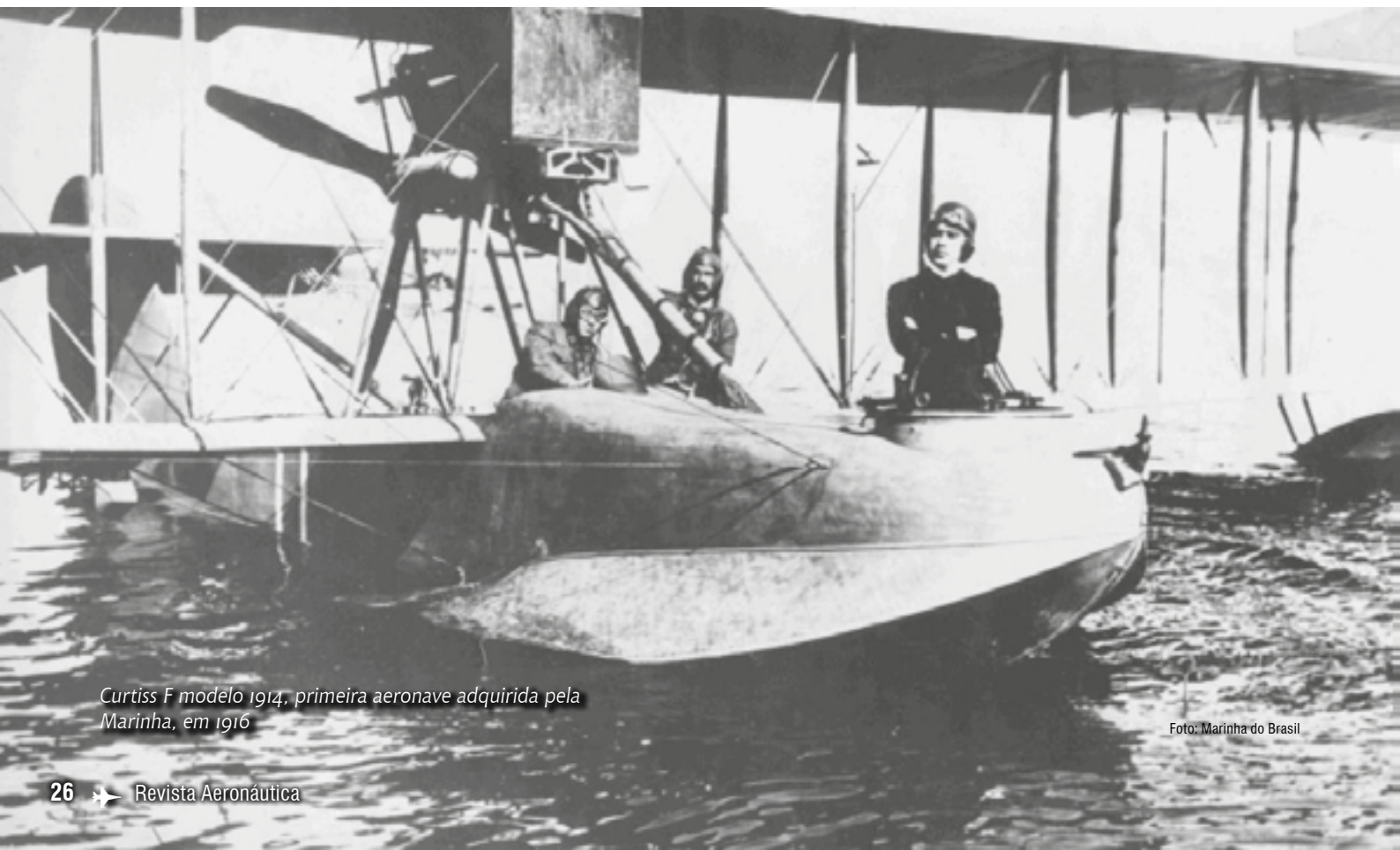
Emerson Gaio Roberto

Contra-Almirante

daerm.secom@marinha.mil.br

O emprego da aviação, ainda que embrionário durante os primeiros anos da 1ª Guerra Mundial, aliado à visão de futuro de grandes autoridades navais, em especial o Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, propiciou a criação da Escola de Aviação Naval (EAvN), em 23 de agosto de 1916, a primeira escola militar de aviação do Brasil. Sua missão era preparar aviadores para defender portos, vigiar o litoral, reconhecer forças e caçar meios inimigos.

Naquele mesmo ano, a Marinha adquiriu e incorporou à Esquadra três aerobotes *Curtiss F*. Em outubro, o Capitão de Corveta Protógenes Pereira Guimarães, então Comandante da EAvN, a bordo da aeronave C-2, acompanhado do piloto-mecânico da empresa Curtiss, realizou o primeiro reide da Aviação Naval Brasileira, decolando da Ilha das Enxadas, centro do Rio de Janeiro, e pousando na Enseada Batista das Neves, onde hoje está localizado o Colégio Naval, em Angra dos Reis. Aquele voo



Curtiss F modelo 1914, primeira aeronave adquirida pela Marinha, em 1916

Foto: Marinha do Brasil

pioneiro pavimentava a pista para a Aviação Naval alçar voos ainda mais altos.

Em 1922, ano das comemorações alusivas ao centenário da Independência do Brasil, uma nova referência para a aviação mundial foi testemunhada: a Travessia Aérea do Atlântico Sul. A bordo do hidroavião F-400, os destemidos oficiais da Marinha portuguesa, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, decolaram do Rio Tejo, em Lisboa, no dia 30 de março, sem esquadra de balizamento e utilizando apenas um sextante náutico adaptado e um corretor de rumos desenvolvido pelos próprios pilotos. Navegaram pelos ares do Atlântico e, após 79 dias e 60 horas de voo, pousaram na Baía da Guanabara, próximo à Ilha das Enxadas, no Rio de Janeiro, no dia 17 de junho. Dezenas de embarcações acompanharam sua chegada à EAvN, enquanto milhares de pessoas os esperavam em terra.

Os grandes acontecimentos daqueles anos criaram as condições de voo perfeitas para a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM), com sede na Ilha das Enxadas, por meio do Decreto nº 15.847, de 18 de novembro de 1922, então denominada Comando da Defesa Aérea do Litoral, e tendo como seu primeiro Comandante o Capitão de Mar e Guerra Protógenes.

Pouco tempo depois, em decorrência de uma reestruturação dos serviços de aviação na Marinha, por força do Decreto nº 16.237, de 5 de dezembro de 1923, o Comando da Defesa Aérea do Litoral passou a denominar-se Diretoria de Aeronáutica da Marinha, nome em vigor até os dias atuais, mantendo o CMG Protógenes como seu Diretor. Sua missão era promover e ampliar a importância da Aviação Naval e tinha a EAvN e os Centros de Aviação Naval do Rio de Janeiro, de Santos e Florianópolis sob sua subordinação. Desde então, a DAerM tem tido grande participação na história da Aviação Naval Brasileira, que pode ser desdobrada em quatro fases.

A primeira inicia-se com a criação da EAvN, em 1916, passa pela criação e pelo desenvolvimento inicial da DAerM, e se encerra em 26 de novembro de 1941, quando a Marinha foi privada do seu componente aéreo em decorrência da criação do Ministério da Aeronáutica, para o qual cedeu suas instalações, todo o inventário de material aeronáutico e pessoal especializado. Durante a fase inicial, além dos aerobotes *Curtiss F Mod. 1914*, obtidos em 1916, outros modelos da mesma família foram empregados na EAvN, tais como quatro *Curtiss F Mod. 1916*, entre 1918 e 1923, e o *Curtiss MF Seagull*, entre 1920 e 1931.

Em 1931, o Vice-Almirante Protógenes assumiu o cargo de Ministro da Marinha, encontrando a Aviação Naval em situação muito aquém daquela idealizada por ele. Entre 1931 e 1935, o Patrono da Aviação Naval realizou algumas ações que contribuíram para consolidar o componente aéreo da Marinha do Brasil (MB), dentre as quais se destacam a criação do Corpo de Aviação da Marinha, do Correio Aéreo Naval, do Quadro de Aviadores Navais, do estandarte da Aviação Naval, do Serviço de Medicina da Aviação Naval e da Força Aérea da Defesa do Litoral.

A segunda fase da Aviação Naval compreende o período entre a reativação da DAerM, pela Lei nº 1.658, de 4 de agosto de 1952, que previa a reorganização administrativa do Ministério da

Marinha, e o ano de 1965, quando a Aviação Naval ficou restrita a operar apenas aeronaves de asas rotativas.

O ressurgimento da DAerM, liderado pelo seu Diretor, Contra-Almirante Olavo de Araújo, foi possível pelo esforço, pela abnegação e pelo comprometimento de um seleto grupo de idealistas que aceitaram o desafio de recolocar o componente aéreo do Poder Naval no mais alto nível dentro da Marinha do Brasil. À época, a DAerM possuía três tarefas básicas: tratar assuntos de interesse aeronáutico junto ao Ministério da Aeronáutica; organizar e instalar um Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN); e tratar de assuntos relativos à aviação embarcada. Como na mitologia, a fênix renasceu orientada por um documento herdado da DAerM extinta em 1941, um estudo que sugeria ao Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) a construção, em Cabo Frio, de uma Base Aérea Naval.

Dentro do envelope de sua missão, a criação do CIAAN em 1955, inicialmente em um prédio na Rua do Acre, no Centro do Rio de Janeiro, e posteriormente, em 1957, migrado para a Avenida Brasil, era de essencial importância para a captação e formação de pessoal para atuar nas atividades aéreas. Por vezes, os oficiais e praças cumpriam expediente pela manhã na DAerM e exerciam tarefas de instrutores no CIAAN no período da tarde.

Naquela fase, destaca-se a aquisição pela DAerM, em 1958, de dois helicópteros monocomando Kawasaki Bell 47-G (HTL-6), três helicópteros leves Bell 47-J (HUL-1) e dois Westland Sikorsky WS-51/2 Widgeon (HUW), duplo comando.

O primeiro voo de helicóptero pela MB ocorreu em 4 de março de 1958, quando o Bell 47-J, matrícula 7002, decolou do CIAAN na Avenida Brasil e efetuou manobras de voo librado limitado à altitude de 500 pés. Em 13 de maio, ocorreram os primeiros voos de testes do Widgeon, com o primeiro voo de instrução realizado em 21 de maio, com duração de 2h15 a bordo do HUW-4001, tendo como instrutor o Contra-Almirante (FN) Carlos de Albuquerque.

A despeito das dificuldades enfrentadas nas primeiras aquisições de aeronaves e na formação de pilotos e especialistas de aviação, a evolução da Aviação Naval era notória e, capitaneada pela DAerM, buscava alçar voos ainda maiores. Com a aquisição do Navio-Aeródromo Ligeiro “Minas Gerais” (A-11) e a criação da Força Aérea Naval, atual Comando da Força Aeronaval, ambos em 1961, a incorporação de aeronaves de asa fixa seria questão de tempo. Assim, em 1962, a Marinha recebeu como doação um Taylorcraft BC-12D, um Neiva 56 Paulistinha e um Fairchild PT-26, os quais foram importantes na instrução de nossos pilotos. Em 1963, em um voo ainda mais alto, a Marinha adquiriu seis treinadores Pilatus P.3-04 e seis treinadores North American T-28R1 Trojan (T-28), estes últimos capazes de pousar em navios-aeródromos.

Essas últimas aquisições acirraram a disputa com a Força Aérea Brasileira (FAB) pelo emprego de aeronaves de asa fixa, até que em 1965, por força do Decreto nº 55.627, a Marinha ficou restrita a operar apenas helicópteros, cedendo todos os aviões

para aquela Força. Encerrava-se, assim, a segunda fase da Aviação Naval Brasileira.

