

An aerial photograph of a wide river, likely the Amazon, with several large cargo ships docked along the banks. Two C-54 transport aircraft are flying over the water. The title 'Revista Aeronáutica' is overlaid in yellow, with a stylized arrow graphic pointing right.

Revista Aeronáutica

ISSN 0486-6274

Número 325
2024

EXPEDIENTE

Out a Dez ▪ 2024

Presidente

Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Imagem de capa:
Cinco aeronaves
de bombardeio
B-17 sobrevoando
Recife.



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 Benéfico e Secretário-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) 2210-3212 - Opção 4
Terça-feira a domingo, das 9h às 17h30

Superintendente

Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro

Diretor Desportivo

Cel Inf Pedro Celso Gagliardi Palermo

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
Ass. da Superintendência – Cel Av Antônio Paulo Monteiro de Miranda

SEDE LACUSTRE

Estrada da Figueira, nº 1
CEP: 28930-000 - Figueira - Arraial do Cabo - RJ
Tel.: (21) 98849-8886 (21) 2210-3212 opção 5

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 do 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
Patrícia Mota

Administrativo

Matheus Martins

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial. As matérias são de inteira responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião da revista. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.

SUMÁRIO

2

Mensagem do Presidente

Marco Antonio Carballo Perez
Maj Brig Ar

8

Uma Missão Real de
Salvamento e Resgate...

Paulo Cezar Pereira
Cel Av

10

Um Amor de Base Aérea

Flávio Catoira Kauffmann
Ten Cel Av

14

Releiamos Camões
nos seus 500 Anos

William do Carmo Cesaer
Capitão de Mar e Guerra

20

O Comunista
e o Caçador

Mario Cesar S. Moreira
Ten Cel Av

24

Reminiscências
da Profissão

Maynard Marques de Santa Rosa
Gen Ex

26

Algumas
Considerações

Ives Gandra da Silva Martins
Jurista

28

Susto no Tirirical

Alberto Murad
Cel Av

30

Os Cristãos diante
dos Totalitarismos

Joseph Ratzinger

33

Encantamento *versus*
Realidade

L. N. Menezes
Maj Brig Ar

34

O meu Primeiro
Comandante

Astor Nina de Carvalho Netto
Ten Brig Ar

38

Lições da Tiririca

Tarcizio R. Barbosa

41

A Dimensão da Palavra

Hugo Barreto Macedo
Cel Av

42

H₂₀: Parte Importante...

Jesse Ribeiro da Silva
Ten Cel Dent
F. W. Koehler
Cmte

44

Dois Aviadores em um
Trem de Gado

Renato Paiva Lamounier
Cel Av

47

A Intentona Comunista

Luiz Ernani Caminha Giorgis
Cel Inf Ex

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Prezados leitores, civis e militares:

Estamos chegando ao final de 2024! Apesar dos contratempos para o País, foi um bom ano para o Clube de Aeronáutica, com grandes realizações nas nossas três sedes e resultados financeiros bastante satisfatórios!

Nossa Revista continua com bastante peso específico. Neste exemplar, estamos com quinze bons artigos, não só da caserna, mas também da conjuntura nacional. Aproveitem o conteúdo.

Como sempre, agradecemos aos nossos colaboradores pelas excelentes matérias enviadas. Essa parceria tem sido muito sinérgica!

Ressalto que os documentários do Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico, na plataforma YouTube, patrocinado pela Diretoria Cultural do nosso Clube, têm tido bastantes visualizações, demonstrando o interesse pelas palestras divulgadas.

Estamos chegando ao Verão, a tão aguardada estação para a maioria dos brasileiros. Tenham todos um Feliz Natal, juntamente com suas famílias, em torno de uma bela ceia, nunca se esquecendo de quem é o Aniversariante.

Desejamos um ótimo Ano Novo para todos. Que 2025 seja pleno de saúde, paz e muitas realizações. Continuaremos juntos durante todo o ano vindouro!

Brasil acima de tudo! Deus acima de todos!

Ótima leitura 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 29 de outubro, na Sede Central, a última aula da 13ª 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. Como sempre muito elogiado por todos, o curso teve a duração de oito semanas e a participação de cerca de 50 alunos.