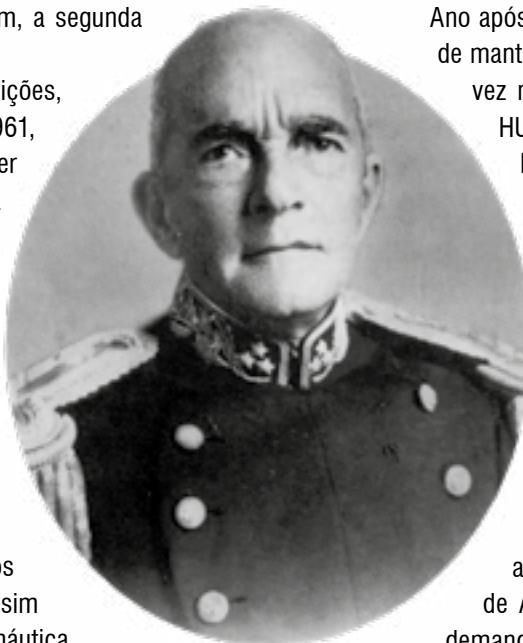
No que diz respeito às suas atribuições, a criação da Força Aérea Naval, em 1961, resultou e que a DAerM viesse a exercer tarefas mais próximas da atual missão da Organização Militar (OM), que, sediada no Edifício Barão de Ladário, no Centro da cidade do Rio de Janeiro, é o órgão responsável pelas atividades normativas, técnicas e gerenciais relacionadas à Aviação Naval, inclusive aquelas relacionadas a aquisição ou modernização dos meios aeronavais, nacionalização de componentes aeronáuticos, planejamento e supervisão dos cursos relacionados à Aviação Naval, assim como assuntos afetos à legislação aeronáutica, vistorias de plataformas de pouso e infraestrutura aeronáutica de embarcações civis.

Durante o período compreendido entre 1965 e 1998, conhecido como terceira fase da Aviação Naval, a restrição para operar apenas helicópteros resultou na especialização da Marinha do Brasil no preparo e emprego de aeronaves de asa rotativa, operadas a partir de meios navais dotados de convoo, em missões diurnas e noturnas. Naquela fase, a DAerM promoveu significativo aumento qualitativo e quantitativo dos meios aeronavais visando complementar ou substituir os modelos mais antigos de aeronaves operadas pelos Esquadrões.

Assim, o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esquadrão HU-1), entre 1965 e 1968, recebeu seis aeronaves Westland Wasp (UH-2), cinco Westland Whirlwind Series 3 (UH-5) e seis Fairchild Hiller FH-1100 (UH-4). O 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino (Esquadrão HS-1) recebeu da FAB, em 1965, seis helicópteros Sikorsky SH-34J. Em 1970, a DAerM adquiriu seis Sikorsky S.61D Sea King (SH-3D), os quais substituíram definitivamente o SH-34J em 1974, permanecendo na ativa até 2012. A substituição das aeronaves Bell 47 e Hughes 200 do 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (Esquadrão HI-1) ocorreu em 1974, quando a DAerM adquiriu 18 helicópteros Bell 206 Jet Ranger II (IH-6), aeronave esta que também operou no Esquadrão HU-1.

Tão relevante quanto as aquisições de meios aeronavais foi a criação do Serviço de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos da Marinha (SIPAAerM), no ano de 1972, que, inserido no organograma da DAerM, tem como atribuição estabelecer normas e procedimentos para fomentar a mentalidade de segurança de aviação na MB.

Com a incorporação das Fragatas Classe “Niterói” à Esquadra em 1978, chegavam ao recém-criado 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (Esquadrão HA-1) nove Westland WG-13 Lynx (SAH-11).



O então Capitão de Mar e Guerra Protógenes Pereira Guimarães foi o primeiro Diretor da DAerM.

Ano após ano, a DAerM seguia com a sua missão de manter a Aviação Naval dotada de meios cada vez mais modernos. Em 1979, o Esquadrão HU-1 recebeu 17 aeronaves HB-350 Esquilo Mono-Turbina (UH-12), que permanecem em serviço até os dias atuais. No ano de 1984, o HS-1 recebeu, da empresa Agusta Sikorsky, quatro aeronaves ASH-3A; e, em 1987, quatro aeronaves Sea King SH-3D foram modernizadas e convertidas em SH-3A na sede da empresa na Itália.

Em 1985, ocorreu nova substituição das aeronaves do Esquadrão HI-1 com a aquisição de 16 Bell Jet Ranger III (1H-6B), ainda em atividade na formação de gerações de Aviadores Navais. Buscando atender as demandas operativas, em 1986 foi criado o 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esquadrão HU-2), que incorporou, no ano seguinte, seis aeronaves Eurocopter AS 332/F1 Super Puma (UH-14). Também em 1987, a Eurocopter entregou

11 aero-UH-13, e aeronaves AS-355 F2 Esquilo Bi-Turbina (UH-13) a serem operadas pelo HU-1.

Já próximo ao fim da terceira fase, em 1995, a Marinha adquiriu nove aeronaves Westland Super Lynx (AH-11A) e enviou para modernização cinco aeronaves Lynx SAH-11, que foram convertidas em Super Lynx, ampliando a capacidade operativa do Esquadrão HA-1.

Sempre atento às necessidades da Força, o Alto Comando da Marinha tinha conhecimento de que o exercício pleno do Poder Naval era impossível na ausência de defesa aérea orgânica. Assim, graças à habilidade de ilustres Chefes Navais, em especial o Almirante de Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, Ministro da Marinha, por meio do Decreto nº 2.538, de 8 de abril de 1998, a Marinha foi autorizada a operar a partir de meios navais com aeronaves de asa fixa, além dos helicópteros. Era o início da quarta fase da Aviação Naval.

Grandes desafios surgiram no horizonte: a aquisição de aeronaves de asa fixa, a qualificação dos pilotos para os novos modelos e o delineamento do esforço logístico necessário para operar a partir de meios navais.

Nessa tônica, foi criado, em 1998, o 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (Esquadrão VF-1) com um inventário de 20 aeronaves A-4KU Skyhawk (AF-1), *monoplace*, e três TA-4KU Skyhawk (AF-1A), *biplace*. Pouco tempo depois, em 2000, ocorreram os primeiros toques e arremetidas de AF-1 no NAeL “Minas Gerais”, e os primeiros pousos enganchados e catapultagens no A-11, em janeiro de 2001. No início do segundo semestre do mesmo ano ocorreram os primeiros enganches e catapultagens realizados por pilotos brasileiros no convoo do recém-incorporado Navio-Aeródromo “São Paulo”.

Entre suas tarefas atuais, no campo da capacitação de pessoal aeronavegante, diversos cursos e treinamentos são capitaneados pela DAerM, dentre os quais se destacam o Programa de Especialização em Engenharia Aeronáutica, por meio do mestrado profissionalizante em Engenharia Aeronáutica, no ITA/EMBRAER, curso de Ensaios em Voo modalidades asa rotativa e asa fixa, no Instituto de Pesquisa e Ensaio em Voo (IPEV), curso de graduação em Engenharia Mecânica Aeronáutica, na Universidade Federal de Itajubá (UNIFEI), e cursos de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

Outra vertente muito importante de suas atribuições, o SIPAAerM, parte integrante da DAerM, conduz anualmente dezenas de Vistorias de Segurança de Aviação (VSA) em esquadrões de aviação, Base Aérea Naval e navios distritais e hidroceano-gráficos. A DAerM também apoia a Diretoria de Portos e Costas em vistorias de helideques de plataformas marítimas e de navios mercantes. Os distintos serviços prestados foram reconhecidos em 2015, quando a OM foi agraciada com a Medalha da Ordem do Mérito Naval.

A partir de 2010, com a necessidade de atualização dos meios aeronavais, a Diretoria iniciou uma nova etapa de re-aparelhamento, gerenciando diversos projetos estratégicos de obtenção e modernização, tais como: a modernização de sete aviões AF-1/1A do VF-1; a obtenção conjunta de 15 helicópteros de emprego geral de médio porte Super Cougar (UH-15/15A e AH-15A); o recebimento de seis aeronaves Sikorsky S-70B Seahawk (SH-16); a modernização de seis helicópteros Super Lynx (AH-11A); a aquisição do Simulador Tático de Missão da aeronave SH-16; a aquisição de três helicópteros de emprego

geral de pequeno porte EC-135T3 (UH-17) para substituição dos Esquilos biturbina do Esquadrão HU-1; a obtenção do Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas Embarcadas (SARP-E) ScanEagle; e a assinatura, em setembro de 2022, do contrato para aquisição conjunta de 27 helicópteros de instrução, sendo 15 para a Marinha do Brasil, dentro do escopo do Projeto TH-X.

Como é possível observar, a história da DAerM é indissociável dos avanços da doutrina e da evolução tecnológica dos meios aeronavais. Nesse diapasão, a partir da incorporação das Aeronaves Remotamente Pilotadas, que representam significativa ampliação da capacidade operacional da MB em missões de inteligência, vigilância e reconhecimento, a Diretoria é alçada a uma nova era de inovação, perfazendo com o SARP-E passos seguros na direção de um novo horizonte para a Aviação Naval.

Ao longo dos últimos 100 anos, a DAerM participou ativamente da história da Aviação Naval, enfrentando incertezas e desafios, e navegando em meio a grandes evoluções, inovações e algumas turbulências. As conquistas alcançadas traduzem a sinergia resultante dos esforços de cada militar, Aviador Naval ou não, que, inspirado no pioneirismo e no exemplo do Patrono da Aviação Naval, Almirante Protógenes Pereira Guimarães, dedicaram corações e mentes à concretização de um ideal e contribuíram sobremaneira para o constante aperfeiçoamento do componente aéreo do Poder Naval. Rumo ao futuro, a Diretoria e seus vibrantes marinheiros com asas no peito e no coração terão a resiliência necessária, já tantas vezes demonstrada, para realizar voos em quaisquer condições, com a segurança e a eficiência conquistadas em sua centenária história de sucesso.

No ar, os homens do mar!

1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1) Widgeon

Foto: Marinha do Brasil



TOBIAS E O CULTURALISMO

Frederico José Bergamo de Andrade

Cel Art

olgaefred@hotmail.com



Pintura: Rugendas.

Existe um lugar no mundo onde quis Deus que a maioria dos homens nascessem poetas. Onde brota uma literatura rica e densa, provinda principalmente de suas camadas populares: “O Grande Sertão Nordestino”. Seu espírito se esparrama pelos grandes centros urbanos que lhes são limítrofes: de desafio à natureza, de sobrevivência ao trágico. A terra seca, tórrida, árida, inóspita da caatinga transforma-se, por obra de poetas cordelistas, únicos a exercerem efetivamente o magistério do imaginário popular sertanejo, em um mundo encantado de reis, duendes, verdes pastos, nobres cavaleiros e belas princesas.

Na visão de Carlos Newton Júnior, “os fazendeiros são reis, duques ou barões, enquanto suas filhas são princesas, e os vaqueiros e cangaceiros são quase sempre os cavaleiros que incursionam por esses reinos sertanejos disputando belas mulheres e vestidos de armaduras de couro”. Fenômeno sociológico único no mundo não observado com a mesma intensidade nem mesmo na Espanha de Don Quixote.

E foi nesse ambiente, de permanente e mágica relação entre cultura e natureza que, em 1839, nasce Tobias Barreto, no atual Estado de Sergipe, em um município que hoje leva o seu nome, então Vila de Campos do Rio Real. Mestiço, discriminado socialmente em um Brasil ainda submetido a um regime escravagista, vemo-lo aos 25 anos aluno da Faculdade de Direito do Recife, na qual já cursavam, entre outros, Rui Barbosa, Joaquim Nabuco e Castro Alves, com quem trocou desafios poéticos. Posteriormente, juntamente com outros alunos, veio a liderar um movimento sociopolítico que veio a dar origem à que depois foi denominada Escola do Recife.

Em 1871, foi morar em Escada, Pernambuco, onde foi eleito para a Assembleia Provincial. Dedicou vários anos ao estudo do alemão, quando se aprofundou no conhecimento de seu pensamento filosófico. “Germanista”, opôs-se tenazmente aos “afrancesados” positivistas então prevalentes no sul do país. Fortemente influenciado pelo Kantismo, serviu-se dos aspectos metodológicos dessa filosofia para fundamentar o pensamento culturalista. É exatamente no Kantismo que na Europa se prenuncia de forma mais contundente, no campo da filosofia, uma oposição entre natureza e cultura; a natureza operaria mecanicamente de acordo com leis necessárias de causa e efeito; já a cultura, é criação de um homem dotado de liberdade e razão, agindo por escolha, de acordo com valores e fins. Para Kant: “O homem não é nada além daquilo que a educação faz dele”.

E, assim, em meados do século 19, ainda sob um Brasil monarquista, surge na Escola do Recife, a primeira corrente de pensamento inteiramente brasileiro, o culturalismo, sob a liderança de Tobias Barreto. Pensamento que considera a cultura o ponto alto da evolução humana, um instrumento de aperfeiçoamento da vida coletiva, ou seja, da sociedade, definida como um conjunto de vontades pautadas pela verdade e pela ideia da liberdade.

De como a cultura se destaca da natureza e compõe um pensamento político-filosófico, no caso o culturalismo, que possa servir de guia para que o nosso Brasil possa vir a oferecer um grande destino para todo o seu povo, pleno de justiça, de liberdade e de bem-estar social, selecionei, a propósito, os seguintes textos:

Francisco Martins de Souza (1926-2023), filósofo, ele próprio um culturalista, ao interpretar Tobias e o culturalismo assim se manifesta: “Rompendo com o espiritualismo, corrente de que fez parte com seus primeiros trabalhos, procura se colocar dentro do grande movimento das novas ideias e intenta uma posição definida, de onde pudesse desenvolver o projeto que tinha em mente: um pensamento livre dos novos dogmas que se engendravam sendo o positivismo um deles”.

Em outro momento diz-nos que: “A cultura abordada como um problema filosófico, será tratada de forma a se conceituar do melhor modo para que lance alguma luz sobre este fenômeno que se manifesta no humano. É pela cultura que o homem vai

se diferenciar dos demais entes naturais. Destaca-se portanto da natureza, com esta faculdade que lhe é própria e, a partir daí, observa o mundo e procura lhe dar sentido, desenvolvendo sempre as formas do conhecimento que brotam e evoluem ao longo da história. (...). A antítese natureza e cultura é a concepção fundamental da filosofia de Tobias Barreto”.

Antônio Paim (1927-2021), filósofo, também culturalista, assim se pronuncia sobre a obra de Tobias: “A contribuição de Tobias Barreto reside em haver iniciado a delimitação de uma esfera – a cultura, a criação humana onde a metafísica de novo poderia vicejar, superando a interdição positivista e, ao mesmo tempo, derrotando-o como corrente de pensamento”. E é ainda interpretando Tobias que assim se manifesta: “O homem é movido pela ideia de finalidade e nisto consiste a sua liberdade”.

Mas o que é cultura para Tobias Barreto? Assim define ele a sua posição:

“O estado originário das cousas, o estado em que elas se acham depois de seu nascimento, enquanto uma força estranha, a força espiritual do homem, com sua inteligência e sua vontade, não influi sobre elas, e não as modifica, esse estado se designa pelo nome de natureza”.

Quando, porém, o que é “natural” se afeiçoa de acordo com fins humanos; quando o homem inteligente e ativo põe a mão em um objeto para adaptá-lo a uma ideia superior, surge a cultura”.

A cultura, portanto, conclui Tobias, “é a antítese da natureza, notando que ela importa uma mudança no natural, no intuito de fazê-lo belo e bom”.

Expondo as dificuldades de como entender a própria gênese da cultura, no pensamento de Tobias Barreto, mostra Miguel Reale (1910-2006), jurista culturalista, uma das conclusões do pensador:

“Não se demorando nesse plano de indagações, prefere afirmar que, sem uma transformação de dentro para fora, sem uma substituição da selvageria do homem natural pela nobreza do homem social, não há propriamente cultura”.

Clovis Beviláqua (1859-1944), também um jurista culturalista, observou bem o pensador e nos diz como fecundou as primeiras ideias:

“Agitando ideias, demolindo construções antiquadas, percorrendo vários domínios da filosofia e do direito, pode, afinal, prestar melhor serviço à evolução do pensamento brasileiro, do que se cultivasse, com afincos, um só departamento científico”.

Por terem Clovis Beviláqua e mais recentemente Miguel Reale compartilhado ambos do pensamento da “Escola do Recife”, contribuíram para que seus efeitos, especialmente no campo jurídico, perdurassem até hoje.

O Clube de Aeronáutica vem, já há cerca de 12 anos, valorizando o culturalismo como a corrente de pensamento filosófico-político que mais se adéqua a nossa realidade, por trazer consigo valores que contribuem efetivamente para a construção de uma sociedade mais justa, mais solidária, mais igualitária.

Graça Aranha(1868-1931), discípulo de Tobias, dizia que “voltar a Tobias é progredir”.



BOMBARDEIO ESTRATÉGICO NA II GUERRA MUNDIAL NO TEATRO EUROPEU

TEORIA E PRÁTICA

Renato Paiva Lamounier

Cel Av

rplamounier@gmail.com



Esquadrão de bombardeiros dos EUA, durante um ataque estratégico sobre a Alemanha. USAAF

ORIGENS

“A necessidade de lutar levou o homem, rapidamente, a inventar aparatos apropriados para ganhar vantagem em combate, e estes trouxeram grandes mudanças nas formas de luta”.

Desde a Antiguidade, as descobertas tecnológicas, tais como a metalurgia, a pólvora, o motor de combustão interno, o avião e a eletrônica têm dado nova dimensão à guerra. Em consequência destes avanços, através dos tempos, surgiram novos conceitos sobre a conduta da guerra e o emprego de apetrechos militares. No começo deste século, Giulio Douhet um Coronel italiano, desenvolveu suas ideias sobre o poder aéreo. Aproximadamente ao mesmo tempo, surge a figura de William Mitchell, – Oficial do Exército dos Estados Unidos, que apresentou os seus próprios pontos de vista, radicais e avançados, sobre o emprego militar da aviação.

Estava inaugurada, assim, a Escola Aeroespacial que, como uma Grande Estratégia, guiaria a Estratégia Aérea Militar no futuro.

O propósito deste breve ensaio é analisar e avaliar a estratégia empregada pelas Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos durante a 2ª Guerra Mundial no Teatro Europeu, assim como suas origens, evolução e resultados.

A TEORIA DE MITCHELL E O PLANO

Quando Douhet começou sua campanha em defesa do poder aéreo, no início de 1909, Mitchell era um jovem Oficial de Infantaria, que aprenderia a voar somente em 1916, já como Major, sendo, então, transferido para o Serviço Aéreo. Um pouco antes da entrada dos Estados Unidos na 1ª Guerra Mundial, em 1917, ele foi enviado para a Europa como observador e, mais tarde, tornou-se o Comandante das operações do Serviço Aéreo Americano. Naquela época, encontrou Sir Hugh Trenchard – Comandante do Real Corpo Aéreo em França, cujas ideias iriam influenciá-lo enormemente. Após retornar aos Estados Unidos, formulou sua antítese contra a Doutrina do Exército a respeito do papel do Poder Aéreo nas missões de apoio aéreo aproximado. Na oportunidade, desafiou, também, a Marinha e provou sua teoria ao afundar o ex-encouraçado alemão OSTFRIESLAND, ao largo dos Cabos Virgínia, usando bombas propulsadas somente pela gravidade. Como vimos, as ideias de Mitchell receberam alguma influência estrangeira, mas foram originalmente baseadas na sua própria experiência como piloto que realmente sentiu, em combate, as possibilidades do avião como uma nova e poderosa arma. Ele e Douhet tinham muito em comum, foram contemporâneos e tinham não somente os mesmos pensamentos, mas também, suas atividades foram quase idênticas, principalmente com respeito à sua pertinácia em combater a intolerância ortodoxa. Como Douhet, ele acreditou na capacidade arrasadora do bombardeio aéreo. É necessário, e o bastante, lembrar um dos seus escritos:

No futuro, a mera ameaça de que uma cidade seja bombardeada por determinada Força Aérea causará a sua evacuação e todo o trabalho das fábricas será paralisado. Para obter a última vitória na guerra, o poder de fazer guerra da nação hostil deve ser destruído. Isto significa aniquilar fábricas, meios de comunicação, fontes de produção de alimentos – mesmo as fazendas, suprimentos de óleo e combustível e lugares onde o povo vive e onde, diariamente, conduzem suas vidas. O emprego da aviação no coração do país inimigo alcançará este resultado num espaço de tempo incrivelmente curto.

Apesar da forte reação encontrada nos altos escalões militares, estas ideias caíram em terreno fértil quando chegaram ao Campo Maxwell, Alabama, na mais avançada escola do Corpo Aéreo: a Escola Tática do Corpo Aéreo (ACTS). Aquelas sementes encontraram nos espíritos dos instrutores da ACTS o calor necessário para que germinassem, fertilizadas pela forte vontade de jovens Oficiais, cujos pensamentos estavam inoculados por alguns autores clássicos e contemporâneos, tais como: Clausewitz, Liddel Hart,

Goering e Douhet. Aqueles instrutores ensinavam uma teoria de guerra semelhante à de Mitchell e Douhet e, de fato, estavam muito avançados ao prever que as três Armas – Aérea, Terrestre e Naval – deviam se engajar em operações conjuntas, tendo cada uma seu papel especial e peculiar. O alvo principal era o coração inimigo, representado tanto pelo seu complexo industrial como pela vontade do povo, como uma força vital da nação-em-armas. Dentre o Corpo Docente da ACTS havia dois Oficiais (Haywood S. Hansell Jr. e Kenneth N. Wolker), que trabalharam juntos mais tarde na Divisão de Planos de Guerra Aérea. Como antigos instrutores de bombardeio, eles compartilhavam as teorias de Mitchell sobre o controle do ar e os bombardeios estratégicos. Tais Oficiais tiveram importante papel como planejadores quando foram chamados para integrar o grupo, encarregado de preparar um plano aéreo estratégico para a condução da guerra em escala mundial. Este plano resultou no relatório anglo-americano conhecido como ABC-1, originado na 1ª Conferência Anglo-Americana como parte das conversações anglo-americanas mantidas em Washington, de janeiro a março de 1941. Naquelas conversações já haviam emergido algumas divergências entre os conceitos ingleses e americanos sobre teoria estratégica, as quais permaneceriam, como veremos mais tarde na parte dedicada às missões de bombardeio sobre a Alemanha.

Houve uma modificação nas designações do plano com a mudança do antigo código de cores para o Plano Arco-Íris e, entre estes, o Arco-Íris 5 foi o que melhor se ajustou às exigências do relatório ABC-I. Este é um ponto muito importante, porque marca o começo do plano denominado AWPD-1. O primeiro passo dos planejadores foi determinar a tarefa para que a seleção e a provisão da aeronave apropriada pudessem ser especificadas. Após considerar as várias opções, foi escolhida aquela relativa à ofensiva aérea contra o poder militar alemão como um todo, ou seja, não apenas contra aqueles setores industriais que suportavam as Forças Armadas alemãs, mas também contra toda a infraestrutura econômica e industrial do país. O plano determinava, também, missões aéreas contra os outros países do Eixo. Mais tarde, devido ao ataque de Pearl Harbor, este plano teria sua designação modificada para AWPD-4 e, em seguida, para AWPD-42. No entanto, isto está além do nosso objetivo. Na verdade, o AWPD-I foi o plano básico: contém a essência da estratégia que é a meta deste breve estudo.