Maria Aline



Maj Brig Vinícius, Ten Brig Mendes, Maj Brig Perez e Cel Araken



Ten Brig Mendes e Maj Brig Perez

Palestrantes

Fundamentos do Pensamento Brasileiro

Cel Av Araken

Arte Popular e Arte Clássica

Fernando Bicudo

Culturalismo

Cel Eng Osvaldo

As Bruxas da Noite

Cel Ex Daróz

Os Militares e a Política

Ten Cel Kauffmann

Pensadores Aeronáuticos

Ten Brig Mendes

Face Invisível da Guerra

Cel Av Póvoas

Aeronáutica e Soberania Nacional

Cel Av Póvoas

Apresentação Musical

Ernani Marones



Músico Ernani Marones



Baile do Aviador

Aconteceu, no dia 25 de outubro, no Clube de Aeronáutica, Sede Central, o tradicional Baile do Aviador, em comemoração ao Dia do Aviador e da Força Aérea Brasileira (FAB). O belo evento reuniu cerca de 400 convidados e, este ano, celebrou os 80 anos do desembarque do 1º grupo de aviação de caça na Itália. A sofisticação foi o ponto alto do Baile, que contou com a recepção do Grupo Histórico Azul Barateia utilizando fardas da época da Segunda Guerra Mundial, a decoração impecável, a animação das bandas Linha Vermelha e Mídia, além de DJ e outros atrativos.

Durante a noite, foram convidados a subir ao palco o Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Marcelo Kanitz Damasceno, o Comandante do Terceiro Comando Regional (III COMAR), Major-Brigadeiro do Ar Rodrigo Fernandes Santos, o Presidente da Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA), Major-Brigadeiro Engenheiro Alexandre Arthur Massena Javoski, e o Coordenador do Grupo Histórico Azul Barateia, Senhor Alberto Gomes Filho. O Comandante do Terceiro Comando Regional (III COMAR), Major-Brigadeiro do Ar Rodrigo Fernandes Santos, abriu a noite, dando as boas-vindas aos presentes e agradecendo a presença de todos. Na sequência, passou a palavra ao Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Marcelo Kanitz Damasceno, que destacou a celebração dos 120 anos de Casimiro Montenegro Filho, um visionário brasileiro cujas realizações marcaram a história da aviação, os 300 anos passados da partida de Bartolomeu de Gusmão, o “Padre Voador”, bem como os 80 anos do desembarque do 1º grupo de aviação de caça na Itália. Importantes nomes e feitos que foram eternizados nas páginas da história da nossa amada Força Aérea.

Ao final do discurso do Comandante da Aeronáutica, 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 Aviador de 2024 mostrou, uma vez mais, a importância da tradição e do conagraçamento de homens e mulheres que compõem a nossa Força Aérea Brasileira.





Da esquerda para a direita, Maj Brig Eng Alexandre Arthur Massena Javoski, Maj Brig Ar Rodrigo Fernandes Santos, Ten Brig Ar Marcelo Kanitz Damasceno, Comandante da Aeronáutica, e Sr. Alberto Gomes. Todos acompanhados por suas respectivas esposas.



Comandante da Aeronáutica e oficiais da Força Aérea Brasileira

CRUZEX 2024



A Base Aérea de Natal (BANT) se despediu da CRUZEX 2024, o maior exercício de guerra simulada da América Latina. Em sua nona edição, a CRUZEX reuniu forças aéreas de 16 países, que, por duas semanas, conduziram intensos treinamentos e trocaram experiências em operações de alta complexidade, nas quais nações aliadas compartilharam conhecimentos para fortalecer suas capacidades de defesa.





**UMA MISSÃO REAL DE
SALVAMENTO E RESGATE
DO C-130E NO 1º/6º
GRUPO DE AVIAÇÃO**

Paulo Cezar Pereira

Cel Av

No dia 14 de janeiro de 1976, fui um dos protagonistas de uma das mais vibradoras missões de Salvamento e Resgate (SAR) da história do C-130E no 1º/6º Grupo de Aviação (GAV) em Recife. O 1º/6º GAV tinha uma missão tripla: reconhecimento foto, meteorológico e busca e salvamento. Todos os tripulantes eram qualificados nas três modalidades. Quando uma missão SAR era acionada, fotógrafos e meteorologistas tornavam-se observadores de busca.

O 1º/6º GAV treinava para uma missão de lançamento de carga com fardos de sobrevivência no sertão da Paraíba, com o ponto de lançamento em um alvo predeterminado, dentro do traçado de um padrão de busca simulada (TLC), a 1.000 pés de altura, localizado no interior de uma fazenda de propriedade do Capitão Cavalcante, médico do Esquadrão.