Para cumprir essa estratégia, fazia-se necessária uma enorme quantidade de material e pessoal e, simplesmente, não havia nem o equipamento, nem tampouco os recursos humanos a serem empregados contra os alvos na Alemanha e na România, mesmo por um curto período. Aqueles alvos foram selecionados dentre a indústria aeronáutica, os sistemas de transporte e de produção de energia elétrica e as usinas de combustível sintético. Toda a força ficaria baseada na Inglaterra, de onde o ataque seria desfechado, utilizando formações maciças em missões diurnas de bombardeio de precisão. Teoricamente, este conceito foi concebido com a ideia de que o B-17 – uma fortaleza voadora – tinha suficiente capacidade de autodefesa por possuir 10 metralhadoras calibre

50, capazes de prover em conjunto com os outros bombardeiros, uma verdadeira barreira de fogo para proteger a formação. Mas... na prática as coisas não aconteceram exatamente como haviam sido planejadas. Este é um fenômeno muito natural e não foi a primeira nem a última vez que ocorreu na História Militar.

Apesar da reconhecida competência dos planejadores – eram apenas quatro Oficiais que tiveram somente sete dias para preparar o plano –, apesar da alta capacidade das autoridades a quem cabia tomar as decisões, não tinham elas muitas opções diante da escassez de tempo e do vulto da ameaça; apesar do alto custo inicial em vidas e material, esperava-se que a experiência orientasse a condução de tais operações aéreas em direção às necessárias correções e aos ajustes adequados da teoria.

AS REGRAS DA EXPERIÊNCIA

Quando Le May aterrissou em Prestwick, Escócia, em novembro de 1942, como Comandante do 305º Grupo de Bombardeiro, treinado em sua Base nos Estados Unidos e liderado através da rota do Atlântico Sul, encontrou um áspero e triste ambiente. As perdas eram muito altas devido, principalmente, aos mortíferos caças alemães. A precisão das bombas era muito baixa, porque os bombardeiros não voavam na reta e ficavam nivelados sob o fogo antiaéreo. Quando Le May a isto se refere em uma de suas obras, podemos ter quase uma visão real do cenário:

Conquanto tivéssemos uma sólida teoria de guerra aeroestratégica, faltava-nos o equipamento para cumprir a teoria e o pessoal devidamente treinado para executar o trabalho. Permitam-me agora explorar alguns dos problemas operacionais que enfrentamos: testar em combate o equipamento que possuíamos, aprendendo como lutar nesta nova espécie de guerra...

Adotando novas técnicas, tais como a formação tipo “box” (na forma de um baú) e a integração cerrada dos Grupos e das Alas, além de melhorar o treinamento das tripulações, principalmente sob condições de mau tempo, Le May diminuiu a vulnerabilidade e aumentou a eficiência do seu Grupo. Estas inovações, uma vez aprovadas em combate, foram adotadas como Procedimento Operacional Padrão (SOP) para toda a Oitava Força Aérea. Entretanto, não havia muito o que fazer além destes limites. As perdas continuavam a ocorrer em altas porcentagens, muitas vezes atingindo níveis proibitivos, como ocorreu na missão SCHWEINFURT durante a Operação Pointblank: foram lançados 291 B-17 e mais de 2.900 tripulantes; 257 bombardeiros penetraram no espaço aéreo alemão; e 229 despejaram suas bombas sobre os alvos. De toda a força lançada, 82 aviões foram perdidos, e somente 33 pousaram sem qualquer dano. As perdas foram de 28,2% em material e 20,68% em pessoal. Um verdadeiro desastre.

Enquanto isso, o Comando de Bombardeiro da Real Força Aérea (RAF) sustentava a prática do bombardeio noturno, e o Primeiro-Ministro Britânico tinha a intenção de recomendar ao Presidente Roosevelt que ordenasse à Oitava Força Aérea a interrupção das operações diurnas, de alto custo, juntando-se à RAF nas incursões

noturnas sobre a Alemanha. O General Ira C. Eaker, Comandante da Oitava Força Aérea, encontrou-se com Mr. Churchill e o convenceu a desistir de sua oposição à estratégia diurna dos americanos, usando o convincente argumento de que assim manteriam os alemães sob pressão durante as 24 horas do dia. O resultado disto foi a diretriz emanada da Conferência de Casablanca, ocorrida em janeiro de 1943. Esta diretriz estabeleceu a estratégia aérea combinada, tanto para a Oitava Força Aérea do Exército dos Estados Unidos como para o Comando de Bombardeiro da RAF, contra uma lista de objetivos selecionados que mantinha todos os objetivos anteriores, exceto aqueles do sistema de energia elétrica alemão, acrescentando um outro novo: as fábricas de rolamentos (42% do total das fábricas alemãs de rolamentos eram localizados em SCHWEINFURT, cujo ataque em 14 de outubro de 1943 foi, como já vimos, um desastre para os americanos).

O maior problema, agora, era a escolta de caça para enfrentar os ferozes caças alemães. O potente P-47 e o ágil P-51 (este recentemente dotado de um motor mais possante, o Rolls Royce Merlin) eram incapazes de escoltar os “pesados” além da fronteira ocidental da Alemanha, enquanto os P-38 e os Spitfires os acompanhavam apenas na travessia do Canal da Mancha. Os Comandantes americanos do VIII Comando de Caça e da Oitava Força Aérea fizeram desesperados apelos para que os aviões de caça recebessem tanques adicionais. Infelizmente, não houve uma pronta resposta do Comando de Material Aéreo. Somente em junho de 1943 o programa de “belly-tank” (tanque ventral externo e alijável) do P-47 foi perseguido com alguma urgência pelo pessoal de Wright-Patterson. Enquanto isto, na Inglaterra, o VIII Comando de Caça desenvolveu, sob contrato com fabricantes locais, o seu próprio “belly-tank”, feito de uma espécie de papelão devido à falta de material apropriado.

Quando, finalmente, os caças foram capazes de escoltar a força de bombardeiros por todo o percurso até o mais distante dos objetivos e acompanhá-los também na volta, houve uma virtual mudança no cenário: substancial decréscimo das perdas, maior precisão nos bombardeios e elevado aumento no moral das tripulações dos bombardeiros. Os números da Seção de Pesquisa Operacional da Oitava Força Aérea mostram que uma missão sem escolta sofria sete vezes mais perdas e 2,5 vezes mais avarias que uma missão com escolta total.

Agora, com o casamento completo e perfeito entre as formações maciças de bombardeiros pesados e a escolta de caça, havia os meios adequados e requeridos pela teoria contida no já mencionado Plano AWPD-1 elaborado em 1941. Como nas experiências científicas, o laboratório, neste caso, foi a arena de combate, onde a teoria formulada das observações recebeu aplicação prática na realidade da batalha aérea.

CAUSAS E EFEITOS

O que pensar sobre os resultados de tal feito? Inacreditavelmente, há opiniões que sustentam a ineficácia do bombardeio estratégico.

A resposta para esta dúvida está muito clara nas conclusões do Inventário do Bombardeio Estratégico dos Estados Unidos. Esta comissão, formada em fins de 1944, avaliou os dados obtidos durante o conflito e no pós-guerra, entrevistando, também, sobreviventes alemães do mais alto aos mais baixos escalões, tais como Albert Speer (Ministro da Indústria do III Reich) e Herman Goering (Comandante da Força Aérea Alemã). A derrota do III Reich realmente ocorreu nos últimos 10 meses da guerra, quando os bombardeiros puderam, finalmente, atingir o coração da Alemanha (como vimos ao final do capítulo anterior), lançando 72,3% das 2.770.540 toneladas de bombas despejadas pela RAF e pela Força Aérea do Exército dos Estados Unidos, na Europa, durante a 2ª Guerra Mundial. Negar às operações aeroestratégicas sua justa parcela na vitória é mais do que um sofisma, é recusar a evidência estatística. Contra esta ingrata opinião é bastante apresentar, além dos números, as informações obtidas de testemunhas alemãs, como esta oferecida por um engenheiro-chefe de uma usina elétrica: “A guerra teria terminado dois anos antes, se vocês tivessem concentrado os bombardeios em nossas usinas de eletricidade”.

A afirmação de Speer é de igual valor sobre as consequências do bombardeio da indústria de rolamentos.

A estratégia estava certa, e o plano funcionou quando as regras e os meios adequados foram usados.

Dessa rápida análise, concluímos que, de fato, a Força Aérea do Exército dos Estados Unidos não estava preparada para a guerra. Apesar do completo conhecimento do pensamento estratégico, os teóricos não dispunham de um plano intencionalmente preparado para fazer face à ameaça. Os Estados Unidos entraram na guerra em dezembro de 1941, mais de dois anos após o seu começo. A primeira incursão da Oitava Força Aérea, partindo da Inglaterra, foi em agosto de 1942, e a escolta de caça completa somente seria provida quase dois anos mais tarde, em junho de 1944.

Essa obstinada estratégia foi sustentada por uma forte liderança, e os seus resultados foram obtidos, principalmente, devido à tremenda capacidade econômica e industrial dos Estados Unidos, aliada ao alto valor do seu potencial humano. A soma destes fatores permitiu o resultado final, apesar da falta inicial dos meios, do treinamento inadequado e insuficiente e da oposição de posturas então existentes sobre a condução da guerra em tais e tão diferentes circunstâncias e ambientes.

Em resumo, enquanto os Aliados não obtiveram a superioridade aérea, as perdas foram altas e os resultados muito baixos. Se fosse mantido um esforço combinado anglo-americano em bombardeios noturnos menos dispendiosos, estas mesmas missões combinadas poderiam ser, mais tarde, intensificadas nos bombardeios diurnos de precisão, quando uma completa e efetiva escolta de caça estivesse disponível. Entretanto, se é uma suposição do momento presente, muito distante do calor e da tensão daqueles duros dias, ela está mais naquela sombria faixa da História do que no domínio do julgamento dos homens.

REMINISCÊNCIAS DE UM VETERANO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Alberto Murad (em memória)

Cel Av

Terminada a fase de estudantes, na Escola de Aviação Militar, eu e meu colega e amigo Tenente Ormuzd Rodrigues da Cunha Lima fomos transferidos, a pedido, para o Destacamento de Base Aérea de Campo Grande, em Mato Grosso. Pedimos para ir para lá porque soubemos que, naquela unidade, a atividade aérea era intensa, e isso era o que mais desejávamos.

Nossas expectativas foram plenamente confirmadas: voávamos bastante e, em pouco tempo, adquirimos considerável experiência como pilotos. Enquanto estivemos na Escola, nosso voo era controlado pelos instrutores, dentro de normas rígidas e de severa disciplina; em Mato Grosso, éramos obrigados a tomar decisões por nós mesmos, nas mais variadas situações, inclusive improvisando soluções para os problemas novos,

que frequentemente surgiam. Servir em Campo Grande foi a melhor coisa que eu poderia ter feito, para ficar completamente desmanivado em pilotagem.

Cheguei em Campo Grande no dia 21 de abril de 1941 e passo a descrever as condições peculiares da atividade aérea na região afeta à minha nova unidade, aliás, semelhantes às encontradas em outras unidades fora do Rio de Janeiro e de São Paulo.

I. PILOTOS

Éramos três: o Comandante do Destacamento, – Capitão Abel Veríssimo de Azambuja, o Tenente Ormuzd e eu. De início, havia também os Tenentes Fídias Piá de Assis Távora e Silas Cerqueira Leite, que eu e o Tenente Ormuzd fomos substituir



e que ainda permaneceram na unidade cerca de um mês, para dar-nos adaptação nos aviões e familiarizar-nos com as rotas e os procedimentos do Correio Aéreo Militar, sigla CAM (que, posteriormente, com a criação do Ministério da Aeronáutica, passou a chamar-se Correio Aéreo Nacional, sigla CAN).

Na Escola de Aviação Militar, meu primeiro instrutor de pilotagem fora o Tenente Vicente Cavalcante de Aragão, que me deu o “duplo” de adaptação no avião Waquinho F, no dia 2 de julho de 1937, uma sexta-feira. No dia seguinte, ele se feriu, quando seu avião capotou e incendiou-se, em Belo Horizonte. Passei, então, a receber instrução do Tenente Aramis Mendonça dos Santos. No dia 14 de setembro de 1937, depois de fazermos sete aterragens no Waquinho, o Tenente Aramis me disse que ia viajar em um Waco F-5, para levar a São Paulo o Major Adherbal de Oliveira, que perdera a vista em um acidente aéreo, três anos antes; iria também no avião o Soldado José Pereira, ordenança e guia do Major cego.

Enquanto caminhávamos rumo ao Waco F-5, onde colocaria seu paraquedas, o Tenente Aramis comentava, detalhadamente, o meu voo, que ele achava muito bom. Quem poderia imaginar que, naquela mesma tarde, o Waco F-5 se acidentaria em Capelinha, próximo a Barra Mansa, matando o Tenente Aramis e seus dois companheiros de viagem?

Os acidentes com os meus dois primeiros instrutores e com o Major Adherbal me impressionaram fortemente. Compreendi que o aviador estava sujeito, de um momento para outro, a ferir-se gravemente ou a morrer. Minha reação inicial foi de perplexidade: Por que jovens inteligentes, sadios, com um futuro brilhante à sua frente, se sujeitavam a viver assim, perigosamente, arriscando sua integridade física e sua vida, aparentemente em troca de nada? Comecei, então, a sentir pelos aviadores uma admiração profunda e a desejar, mais que tudo, ser como eles, ser um deles...

Um fato que me impressionou no convívio com os oficiais aviadores mais antigos foi a predisposição da maioria deles para a alegria, para o riso. O primeiro desses oficiais com quem lidei mais intimamente foi o Capitão Abel. Esse meu comandante era alegre, brincalhão, sempre propenso a ver o lado risonho das coisas. Gaúcho típico, na sua presença e com suas tiradas espirituosas era impossível conter as gargalhadas. Tinha uma facilidade impressionante de fazer amigos e tornar-se íntimo das pessoas. A seu respeito contavam-se muitas histórias divertidas. Quero relatar algumas, para dar ideia da descontração e do bom humor que imperavam naquela então longínqua Unidade da Força Aérea Brasileira, e também como uma espécie de homenagem à memória do “Velho Abel”, cujo falecimento, anos mais tarde, certamente diminuiu o estoque de alegria existente neste mundo:

1ª) O Presidente Getúlio Vargas, todo-poderoso Ditador do Brasil, visitou Campo Grande, e o avião que o conduziu pousou no campo do Destacamento, único existente, então, na cidade. O Capitão Abel aguardou a descida do Presidente, junto à porta do avião e tendo ao lado um servente, com o tradicional cafezinho.

Delicadamente, o Dr. Getúlio pegou uma xícara e a ofereceu ao Capitão, que se saiu com esta, em tom jocoso:

– Muito obrigado, mas nesta Base as visitas, por piores que sejam, são sempre as primeiras.

Todos os presentes ficaram estarelecidos, mas os gaúchos se entendem, e a reação do Presidente foi dar uma gargalhada e abraçar o Capitão, de quem se tornou tão amigo que, em outras vezes que voltou a Mato Grosso, o Capitão Abel recebia, do Gabinete da Presidência, um rádio, nos seguintes termos: “Presidente solicita presença, Capitão Abel, dia tal, a tal hora, em tal lugar”.

2ª) O Capitão Abel recebeu de presente alguns ovos de jacaré. Coincidentemente, transitou pelo Destacamento um avião da Marinha (ainda não fora criado o Ministério da Aeronáutica); seus tripulantes pernoitariam na cidade e seguiriam no dia imediato para uma fazenda do Pantanal Matogrossense. Eles pediram ao Capitão que os deixasse guardar no Gabinete do Comando uma caixa contendo ovos de galinhas de raça, que seriam chocados na tal fazenda. Depois que eles se retiraram, o Capitão Abel substituiu alguns desses ovos pelos ovos de jacaré. No dia seguinte, o avião da Marinha decolou, rumo ao Pantanal, levando a caixa de ovos. Nunca ficamos sabendo o resultado da brincadeira, mas dávamos gostosas risadas toda vez que conjecturávamos sobre o que teria acontecido na fazenda. O Capitão Abel tinha o seu modo peculiar de ver as coisas. Quando alguém disse: “Fico imaginando a cara de espanto do pessoal da fazenda”, ele falou: “Eu imagino a cara de espanto é das galinhas, quando os ovos se romperem e deles brotarem os jacarezinhos...”.

II. AVIÕES

Havia, no Destacamento, três aviões:

– Um Waco CJC, de transporte e correio aéreo, biplano, monomotor de 250 HP, cinco lugares, autonomia de 4h30min, alcance de 500km, velocidade máxima de 240km/h. Era conhecido como “Cabine Velho”.

– Um Waco EGC-7, de transporte e correio aéreo, biplano, monomotor de 350 HP, cinco lugares, autonomia de 5h, alcance de 900km, velocidade máxima de 270km/h. Era chamado de “Cabine Novo”.

– Um Waco F5, de adestramento e correio aéreo, biplano, monomotor de 250 HP, três lugares, autonomia de 4h30min, alcance de 650 km, velocidade máxima de 240 km/h.

Os aviões não tinham equipamento para o voo por instrumentos e não possuíam rádio, quer para navegação, quer para ligação com as estações do solo. Em voo, os tripulantes não podiam comunicar-se com o chão, nem com outro avião. Durante as viagens, onde houvesse unidade do Exército seria possível transmitir ou receber mensagens, por meio da rede-rádio da 9ª Região Militar, porém, apesar da boa vontade e do elevado espírito de cooperação com que éramos atendidos, raramente nos valíamos desse recurso, por demandar muito tempo. Nas emergências podíamos usar – e muitas vezes o fizemos – o



telégrafo das estações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, cujo Presidente, General Marinho Lutz, mantinha com os oficiais do Destacamento as mais cordiais relações.

Havia um “macete” que poderia tornar-se útil em caso de pouso forçado longe das povoações, das estradas e dos cursos d’água: sabíamos que cortar os fios da linha telegráfica faria com que as equipes de manutenção das linhas, para localizar e sanar a causa da interrupção das transmissões, percorressem as picadas abertas para colocação dos postes telegráficos, transformando-se, para os tripulantes, em equipes de socorro. Tínhamos esse trunfo escondido na manga, mas, felizmente, nunca precisamos fazer uso dele.

Foi sempre causa de apreensão a inexistência de meios eficazes de comunicação do avião com a sua unidade. Houve até oficiais que se batiam pela adoção de pombais, nas Bases Aéreas; estas teriam seus pombos-correio, que seriam levados nas viagens e que os pilotos soltariam com a mensagem desejada, quando necessário. Essa ideia teve seus defensores, mas foi perdendo forças com as piadas irreverentes que suscitava, como a sugestão, de um gaiato, de que se deveria cruzar as pombas com vaga-lumes, para permitir o voo noturno das aves.

Assim que nos instalamos em Campo Grande, eu e o Tenente Ormuzd fomos convidados para dar instrução de voo aos alunos do Aeroclube local. Aceitamos, mas não queríamos pagamento em dinheiro: combinamos que, em cada turma de cinco alunos, incluiríamos mais um, inteiramente grátis, indicado por nós. Foi excelente ajuste, pois demos oportunidade a sargentos do Destacamento de fazerem o Curso de Pilotagem e tivemos, mais tarde, a satisfação de ver que alguns se tornaram pilotos profissionais, na aviação comercial e na aviação privada.

Adotamos uma norma: antes de serem considerados “solos”, isto é, aptos a voarem sozinhos, os meus alunos seriam checados, em voo, pelo Tenente Ormuzd e por mim.

Os aviões do Aeroclube de Campo Grande eram os seguintes: inicialmente, um Curtiss Wright K-175, de treinamento primário, biplano, monomotor, de 125 HP, dois lugares, velocidade máxima de 222km/h. A partir de 19 de outubro de 1941, um Piper Cub, de instrução primária, monoplano de asa alta, monomotor, de 65 HP, dois lugares, velocidade máxima de 136km/h. Este apresentava

um inconveniente, para a instrução de principiantes: possuía freios somente do lado do piloto, o que deixava o instrutor em dificuldade para corrigir eventuais “cavalos de pau”. Era utilizado no adestramento de pilotos já “solos”.

A partir de 20 de novembro de 1941, um Muniz M-7, de instrução primária, biplano, monomotor de 130 HP, dois lugares, velocidade máxima de 190km/h, foi distribuído ao Aeroclube pela Diretoria de Aeronáutica Civil e eu mesmo o recebi, no Rio de Janeiro, e o levei, em voo, para Campo Grande.

Um caso pitoresco ocorreu, na instrução que ministrei no Aeroclube de Campo Grande, com um jovem, civil, que chamarei de Arquimedes, para evitar melindres. Era muito bom aluno, aprendendo com rara facilidade. Quando achei que ele estava em condições de voar sozinho, apresentei-o para o cheque pelo Tenente Ormuzd, que o considerou apto. A sós no avião, ele fez, então, o voo mais curto da história da aviação: foi até a cabeceira da pista, fez os testes de antes da decolagem, atacou o motor, levantou a cauda e tirou o avião do chão – quase imediatamente, cortou o motor e voltou ao solo; rolou até o estacionamento e me disse que ouvira um ruído estranho no motor. Pedi-lhe que descesse do avião e esperasse que eu ia dar um voo de experiência; voei, achei tudo ótimo, pousei e procurei o Arquimedes, para que ele fizesse o seu voo. O rapaz havia ido embora e nunca mais apareceu no Destacamento. Aliás, nunca mais o vi; fugiu do voo solo como o diabo foge da cruz...

III. MAPAS E CARTAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

Os mapas existentes não cobriam todas as rotas pelas quais transitavam os aviões do Destacamento. Em certos trechos, eram utilizados levantamentos feitos pelo Serviço Geográfico do Exército ou pelo Serviço de Engenharia da 9ª Região Militar, cujo comando era sediado em Campo Grande. Também tínhamos croquis traçados pelos próprios pilotos. Todos eram colados em pranchetas, impermeabilizadas com Dope, para melhor conservação.

Nas pranchetas, o espírito galhofeiro dos pilotos se manifestava: a rota de Campo Grande para Coxim passava na vertical de dois morrotes arredondados, que foram desenhados na prancheta e batizados pelo nome pelo qual eram conhecidos: “Seios da mãe

do... (nome de um colega nosso)". Em outra prancheta os cursos d'água recebiam os nomes do pessoal do Destacamento: Rio Capitão Abel, Rio Tenente Murad, Rio Tenente Ormuzd, Rio Dr. Alvim (Tenente-Médico Geraldo Cesário Alvim) etc.

Os mapas, os levantamentos e os croquis eram feitos, sempre, na escala de 1 por 1 milhão, que tornava rápidas as medidas de distância: 1cm equivalia a 10km; 15,8cm a 158km; tudo muito simples. No dia em que apareceu um mapa na escala de 1 por 500 mil, foi "aquela" confusão, até o pessoal se acostumar.