Naquele dia, eu, Cap Paulo Cezar, era o 1P, e o 2P, o Cap Nery, o avião FAB2459. A missão de treinamento foi encerrada aproximadamente a 75 MN de Recife na radial 350. Enquanto ascendíamos para o nível 180, ainda em contato com o Centro Recife, preparando a troca de frequência para falar com o controle de aproximação, começamos a ouvir umas mensagens entrecortadas em inglês. O Nery falou: “Paulão, parece que alguém está transmitindo *Mayday* na frequência do centro”. Mantive o contato com o centro ainda subindo e nos aproximando da entrada da TMA, e, depois de uns instantes, o chamado se repetiu, embora fraco. Um C-47 do Correio Aéreo Nacional (CAN) tentava ajudar a aeronave em emergência. Atingimos o FL 190, entrando na TMA a 54 MN norte, na radial 350, e, quando a aeronave chamou novamente, entramos em contato com o SAR 2459 perguntando qual era a emergência. O piloto respondeu dizendo ser a FAA nº 85 (*Federal Aviation Agency*) e que estava na radial 170, diametralmente oposta a nós em relação ao VOR Recife, o nível de voo era acima do FL 400 naquele momento, porém estava a mais de 250 MN com curto combustível (menos de 1.000 libras) e sabia que não poderia chegar ao aeródromo para o pouso. Falei com ele em inglês, e ele disse que teria de amerissar para não perder o controle do avião por falta de pressão hidráulica. De nossa parte, aceleramos o Hércules para a velocidade limite, aplicando a potência máxima e uma razão de descida, mantendo o curso no VOR, passamos sobre Recife e continuamos a descer reto na radial 170. As mensagens sucessivas foram entremeadas de pesados silêncios. Passando pelo nível 300 com 400 libras a 200 MN, passando nível 200 com 250 libras no totalizador a 140 MN. De repente ele acelerou a descida e reportou iniciando

o pouso na água a 85 MN. Sua mensagem foi: “*I’m gonna ditch now, I’m gonna ditch now, I’m gonna ditch now!*” (faei uma amerissagem forçada, agora!).

O silêncio foi total depois disso, e continuamos nossa descida para 1.000 pés com os observadores de busca posicionados nas janelas de vidro do RHC-130; 5 minutos após a última mensagem, avistamos uma mancha de óleo bem à frente do nosso avião. Iniciei uma curva de reversão sobre a mancha e, terminando, avistamos o bote salva-vidas redondo, onde estavam três pessoas: duas saltitando e acenando, e uma deitada. Lançamos um dos nossos conjuntos de salvamento com a técnica de envolvimento dos sobreviventes pelo vento, e assim foi feito. Entramos em contato com o Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico (SALVAERO) de Recife para o resgate. Fomos informados de que, pelo adiantado da hora, já passava de 17h30 (depois do pôr do sol na área), esse resgate seria executado pela Marinha. Permanecemos por mais 3 horas em órbita sobre o alvo, marcamos bem a posição e, depois de informados de que o barco estava a caminho com 8 nós de velocidade, retornamos à base. A estimada de chegada do resgate dos sobreviventes era às 5h da manhã do próximo dia 15 de janeiro. Decolamos, no dia 15, Cap Paulo Cezar, Cap Rui e Cap Nery no FAB 2460 (Missão VBS), para orientar a aproximação do barco ao local dos sobreviventes. Às 5h30 o barco estava a 24 MN à direita do alvo, e observamos por 3 horas a navegação de resgate. Retornamos à Base, e à tarde Nery e eu fomos ao porto de Recife ver a chegada do navio com os sobreviventes. Ao cumprimentá-los, mostraram-se muito entusiasmados com a rapidez com que a Força Aérea Brasileira (FAB) conseguiu encontrá-los e resgatá-los. Os três tripulantes eram todos pilotos inspetores da FAA em missão de treinamento internacional (cada um tinha mais de 15.000 horas de voo). Um deles relatou que decolaram de Dacar (Senegal) com destino a Recife e que estavam voando pelo piloto automático e navegação inercial, e ocorreu um grande desvio à esquerda que demoraram a perceber. Quando se localizaram, descobriram que não iriam chegar. O piloto e o copiloto sobreviveram ao pouso na água. O terceiro tripulante feriu-se gravemente durante a amerissagem, porque ficou em pé entre os outros dois, observando o toque no mar, que foi muito violento. O ferido foi levado para o bote salva-vidas e sobreviveu por umas 4 horas. Esta missão resultou em diversos elogios individuais para nós, os pilotos, e ainda uma citação elogiosa da FAA para a FAB vinda do governo americano.

UM AMOR DE BASE AÉREA

Flávio Catoira Kauffmann

Ten Cel Av

kaureserva@gmail.com

A visão daquele rosto suave, emoldurado por lindos cabelos castanhos e por um sorriso encantador, que surgiu, no topo do muro da casa vizinha, nunca mais sairia de sua memória. Na verdade, ainda muitos anos depois, bastava apenas que ele fechasse os olhos, e a cena voltava clara, às vezes, até com a sensação olfativa da brisa ligeira, que, fugida do mar, chegava filtrada pelos arbustos de jasmim-da-noite do jardim da casa dela.

Ela, da mesma forma, nunca conseguiu explicar a si mesma a razão de ter resolvido ver quem, entre tantos amigos, chamava o nome de seu irmão, naquela tépida tarde de verão. Uma ação incomum, seguida pela visão de um garoto como outro qualquer, mas que se vestia como um americano, daqueles que se via apenas no cinema.

A família dele chegava de Marietta, na Geórgia, onde seu pai fizera o curso de um moderno avião de carga, comprado pela FAB...

Com o que ambos sempre concordaram foi sobre a mútua sensação de ligeira vertigem, que a partir de então passou a acompanhá-los sempre que pensavam um no outro, ou estavam na iminência de um encontro.

Nenhum dos dois poderia imaginar, mas, se houvesse uma visão do alto que pudesse abarcar todo o decorrer dos tempos, e somente assim, teria sido possível que entendessem que apenas se encontravam, cada qual, no ponto inicial comum de duas espirais diferentes de vida, posicionadas, por mero capricho do destino, simetricamente lado a lado. E que, exatamente por isso, se fadavam sentenciados, por esse mesmo destino, a se encontrar

e se afastar ainda inúmeras vezes no decorrer de seus caminhos, completamente entrelaçados a partir de então.

No entanto, naquela tarde quente de dezembro, no princípio da década de 1960, em que tantas coisas importantes já haviam acontecido, como o assassinato do Presidente Kennedy, e tantas outras viriam ainda a ocorrer, como a guerra do Vietnam e a chegada do homem à Lua, enlevo e encantamento eram as sensações que prevaleciam para ambos.

Do primeiro encontro à necessidade orgânica que passaram a ter um do outro, decorreram apenas alguns dias.

As longas conversas no portão, a constatação de que seus pontos de vista eram complementares, mas, sobretudo, o imenso prazer que encontravam na companhia um do outro, determinaram a inevitabilidade de uma escalada de sentimentos que levou ao namoro. Não antes sem muita dúvida e insegurança da parte dele, temeroso da rejeição, e a enorme preocupação dela, em não parecer excessivamente apaixonada.

Firmaram o compromisso a sós, em uma noite enluarada, em frente ao portão branco entre as casas, junto ao mesmo muro que lhes proporcionara o primeiro encontro, com um cálido beijo na face, já que naquela época só se beijavam na boca os casais com muita intimidade.

E aí começou o primeiro verão...

Um verão à beira da praia, de “camisa de goleiro e calça Lee” e, à exceção do jogo de “queimada”, com atividades sociais e esportivas separadas entre meninos e meninas, mas sempre cuidadosamente próximas, de tal modo que podiam sempre se olhar a distância e sentir aquela confortável sensação de prazer, em fazer parte dos sonhos um do outro.



Os batoteiros, Caravaggio.

À noite, havia a expectativa latente das festas, chamadas apenas de “arrasta”, organizadas sem qualquer motivo específico nas garagens das casas daquele primeiro conceito de condomínio, a Vila dos Oficiais do Galeão, onde podiam, então, permanecer de rosto colado e abraçados ao som das melhores baladas daqueles rapazes inovadores de Liverpool, que faziam a cabeça da juventude da época e escandalizavam alguns pais.