Talvez tenha sido por causa dessa confusão, e também da imprecisão dos mapas disponíveis, que foi editado, creio que em Porto Alegre, um livreto com o título *Caps (rumos magnéticos) e distâncias nas rotas do CAN*. Na capa, um esclarecimento: "Este livro é de quem voa para quem voa". E, encimando cada página, conselhos aos pilotos, baseados na experiência do autor, como: "Não entre em nuvens; dentro da nuvem tem morro", ou: "Cuidado com as nuvens; nuvem tem caroço". Naquela época, o céu escondia, ainda, muitos mistérios, hoje completamente desvendados.

Um auxílio à navegação, que muitos pilotos não dispensavam, eram as publicações denominadas guias, ferroviários ou rodoviários, que relacionavam as povoações ao longo das estradas. Quando o piloto precisava verificar sua posição, procurava seguir alguma estrada. As estações ferroviárias usavam, tradicionalmente, tabuletas nas paredes laterais, com o nome do lugar; o piloto dava um "rase", lia o nome, consultava o guia e se sentia *em casa*. A via férrea cruzava Mato Grosso de leste a oeste, indo de Três Lagoas, no Rio Paraná, até Porto Esperança, no Rio Paraguai; ao piloto bastava saber se estava ao norte ou ao sul da ferrovia; se ficasse desorientado, tomava o rumo sul ou norte e era certo avistar os trilhos, que se destacavam bem do terreno. O meu preferido era o *Guia Rex*, que mais de uma vez me serviu de "safa onça".

O rase nas estações não era "uma boa": letras pequenas ou pouco nítidas nas tabuletas dificultavam a leitura; além disso, havia o risco de choque contra algum obstáculo, como mastros de bandeira, que às vezes havia nas estações. Por isso, foi feita, em Mato Grosso, uma campanha junto aos prefeitos, para que fossem desenhados, nos telhados mais altos, o nome da localidade e uma seta apontando na direção do campo de pouso, se houvesse,

e um algarismo informando a distância, em quilômetros, até o mesmo; isto porque, em regra, os campos não eram balizados e, conforme o terreno, podia ser difícil localizá-los, principalmente com mau tempo ou em más condições de visibilidade.

IV. CAMPOS DE POUSO

Apenas os campos das maiores povoações, os das melhores fazendas e os que eram escalas regulares do Correio Aéreo tinham demarcação, biruta para indicar o sentido do vento, e eram cuidados por guarda-campos, que mantinham as pistas desimpedidas e capinadas, zelavam pelo bom estado das cercas e tinham sob sua guarda o combustível, com o qual reabasteciam os aviões, quando necessário.

Nos demais não havia cercas, demarcação, biruta. Felizmente, naquela época, os fogões das casas eram de lenha e quase sempre o piloto conseguia avistar uma fumacinha amiga, saindo de alguma chaminé, para se orientar nas manobras de decolagem ou aterragem.

Na maioria, os campos de pouso eram, tão somente, terrenos naturais, relativamente planos, sem qualquer trabalho de nivelamento, compactação ou outras melhorias do solo.

A manutenção das áreas de pouso era, geralmente, contratada com um morador da localidade, o qual fazia as vezes de guarda-campo, mas, praticamente, só ia ao campo quando ouvia o ronco do motor do avião.

Alguns campos eram cercados com arame farpado. Onde o movimento de aviões era pequeno, os vizinhos costumavam abrir brechas na cerca, para que bois, cavalos, cabras pastassem naquela área cercada. Antes de aterrar, o piloto era obrigado a fazer passagens rasantes sobre a pista, para afastar os animais e poder descer.

Os pisos das áreas de pouso eram, normalmente, irregulares; não havia drenagem e era preciso olhar cuidadosamente o terreno, antes de decolar ou aterrar, pois, de um dia para outro, podiam surgir poças d'água ocultas pelo mato, perigosos montículos feitos por cupins ou "crateras" abertas pelas formigas.

Circulava entre os pilotos a resposta de um aviador que fizera uma aterragem forçada e conseguira decolar do local. Perguntado se achara, para se "despejar", um bom terreno, ele respondeu:



Waco CPF F-5

– Bom? Bom nada. O piso era tão irregular que, se um gato saísse correndo nele, capotava...

Exagero, naturalmente, mas a verdade é que, em muitos campos, se o piloto não tomasse muito cuidado, o avião corria o risco de capotar. Aconteceu mais de uma vez, naquelas paragens. Eu mesmo... mas, o que aconteceu comigo será contado oportunamente.

Não havia torre de controle, órgãos de orientação ou proteção ao voo, sinalizadores ou mesmo balizamento para orientar o táxi no solo.

Nos campos onde era previsto o reabastecimento, o Destacamento mantinha um estoque calculado de gasolina, conservada em tambores de 200 litros, cada, os quais ficavam trancados a cadeado em um depósito. Quando era necessário abastecer de combustível, o guarda-campo rolava o tambor para perto do avião, derramava a gasolina em uma lata (normalmente lata em que era vendida banha de porco e que comportava 20 litros) e colocava no tanque do avião, com um funil revestido de camurça para reter impurezas e, mais especificamente, água, que podia resultar de falta de cuidado no manuseio ou mesmo da condensação da umidade do ar no interior do tambor, quando este era guardado sem estar totalmente cheio.

Os tambores eram movimentados periodicamente, para evitar que a gasolina se deteriorasse, “apodrecesse”. Quando podre, ela exalava um cheiro nauseabundo. Muitos pilotos recusavam a gasolina malcheirosa, achando que ela podia prejudicar o funcionamento do motor. Eu era partidário dessa ideia, até que, um dia, fiz um voo com o Coronel Aviador Engenheiro Júlio Américo dos Reis; ele chegava no campo e perguntava se havia gasolina podre; se houvesse, mandava que abastecessem com ela o avião. Explicou-me e me convenceu de que o mau cheiro não significava que o combustível perdera qualquer propriedade ou sofrera alguma alteração no seu índice de octanagem ou na sua composição. Daí em diante, eu também comecei a pedir a gasolina podre, evitando que ela tivesse de ser devolvida ao órgão supridor e substituída, com despesas para o Destacamento, que contratava o transporte dos tambores em caminhões particulares.

Manda a verdade que eu diga que, talvez por ter nascido em Minas Gerais e, como todo bom mineiro, sempre confiar desconfiando, eu usava a gasolina podre, mas armava o chamado “pulo do gato”: os aviões tinham mais de um tanque de combustível e eu deixava, sempre, um com gasolina sem aquele cheiro, para qualquer emergência, que, entretanto, nunca ocorreu.

O consumo era medido com uma régua graduada, antes e depois do abastecimento. O piloto assistia a medição, conferia e assinava o recibo, em um talão apropriado, levando uma cópia, que anexava, depois, ao relatório de voo.

Reabastecer significava, sempre, grande perda de tempo; havia interesse em não consumir combustível nos campos distantes ou malservidos de vias de acesso, em vista do alto custo do transporte dos tambores e das dificuldades para manter os estoques fixados. Por esse motivo, em tais campos o reabastecimento somente era feito em caso de mau tempo; com tempo

bom, era normal o piloto voar com a gasolina “na conta”, sem autonomia para retornar ao campo de origem ou dirigir-se a algum campo alternativo, se não pudesse chegar e pousar no destino.

V. INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS

Praticamente não havia. O piloto saía para viajar sem ter noção de como estariam as condições meteorológicas na rota, no destino e em possíveis campos alternativos. Muitas vezes eu tive de enfrentar o mau tempo e voar raspando as copas das árvores. Não podia perder de vista o solo, por três motivos: primeiro, o avião não era equipado com o instrumental necessário para voar por instrumentos e eu não tinha treinamento para esse tipo de voo, de modo que a perda de visibilidade poderia resultar na entrada do avião em perigosas posições anormais; segundo, as elevações do terreno não eram corretamente assinaladas nos mapas e cartas de navegação e, como alerta o escritor gaúcho, dentro da nuvem “tinha” morro; terceiro, eu só poderia fazer a navegação estimada, controlando a passagem pelos acidentes geográficos que avistava no solo; se passasse para cima das nuvens por “buracos” entre elas, e não houvesse tais buracos na área do destino, ficaria em maus lençóis, lá no alto, sem saber onde e como descer.

Sei de um piloto que dizia não se preocupar: passava para cima dos lençóis de nuvens, calculava a hora de chegada no destino e, se não avistasse o chão, “chutava” um parafuso e retomava o voo normal ao passar para baixo da camada. Um dia ele “bateu”, talvez em consequência de um desses parafusos...

No Destacamento de Base Aérea de Campo Grande, tentou-se obter informações meteorológicas por intermédio da rede-rádio do Exército. A 9ª Região Militar sempre atendeu aos nossos pedidos, com a máxima boa vontade; chegou a enviar, para um estágio no Destacamento, sargentos radio-operadores de suas unidades, os quais receberam instruções sobre observação meteorológica. Foi útil e passamos a ter alguma noção do tempo no Estado de Mato Grosso. As informações, contudo, eram demasiadamente sumárias; limitavam-se a relatar se havia bom ou mau tempo, nevoeiro, chuva, no local da observação, mas nada esclareciam quanto a teto das nuvens, alcance da visibilidade, sentido e velocidade do vento, e tendência do tempo.

A tendência do tempo é fator importante no planejamento das missões de voo. A propósito, imagina-se que “céu de Brigadeiro” seja céu azul, sem nuvens. Mas o verdadeiro céu de Brigadeiro, que o piloto gosta de encontrar sempre, é ainda melhor: é azul, sem uma nuvem e... com tendência a melhorar...

Tudo o que eu sabia de Meteorologia, aprendido não sei onde, nem com quem, era que, no Hemisfério Sul, se me colocasse de frente para a direção de onde vinha o vento, o centro da baixa pressão, ou seja, a área onde o mau tempo era mais intenso, estaria à minha esquerda. Usando essa regra simples, várias vezes eu, “ciscando” dentro de fortes torós, desviei o meu avião para o lado certo, onde encontrei melhores condições de teto e visibilidade.

8 DE JANEIRO, A NARRATIVA E OS FATOS

Percival Puggina

Arquiteto

puggina@puggina.org

Se por um instante você deixar de ver os acontecimentos do dia 8 de janeiro como são narrados, para analisá-los como registrados pelos próprios olhos, notará enorme diferença.

Segundo as instituições, durante um par de horas, a nação periclitou frente ao abismo de uma ditadura fascista. No horizonte imediato, haveria fogo e ranger de dentes porque ali, a olhos vistos, transcorria o “pandemônio”, ou seja, a reunião de todos os demônios, do terrorismo ao golpismo. Felizmente, dizem-lhe, a emergência foi debelada com os golpistas presos em ação fulminante e integrada dos bastiões da democracia, do Estado de Direito e das liberdades públicas.

Mil e quinhentas pessoas se envolveram em tal “intentona fascista”. Era uma ensolarada tarde de domingo. Sem banda, carro de som ou megafone, saíram do acampamento junto ao QG e marcharam em direção à Praça dos Três Poderes. Os homens, pela idade média, se militares, estariam quase todos na reserva; as mulheres eram intrépidas e ameaçadoras vovós e tias do Zap. Levavam cadeiras de praia, bandeiras, faixas. Enquanto a República vivia momentos tão decisivos, cantaram hinos, tiraram *selfies*, perambularam pela vastidão do despovoado local. Era uma praça sem garrafinhas de água e sem pipocas. Apenas um inesperado vendedor de algodão-doce veio do nada com sua colorida mercadoria para adoçar o “golpe”.

Em que pese tudo o que se diz sobre os riscos de uma população armada, nenhuma pistolinha sequer foi vista e, menos ainda, ouvida. Cerca de 10% dos golpistas partiram para uma arremetida final contra a desguarnecida e vazia Bastilha brasileira. Enquanto os demais, desde fora, gritavam “Não quebra! Não quebra!”, eles atacaram as vidraças republicanas e foram adiante, golpeando móveis e bens do patrimônio nacional. Dois dos três prédios invadidos já tinham sido objeto de tais crimes em outras ocasiões.

Enfim, pouco depois, um punhado de policiais militares do Distrito Federal surgiu e colocou todos a marchar de volta para a frente do QG, onde, na manhã seguinte, embarcariam na segunda ratoeira de sua malsucedida “intentona”.

A imensa maioria dos que foram à Praça dos Três Poderes era movida por temor. Temiam o braço pesado de um Estado que se agigantava assustadoramente sobre a nação. Acabaram comprovando nas suas vidas as razões do temor que sentiam.

POUSO DE UM F-103, MIRAGE, COM O MOTOR APAGADO

Elias Miana

Cel Av
(Jaguar 14)

Esta história começou a ser redigida em 1984, um pouco depois da ocorrência do incidente, a pedido de um companheiro, que desejava vê-la publicada em uma revista aeronáutica, como um meio de dar divulgação à comunidade aeronáutica, desse feito raro na história da aviação.

Começou, porque, pensando melhor sobre o assunto, concluí que não seria oportuna a publicação naquela época, tão próxima do fato, que, se agradou à grande maioria, também causou reação adversa por parte de alguns poucos.

Passados alguns anos, qualquer pudor em relatar o fato torna-se de todo dispensável, servindo, agora, sim, para entretenimento e, quem sabe, de algum proveito para algum companheiro.

Transcreve-se o texto, como iniciado naqueles idos, com pequenas correções, mais de ortografia, ressaltando que a história é narrada pelo próprio avião, o Mirage nº 4924.

Nunca consegui compreender por que fui batizado assim! Está certo, e até compreendo que certas pessoas tenham manias, costumes, desejos, que procuram atender, sem dimensionar os



danos que podem causar a seus semelhantes. Assim surgem aqueles nomes estranhos, que tanto vemos, ouvimos dizer, e nos causam espécie, quando não risos.

No meu caso, aqueles que me batizaram tinham por costume dar prenomes idênticos, diferenciando um do outro pelo segundo nome. Como se fosse assim: José Maria, José João, José...

Adotado esse critério, no país do jogo do bicho, tínhamos o Mirage Avestruz, o Mirage Burro etc., tocando-me, lamentavelmente, o Mirage Viado.

Desde novo fora vítima das maiores gozações. Mas avião não tem como recorrer à justiça pleiteando a mudança de nome, mais apelido que nome, a bem da verdade. Assim, suportava com o maior estoicismo a minha situação.

Mas agora, na minha idade? Quando me sinto velho, cansado, mal suprido durante anos, situação a que eu e meus irmãos sobrevivemos por amor-próprio e pelo impagável privilégio de voar.

Cansara-me da gozação e de tão pouca atenção para comigo. Cansara-me. Não via mais futuro. Não tinha mais horizonte. Estava acabado. Eu não suportava mais viver!

Sendo inteligente, pelo menos razoavelmente em termos atuais, à época, arquitetei meu pensamento. Eu sabia que não me deixariam ir simplesmente. Eu era, e sou, voado por pilotos que sabem o que fazem. Mais que isso, eu os amo e me sinto amado por eles. Não poderia causar-lhes dano. Teria de me satisfazer sem feri-los. E eu pensava ter encontrado a fórmula: criar uma situação tal que suas próprias normas me façam abandonado à minha sorte.

Por várias vezes ensaiei o procedimento. Cheguei curto de combustível por mais de uma vez, e os pilotos chegavam sempre curto, especialmente nas missões de combate! Mas como nem todos se aperceberam da deficiência que eu vinha criando, a possibilidade de feri-los era tamanha que eu abortava a conclusão. Queria a contribuição dos pilotos para o meu suicídio, mas não matá-los.

Chegou o dia. Eu, cansado, minhas mazelas aparentes, e não as viam. Resolvi que chegara a hora. Saí para o voo com um piloto de razoável experiência, que me queria muito, e, no fundo do meu ser também lhe queria muito bem. Ele por certo não se deixaria machucar pelo meu ato. A missão era das mais propícias. Era uma missão de combate dissimular, com um AT-26, Xavante.

Como todos sabemos, é fundamental que os pilotos, nesse tipo de missão, tenham o olho pregado em seu opositor e que varram o céu à sua volta para não serem surpreendidos. Atentos à sua aeronave, sentem-na, muito mais que ficar observando ponteiros e luzes, para os quais dirigem sua atenção em cheques breves e precisos.

Em decorrência, tudo se tornava mais simples. Bastaria repetir o que eu já havia testado, chegando desta vez até o final. Providenciei que o detotalizador não deduzisse todo o combustível consumido e não permiti que se acendesse a luz de baixo nível, que, convenhamos, é escandalosa. Meu piloto portou-se como era de se esperar. Engajou três combates, ficando sempre próximo a Anápolis, tão próximo que foi alertado pelo controle radar de que saíra da área, adentrando na terminal por mais de uma vez.

Tão próximo estava, que quando visualizou o detotalizador com 200 galões entendeu ser viável fazer mais um engajamento, por mais rapidinho que fosse. Afinal estava cerca de 30 milhas da base. Verdade é que o piloto estranhou o baixo consumo que eu lhe estava apresentando, mas como era a sua primeira missão contra uma aeronave de baixa *performance*, quis, para minha satisfação, entender que esse baixo consumo era devido à diminuição da arena de combate.

Quando encerrou o combate, fazendo o cheque de praxe, observou que o detotalizador indicava 100 galões, a distância da base de aproximadamente 28 milhas, e, estranhamente, o liquidômetro indicava 16 galões por tanque, ou seja, 32 galões, em tese, o bastante para voar 30 milhas. Imaginou que o liquidômetro estivesse baixo por efeito do último "G" que puxara, mas deixa estar que era, de fato, o combustível restante.

Observou a luz de baixo nível, não estava acesa. Acionou o botão que fazia movimentar as agulhas do liquidômetro. Elas não se movimentaram. Surgiu a dúvida quanto ao funcionamento do inversor que, logo a seguir, foi desfeita, estava operando.

Concluiu que aquele era o combustível restante e começou a fazer os cálculos de possibilidades. O combustível era, como já dissera, em tese, suficiente para atingir a base, ainda com o motor em funcionamento.



A altitude de 14.000 pés para a distância não contribuía muito para que o combustível fosse suficiente, apesar de ter entrado em regime econômico, logo no primeiro momento, e de estar, sob o controle do radar, dirigindo-se para a cabeceira mais próxima. Tomou a decisão de preparar-se para um pouso sem motor, mesmo que este ainda estivesse girando, por considerar essa a medida mais segura.

O céu apresentava uma pequena cobertura entre 8.000 e 14.000 pés, e eu não podia contar que ele, o piloto, proficiente em controle radar, fosse tão confiante a ponto de tentar o pouso sob controle cerrado do APP AN. Descuidara-me de um detalhe importante, mas estava feito, não havia como voltar atrás.

Penso que o piloto se considerava em vantagem sobre os outros pilotos, por confiar que a sua pequena estatura e pouco peso em muito lhe beneficiavam em caso de ejeção. Confiou-me que se sentia em condições de sair ileso, ainda que se ejetando no palier, naquele exato momento em que o afundamento para.

Não permitiu que se acionasse emergência enquanto o motor estava funcionando. Sabia que outros pilotos, na melhor das intenções de ajudar, colocar-se-iam em contato, dando opiniões, quando não fora uma ordem para que se ejetara. Somente serviria para tumultuar. Melhor não!

O motor apagou-se a 14 milhas, a 14.000 pés, quando já se encontrava dentro da camada de nuvens.

O controle lhe pergunta se vai se ejetar, recebendo como resposta o pedido de orientação e distância para a pista.

Como se perde a “boule”, horizonte artificial em forma de um globo, contendo os meridianos que informam os rumos à época ainda considerado um instrumento preciso e moderno, e que todos os aviões comerciais atualmente, e desde há muito, possuem muito mais modernos e precisos, o piloto fica compulsado a voar pelos instrumentos de emergência.

Não sendo estes agrupados, cria-se uma dificuldade adicional para o piloto, que tem de verificar seu rumo na esquerda superior do painel, sua atitude na direita inferior, velocidade um pouco acima etc.

Confesso que hesitei nesse momento. Voando dentro de nuvens, ainda que leves, o piloto poderia desorientar-se, entrar em atitude anormal, vindo a falecer, o que eu absolutamente não desejava.

Aguardei para verificar como se portava. Se não correspondesse ao conceito que tinha dele, prosseguiria no meu plano, mesmo tendo de admitir essa ocorrência imprevista e indesejada. O piloto correspondeu às minhas expectativas, embora, como era de se prever, tenha um pouco a acostumar-se ao cheque cruzado dos equipamentos, que, convenhamos, estão pessimamente distribuídos. Essa é mais uma das minhas deficiências que espero ver solucionada.

Nesse sentido, pareceu-me até divertido que, quando perguntado por sua altitude, respondeu, com uma franqueza invejável: – “deixa ver, nem sei que altitude estou cruzando”.

Resolvi, uma vez mais, desistir de meu suicídio, não queria mais meu pensamento, enfrentaria tudo: é uma boa causa. Tornei-me, pois, o mais cooperativo possível. Nós iríamos pousar.

Ele sabia como fazê-lo, havia treinado, apesar das condições não muito favoráveis, para não dizermos desfavoráveis, o seu conhecimento de mim e de controle radar iria nos possibilitar essa façanha.

O Controle Anápolis, TABA, não se ofendeu em ser chamado, durante toda a nossa descida, de THOR, isto era de menos. Tampouco tinha, de início, consciência da situação inusitada por que todos os três iríamos passar.

Ao primeiro contato, a primeira instrução de TABA foi para que iniciássemos a descida para 5.200 pés, no que não foi atendido, recebendo em resposta o pedido de confirmação de distância.

Transcreve-se:

– “Anápolis, estabilize pela esquerda 150°, descida econômica para 5.200 pés.

– O THOR, eu tenho quantas milhas?

– 20 milhas.

– É muito para iniciar a descida no momento. Okapa?

– OK. Informe sua altitude

– Eu estou agora na proa 150°, nível 130, minha conta corrente deve ser... ínfima.

– OK...

– Eu estou 00, confirme.

– OK. Mantenha a proa, está na proa da inicial pista 24, para pouso direto, confirme?

– Afirmativo, do jeito que der eu entro.

– OK.

– Confirme se deseja acionamento de emergência.

– Ainda não apagou.”

Lapso de tempo, em que entra o “Branco Dois” e recebe instruções para manter-se afastado, voando em segurança.

– “O Branco Uno, agora 13 milhas.

– OK. Vou manter este nível só um pouquinho mais, OK?

– OK. Informaremos quando cruzar a décima (milha).

– Ciente.

– Tá livre a pista pra mim, né, THOR?

– OK. TABA está com pista livre, temos um vento de 9° com meia dúzia, faça curva à direita, estabilize 170°.

– Direita 170°.

– Será vetorado para uma final para a pista 24.

– OK, companheiro, o motor acaba de apagar, eu estou 00.

– OK, acionando emergência, plotado, informe para a ejeção.

– Negativo. Qual a minha distância?

– OK. 8 milhas.

– 8 milhas... (com interferência) tenta o alinhamento pra mim.

– Afirmativo, mantenha a presente proa.

– Mantendo – Afirmativo, mantenha a presente proa.

– OK. Motor cortado.

– Avise caso vá fazer a ejeção. Estamos na escuta.

– Ciente. Estou agora, cruzando, não sei nem que nível, cruzando 13 mil.