Pais esses que, vez por outra, mostravam a cara furtivamente nos salões, apenas para se certificar de que tudo estava dentro do aceitável e que, mesmo com algum excesso de ponche de rum, e sob o irrefreável signo da paixão, a tênue linha da respeitabilidade moral não seria de nenhum modo ultrapassada.

Em uma tarde dançante, na festa de lançamento da pedra fundamental do Hotel Internacional do Galeão, um projeto faraônico no topo de uma colina ao lado, que nunca chegou a ser inaugurado, quando quase todos já haviam ido embora, os dois namorados, distantes do mundo e abraçados ao som suave de Nat King Cole sussurrando “Sentimental Reasons”, firmaram, sem perceber, um compromisso que, certamente ouvido por algum querubim ocioso que passava por ali, passou a marcar o curso de suas vidas.

“Nunca deixariam de se amar!”

Ocorre que as palavras têm asas, e as juras dos apaixonados nem sempre são interpretadas corretamente pelos deuses de plantão. E, desse modo, o que parecia uma bênção, logo se transformaria em um carma, pesado e inevitável. Como a maldição do Manfred, de Byron, premiado com uma vida eterna, de infelicidade.

A primeira separação viria em poucos meses...

Discussões banais, ironias, como pequenas e afiadas farpas, orgulho na dose certa, soberba e teimosia, afastaram os namorados, ainda, e no entanto, profundamente apaixonados.

O segundo encontro, anos depois, entre confetes e serpentinhas, foi em um daqueles antigos bailes de carnaval do Clube de Aeronáutica na Praça XV, no salão, que hoje é o auditório do INCAER.

Ele, de pareô, e ela, de melindrosa, esbarraram-se em uma das voltas no salão, exatamente naquele momento em que a orquestra desacelerava, e a música rápida cedia lugar ao lento solfejar inicial das marchas-rancho, convidando os casais, mesmo os mais improváveis, a se abraçarem, como se não houvesse amanhã.

Entreolharam-se surpresos, e começou a tocar Máscara Negra. O beijo, profundo e sedento, desta vez na boca, foi inevitável. Era como se repentinamente descobrissem novamente aquela jura inicial, que os condenava eternamente ao amor.

As voltas, vertiginosas, do salão e do destino, apertaram seus compassos, enredando mais uma vez em suas teias os dois apaixonados, até o soar do “Último Clarim”. Beijaram-se ao som de “Cidade Maravilhosa”.

E, assim, começou o segundo verão...

Manhãs claras no Arpoador, corpos expostos, sol, surfe e sal, olhares ternos e risos. Tardes na matinê do Cinema Rian, um

sorvete de limão do Bob’s e confidências e carícias noturnas nos bancos de pedra da nova avenida Atlântica, em uma Copacabana ainda intimista, mas que mudava rápido, como diziam “em direção ao futuro”.

Amaram-se pela primeira vez, desajeitada e sofregamente, na areia da praia, sob a luz das estrelas e em meio aos barcos de pesca, junto ao Clube Marimbás, no Posto Seis, embalados pelo som de um novo cantor, um tal Tim Maia, que tocava no programa do Big Boy, na Rádio Mundial. “Quando o inverno chegar, eu quero estar junto a ti...”.

Mas os pontos de vista antagônicos, no entanto, já prenunciavam nova virada nos ventos...

Ele, realista e pragmático; ela, sonhadora e ativista. Ele, fazendo exame para a Força Aérea e incensando o “milagre brasileiro”, querendo voar aviões supersônicos de caça; ela, inconformada, subvertendo a ordem e planejando uma viagem a San Francisco, com flores no cabelo, para protestar contra a Guerra do Vietnã.

Desses antagonismos, aparentemente insuperáveis, surgiu a incompreensão, que, estendendo seu frio manto, sufocou mais uma vez a chama da paixão.

Afastaram-se novamente, agora, com promessas de ser para sempre. Mas, na juventude, “para sempre” é apenas uma falácia...

O terceiro encontro foi rápido, mas intenso, como a passagem de um cometa. Ele, noivo, de casamento marcado e a poucos dias da formatura na Academia da Força Aérea. Ela, passando o feriado na Vila dos Oficiais de Pirassununga, na casa de amigos de seus pais, arrisca um telefonema, talvez apenas para medir a força do antigo amor, e se surpreende com o aparecimento dele à porta, poucos minutos depois.

Passaria veloz o terceiro verão...

Dialética, ela tinha necessidade de falar, de contar suas experiências e suas andanças, para o único homem que sabia que a compreendia, por inteiro e sem disfarces, no que havia de mais profundo e verdadeiro em si mesma, e o qual, subitamente, se via na iminência de perder. E falou copiosamente, durante o almoço na Cachoeira de Emas, desnudando ainda mais cada pequena faceta de sua personalidade.

E ele? Maravilhado com a aparição dela, que tinha o dom de destruir, em um único e certo golpe, todas as convicções que havia, a duras penas, formado ao longo de todos aqueles anos de afastamento, pouca atenção conseguia prestar às palavras, concentrado em tentar gravar, no fundo da memória, cada fragmento daquele encontro, por menor que fosse, admirando-lhe os pequenos seios que ameaçavam pular fora do decote, a maneira como ela sibilava os “esses”, quando emendava os assuntos, o jeito como enfatizava os pontos-chaves, com a língua entre os dentes frontais, ligeiramente maiores e que lhe conferiam aquela aparência de “coelhinha”, ou mesmo quando, em algum ponto engraçado da narrativa, desandava em um riso fácil emoldurado pelas duas “cavinhas” nas bochechas.

Naquela noite quente, deitados em um cobertor sobre a relva, amaram-se novamente sob a luz das estrelas até que os primeiros

raios de sol viessem quebrar o encanto dele, que subitamente se recordava do compromisso assumido com outra, o que, apesar dos avisos dela, os afastaria mais uma vez, iniciando novamente um longo e equivocado ciclo de infelicidade.

Na quarta vez em que se encontraram, já eram adultos, cada um com seu fardo e sua história próprios. Ele, um divorciado com filhos; ela, amargando o fim de um longo relacionamento com a pessoa errada.

A verdade é que, no caso de ambos, era virtualmente impossível que encontrassem a “pessoa certa”, já que a lembrança platônica que cultivavam um do outro e a expectativa que mantinham de um dia ficarem juntos para sempre, terminariam sempre por aniquilar quaisquer tentativas de serem felizes em separado.

Mas, se adultos eram, também se haviam libertado, no entanto, de uma série de pruridos juvenis, o que descortinava uma enorme gama de possibilidades.

O choque maior foi dele, um piloto de caça em férias na Itália, ao descer do ônibus na Estação Termini, de Roma, e revê-la, agora maquiada como uma bela “*ragazza romana*”, esperando a bordo de uma Vespa, isso mesmo, um “*motorino*”, como chamam por lá.

Era o princípio do quarto verão...

A chegada no velho prédio na Via Veneto só não foi mais vertiginosa do que o sexo urgente, atrás da enorme escada de mármore de carrara em caracol, que ocupava o átrio.

Não havia elevadores nesses edifícios antigos do centro de Roma. E com ela parecendo uma loba esfomeada, “*doppio enamorata*”, dobraram a dose, aos gritos, mas ela garantiu que a vizinhança era de velhas surdas, e “*patzas*”, que nunca passavam por ali naquela hora. O que ele só descobriu não ser verdade ao ouvir o brado de indignação da respeitável senhora, alguns degraus acima.

“*Ma guarda qui spudoratezza!*”

Riram! E continuariam a rir por vários dias de Candelabro Italiano, fosse no “*gelatto con panna*” na Tre Scalini, na Piazza Navona ou, nos beijos, ao pôr do sol no Pincio.

Um verão de banhos de praia em Óstia e juras de amor nas escadarias da Piazza di Spagna...

E veio então nova e inevitável despedida, desta vez em technicolor no aeroporto de Fiumicino. E a nova separação fez jus à intensidade da despedida...

Longos anos e inúmeros verões se passaram, sem que nenhum dos dois, que, no entanto, ainda se acompanhavam a distância, tivesse coragem suficiente para quebrar o gelo...

Ela, agora uma executiva de uma grande e prestigiada fundação; e ele, um pequeno e bem-sucedido empresário.

Ela, às voltas com artistas e formadores de opinião, conseguia finalmente manusear a fabulosa ferramenta de resgate social por meio de ações afirmativas, tanto responsáveis quanto estéticas. A ativista obtivera finalmente uma alavanca, que lhe permitia mover o mundo...

Ele? Sempre pragmático, buscando o lucro calvinista e trilhando o impossível caminho de desbravamento, na fronteira

da tecnologia, por entender que sua vocação de empreendedor assim o exigia. Ainda o piloto de caça, visionário e decidido a se arriscar...