– OK. Está fazendo curva à direita, deveria manter proa para encaixar na final.

- OK. Estou curvando pela esquerda, me pare aí, que estou com bússola de emergência.
- OK.
- Inicie uma curva leve à esquerda.
- Iniciando.
- Qual é a minha distância no momento?
- OK. Pare a curva agora.
- Parado.
- 5 milhas.
- 5 milhas! Vou baixar meu trem.
- OK.
- Daqui um pouquinho.
- OK.
- Curva à direita.
- Direita.
- Direita Top.
- OK, estou indo para a direita.
- Prossiga fechando mais à direita.
- Fechando, estou cruzando, que nível agora? Estou cruzando 9 mil.
- Fechando à direita, está a 4 milhas, entrando no alinhamento agora.
- OK. Manda eu parar a curva!
- Pare!
- Parada!
- A quatro milhas?
- Três, agora, fechando mais à direita.
- Mais à direita, trem em baixo.
- OK. Está avistando?
- Afirmativo!
- OK. Assuma a navegação.
- Assumindo a navegação, prepare.
- Assumindo a navegação, prepare a barreira.
- OK.”

Não se fala mais.

Aí, éramos eu e meu piloto. Ambos com um visual fantástico, embora não de todo diverso daquele que víamos durante o treinamento do tráfego simulado, tínhamos algo de marcante, algo de novo.

Dispensável recordar que, desde a 20ª milha, voávamos por instrumento. Certo que era leve, mas impedia totalmente a visão com o solo, com a Base, e, por consequência, não tínhamos como avaliar a nossa distância e o nosso alinhamento com a pista.

O controle radar fora perfeito, mas não impediu de chegarmos um pouco altos e desalinhados com a pista. Aí residia o fato novo, diferente dos treinamentos que efetuávamos. Não sabemos dizer, com segurança, se esse desalinhamento auxiliou-nos ou não, embora nos pareça que a visão desalinhada com a pista permitiu-nos uma melhor noção do afundamento, permitindo-nos um arredondamento perfeito.

Nós nos conhecíamos bastante, sabíamos do meu imenso afundamento, assim, o fato de estarmos altos não representava

maiores problemas. De mais a mais, já conhecíamos a barreira, e não restava nenhuma dúvida de que nos seguraria, apesar de termos tocado no meio da pista e chegarmos a ela, se não nos falha a memória, próximos dos 160 Kt.

Estávamos salvos. Meu piloto e eu.

Decidi-me por continuar existindo. Apesar dos pesares, do nome e das gozações, dos problemas de manutenção e de suprimento, voar, com estes pilotos, ainda enobrece e dignifica qualquer avião.

Até hoje, passados todos esses anos, continuam me gozando, mas reconhecem, embora bem mais velho, dei exemplos de perseverança, mantive-me disponível como poucos, e já tive a honra de ser considerado o melhor avião do Grupo.

A la chasse!

Bordell!

Contada a história pelo FAB 4924, resta-me, como instrumento desse desejo manifesto pela máquina, retratar o que se passou com o piloto, que escreve estas linhas.

Embora tenha recebido o reconhecimento de Altas Autoridades da Aeronáutica, imerecido, afirmo-o com convicção e sem falsa modéstia, porque, se não fosse viável, realizável, e com margem de segurança que, com meus conhecimentos e experiência, não me parecesse suficiente, nunca o teria feito.

Recebi, também – e também imerecidamente –, a oposição de alguns.

Houvera recebido, e aceito, convite para outra organização, que muito somaria aos meus conhecimentos e onde muito poderia contribuir para o controle de tráfego militar e as comunicações militares, operacionais e administrativas.

Assim, abandonei o sonho do jovem Cadete e Aspirante, que só é pertinente a Cadete e Aspirante, que era o de poder ficar até meus últimos dias montado em máquinas como o Mirage, para dedicar-me a outras áreas que, embora sem o mesmo sabor, sem o mesmo sal, sem a mesma satisfação, contribuíram para melhorias na operacionalidade da Aviação de Caça.

Dar-me-ia por feliz se tivesse convicção de que os pilotos, mais e menos experientes, mais ou menos antigos, aproveitaram da história para corrigir deficiências, para auxiliar uma melhor manutenção, para tratar os fatos como eles são, com realismo e isenção, sem vaidades, sem orgulhos feridos, preservando o espírito imorredouro da Caça, que eu entendo ser fazer o melhor, sempre o melhor, para a operacionalidade, para a missão, e não para si próprios.

Talvez, para encerrar, fosse admissível transcrever frase da lavra do Excelentíssimo Sr. Ten Brig Fernando de Assis Martins Costa: “Os nossos oficiais superiores deveriam ler mais nossas publicações técnicas e menos o tico-tico”.



Albertinelli Mariotto, Madonna e criança.

O ENGRAXATE TUÍSTE

Uma Mensagem de Natal

Astor Nina de Carvalho Netto

Ten Brig Ar

astornetto@yahoo.com.br

Mais uma vez, chegamos ao Natal. O tempo parece voar com velocidade supersônica. Estamos lendo a última edição da *Revista Aeronáutica* de 2023. Nesta época natalina, quando o mundo se transforma e fica repleto de alegrias, inicialmente transmito os votos de um Feliz Natal aos devotos e competentes responsáveis pela publicação da nossa revista. Que, em 2024, a *Revista Aeronáutica* continue nos trazendo excelentes artigos, rememorando feitos e fatos gloriosos do passado da nossa querida Força Aérea. Quando se comemora o nascimento de Jesus e vem a lembrança de um Deus Menino, que nos deixou belas lições de amor, o meu pensamento se volta para o passado e recorda um grupo de garotos que marcou a vida de quatro integrantes da Turma de 1963.

Em fevereiro de 1964, Aspirantes, chegamos a Natal como estagiários do 5º Grupo de Aviação. Participamos da vida social da cidade, íamos aos encontros dançantes do Aeroclube, do ABC e do América, animados por músicas dos Beatles, de Elvis Presley e de Ray Conniff. Era a época em que o samba e o bolero muitas vezes cediam lugar ao *rock and roll* e ao *twist*. Naqueles encontros, vários conheceram as suas futuras esposas e companheiras de uma vida.

Na Base Aérea, meninos e adolescentes atuavam como engraxates e lavadores de carros. Sem sapatos, calçando sandálias havaianas, com os pés sujos pela poeira, quase todos analfabetos, trabalhavam pela sobrevivência e almoçavam no rancho. A alimentação era muito importante para eles. No grupo, destacava-se o Tuíste, um dos mais velhos. Com 16 anos, tinha esse apelido por ser portador de uma síndrome caracterizada por tiques e problemas motores que faziam com que os seus deslocamentos fossem difíceis, semelhantes aos de um dançarino de *twist*, marcados pelo contínuo balanço da cabeça, dos braços e das pernas, daí o apelido de Tuíste. Em razão da deficiência motora, ele engraxava com dificuldade, passava a graxa com os dedos da mão abertos, e, a seguir, também com dificuldade, usava escova e flanela, deixando os sapatos brilhantes.

O Bambini, o Schimidt, o Sobreira e eu resolvemos alfabetizar aqueles meninos e adolescentes, dando-lhes aulas após o expediente. Várias providências foram tomadas. A Escola da Base, vazia depois das 16:00 horas, foi o local ideal para as nossas aulas. Com a orientação de uma professora da Escola, adquirimos um “kit” que foi distribuído para cada aluno. Nele estavam cartilha, tabuada, lápis, borracha e cadernos, sendo um de caligrafia. Conseguimos também que todos jantassem na Base. Para um melhor aproveitamento dos alunos, depois de

aprenderem o alfabeto, eles foram divididos em grupos de três, cada grupo com um Aspirante. O Tuíste ficou no meu grupo.

De início, aboli o uso do caderno de caligrafia, pois ele segurava o lápis com dificuldade e não conseguia escrever as letras dentro das pequenas linhas. Utilizando o método da cartilha, chegamos à palavra “banana”. Com foco no Tuíste, mandei que ele lesse b com a, e ele disse ba, depois n com a e ele disse na, novamente n com a e ele voltou a dizer na. Pedi a seguir que ele lesse a palavra por inteiro e ele leu banana. Mandei que ele repetisse e novamente ele leu a palavra banana. Depois disso, gritando, o Tuíste disse: eu sei ler. Aquela demonstração de alegria do Tuíste foi um dos maiores presentes que recebi na vida. Depois, ele demonstrou a sua gratidão, não permitindo que eu pagasse os seus serviços de engraxate e sempre dizendo “Aspirante, é um presente meu.” Ele tinha sentimentos grandiosos, um deles era a gratidão, virtude que nem todos têm e alguns, quando a têm, nem sempre a demonstram no momento certo.

Em dezembro, com o estágio no 5º Grupo de Aviação concluído, deixamos todos os garotos alfabetizados. A nossa satisfação foi grande ao sentir que tínhamos contribuído para que, alfabetizados, aqueles meninos tivessem a possibilidade de melhor trilhar os caminhos da vida.

O Tuíste era conhecido e querido pelos estagiários da década de 1960. Um deles, servindo no Rio de Janeiro, o levou para conhecer a Cidade Maravilhosa. Lá ele ficou hospedado na Base Aérea do Galeão. Ao sair da Base, ele morreu atropelado por um ônibus. Aquele ônibus separou um espírito de luz de um corpo imperfeito.

Nunca esqueci aquele grupo de crianças. Em 1983, quando eu era tenente-coronel e o Território de Roraima era governado por um Oficial General da FAB, fui convidado pelo Major-Brigadeiro Vicente de Magalhães Moraes, meu ex-comandante e instrutor de B-17 no 6º Grupo de Aviação, para ser Secretário de Educação do Território. Um convite do Brigadeiro Moraes era irrecusável em razão de ele ter sido um dos melhores comandantes que tive, competente, amigo e sempre preocupado com o crescimento operacional dos seus comandados. Em Roraima, recordando os meninos de Natal, dei uma especial atenção à alfabetização e à educação básica. Lembrando ainda a importância das refeições feitas no rancho para aqueles garotos, procurei também aprimorar a merenda escolar.

Rememorando o passado, vejo que no presente ainda há muito a ser feito pela Educação e pelas crianças pobres do nosso País.

Nesta época natalina, quando a estrela de Belém ilumina a humanidade, recordo os meninos de Natal e vejo o Tuíste como uma estrela, brilhando na Casa do Pai Eterno.

A FAMÍLIA AERONÁUTICA

No lendário e saudoso “Campos dos Afonsos”, ao ser declarado Oficial Aviador, em 1958, o jovem Aviador, conduzido pelas asas da Força Aérea Brasileira, foi transferido para a Base Aérea de Fortaleza – CE, a fim de efetuar o Estágio na Aviação de Caça, naquela época, equipada com aeronaves F-80 – Shooting Star.

Nessa cidade, o Ten Av Alberto conheceu a jovem estudante Luiziane...

E foi assim que tudo começou... uma comunhão de vida amorosa e eterna.

Casaram-se em 1963... tendo a Força Aérea como protagonista e gênese de uma união matrimonial e instrumento na consolidação dos desígnios espirituais, quando transferiu um jovem Oficial do Sul, para o Nordeste, resultando no encontro de um jovem paulistano com uma linda cearense.



BODAS DE DIAMANTE MATRIMONIAL – LUIZIANE E ALBERTO SIAUDZIONIS

O casal tem quatro filhos: Felipe Alberto, Heloisa, Carlos Eduardo e Claudinha, e 10 netos.

Dos filhos, o primogênito – Felipe Alberto – é Oficial Aviador, Asp. de 1985, também piloto de caça e já na Reserva; os demais, Heloisa, Carlos Eduardo e Cláudia, formados e realizados familiar e profissionalmente.



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