Ambos, no entanto, na solidão das noites mais escuras, em que as próprias estrelas, desinteressadas, pareciam ter seu brilho reduzido, ainda fugiam para aquele recanto da mente que os teletransportava automaticamente para o velho e metafórico portão da infância, na Ilha do Governador.

Por vezes diferentes, cada um deles quase cedeu, em pelo menos um momento, à tentação de telefonar, apenas para ouvir a voz amada no outro lado da linha. Mas, sem coragem, nenhum dos dois foi adiante e, dessa forma, permitiram que o tempo entre eles fosse pouco a pouco se infiltrando, acumulando e se transformando em algo sólido, como a camada de areia que se forma na praia entre as rochas constantemente banhadas pelo mar.

Súbita e despercebidamente envelheceram...

Velho! Era assim que ele se sentia ao descer do carro no Centro Gerontológico da Aeronáutica, o “*Velhódromo*”, edificado justamente sobre as obras inacabadas do antigo Hotel Internacional do Galeão. Os filhos o trouxeram, andava com certa dificuldade, ali ficaria melhor.

Não queria dar trabalho a ninguém!

Era hora do chá quando ela, levantando a vista, reconheceu imediatamente o novo hóspede da Casa. Ali estava ela, havia já um ano.

Tinha direitos, era filha de oficial da FAB – reafirmava sempre a si mesma.

E alternava momentos de perfeita lucidez, com outros em que se imaginava ainda vivendo na Itália. E, muito embora não tivesse qualquer dificuldade de reconhecê-lo, preferiu ficar em silêncio.

Temia menos pela juventude que lhe fugira do rosto, do que pela opinião dele sobre o efeito dos anos sobre sua aparência.

Ele, aparentemente, não a reconhecera.

Melhor assim! Melhor que guardasse apenas a imagem de outrora – concluiu, resignada.

Ficaram, naquela primeira tarde, ali sentados, em silêncio, em meio a alguns outros pacientes, frente a frente, durante longas horas, ouvindo um recital de piano. Ao som langoroso das Gnosiennes, de Erik Satie, evitavam se olhar. Ele, distante, e ela, temerosa de se fazer reconhecer.

Já quase anoitecia, quando ambos se levantaram para o recolhimento, e ele, finalmente, rompeu o silêncio.

Da enxurrada de palavras represadas, que mereciam ser ditas, apenas uma frase brotou:

“Você ainda aceitaria namorar comigo?”

Ela riu, e, rindo, com as covinhas que o tempo não levara, provocou o riso dele, o que magicamente coloriu o ar e transformou a ambos novamente em adolescentes.

E, assim, começou o último verão...

RELEIAMOS CAMÕES NOS SEUS 500 ANOS

Alocução proferida durante evento do Círculo Literário do Clube Naval,
em homenagem aos 500 anos do nascimento de Luís de Camões

William do Carmo Cesar

CMG

PORTUGAL ENTRE O PESAR E UMA ESPERANÇA

Na véspera do Natal de 1524, morria em Cochim o recém-empossado Vice-Rei da Índia, o célebre navegador Vasco da Gama. No mesmo ano, em Portugal, nascia Luís de Camões, que se tornaria um dos maiores poetas portugueses.

Fora um ano de tristeza para a história das navegações e conquistas portuguesas, mas também um ano de promessa, ainda não revelada, para a sua literatura.

As histórias desses dois vultos notáveis estão intimamente entrelaçadas e ligadas às navegações e aos feitos portugueses, às quais, por oportuno, acrescento a de um terceiro e ilustre nome: o Infante Dom Henrique, ainda que esses três famosos portugueses não tenham sido contemporâneos, pois cada um deles nasceu logo após a morte do outro.

AS GRANDES NAVEGAÇÕES LUSITANAS

Dom Henrique, como é sabido, foi o principal mentor e idealizador dos projetos das viagens marítimas e das conquistas lusas no além-mar. Graças a ele, que passou à história com o cognome de “O Navegador”, no final do século XV o Atlântico deixou de ser um mistério para as seguras e rápidas caravelas.

Vasco da Gama foi o executor da maior daquelas façanhas comandando a longa e pioneira viagem que inaugurou a tão almejada Carreira da Índia. Partindo do Restelo, em julho de 1497,

a bordo da Nau “São Gabriel”, de 100 tonéis de deslocamento, capitânia de uma frota de quatro navios, cruzou o Atlântico passando pela Madeira e por Cabo Verde, ultrapassou o Cabo da Boa Esperança e foi passar o Natal já do outro lado da África. Em seguida, subiu a costa africana, passou por Moçambique e Mombaça até alcançar Melinde, na região do atual Quênia. A partir dali, com a ajuda de um piloto árabe, Ibn Majid (1421-1500), cruzou o Mar da Arábia, ao norte do Índico, até chegar finalmente a Calicute, em 20 de maio de 1498. A partir dessa longa viagem, o tráfico dos exóticos produtos asiáticos deixaria de ser efetuado pelo Golfo Pérsico e o Mediterrâneo. Desbravadas suas águas, o Atlântico fora transformado em um mar português.

Camões foi o intelectual, o erudito que poetizou, de forma épica e admirável, aquele grandioso feito lusitano, em uma obra cuja fama eternizou-se para além das comunidades de língua portuguesa. Sobre sua vida, lembro-me de que, à época do ginásio, pouco estudávamos, mas, sobre sua obra, tivemos a oportunidade de conhecer pelo menos alguns dos versos mais expressivos do seu primeiro canto, os quais ficaram guardados em minha memória:

“Por mares nunca dantes navegados / Passaram ainda além da Trapobana...”

“Cantando espalharei por toda parte / Se a tanto me ajudar o engenho e a arte...”



“Cesse tudo que a Musa antiga canta / Que então valor mais alto se levanta.”

CAMÕES E SEU TEMPO

Vasco da Gama e Camões, como disse, viveram épocas distintas, este começando a sua caminhada pela vida no ano da morte daquele. Mas a viagem pioneira de Vasco da Gama à Índia uniu as suas histórias ao se tornar o mote inspirador do poema épico camoniano.

Camões não foi engajado marinheiro, mas tornou-se um homem do mar graças às viagens marítimas que realizou, enfrentando os mesmos mares bravios que o famoso navegador, em cruzeiros de longa duração a bordo de naus de características semelhantes, pequenas e desconfortáveis. Suas aventuras para além de Portugal começaram em 1548, no vizinho norte da África, em Ceuta, como soldado, onde experimentou a vida dura do serviço militar e provavelmente perdeu seu olho direito (D’Eça, 1880).

De regresso a Lisboa, tempos depois, partiu para viagem mais distante, com destino à Índia, fixando-se em Goa. Permaneceu no Oriente de 1553 a 1567, período no qual teve a oportunidade de descer a costa do Malabar, visitar Cochim, navegar pelo Mar Vermelho e pelo Golfo de Adem e alcançar provavelmente o mar da China, via Malásia.

Em 1568, iniciou viagem de regresso a Portugal, com passagem por Moçambique, na costa oriental africana, onde teria aprimorado e concluído *Os Lusíadas*, obra possivelmente elaborada em grande parte durante aquela longa jornada pelo Oriente. Chegou a Portugal em 1570 e, dois anos depois, conseguiu publicar este seu mais famoso poema épico.

CAMÕES MARINHEIRO E HUMANISTA

Em maio de 1967, adquiri um exemplar de *Os Lusíadas*, que guardo ainda hoje. A releitura desse livro permitiu-me perceber um pouco melhor a complexidade de cada um dos 10 cantos que compõem o épico poema, sua estrutura literária, suas citações históricas e mitológicas, e situar-me nos tempos de Camões e Vasco da Gama.

Nele também encontrei um perfil bem completo, a meu juízo, sobre Camões, traçado pelo poeta e linguista alemão Wilhelm Storck (1829-1905), tradutor de suas obras para o alemão, que assim descreveu o autor de *Os Lusíadas*:

“Filho legítimo do Renascimento, e humanista dos mais doutos e distintos do seu tempo, pelos múltiplos e variadíssimos conhecimentos em história universal, geografia, astronomia, mitologia clássica, literaturas antigas e modernas, poesia culta e popular, tanto da Itália como da Espanha, aproveitando-as com a mais perfeita exatidão” (Ramos, p. 14).

Em uma outra obra, *Camões Marinheiro*, do historiador português e almirante Vicente de Almeida d’Eça (1852-1929), o autor descreve Camões como um “conhecedor dos mares, pois

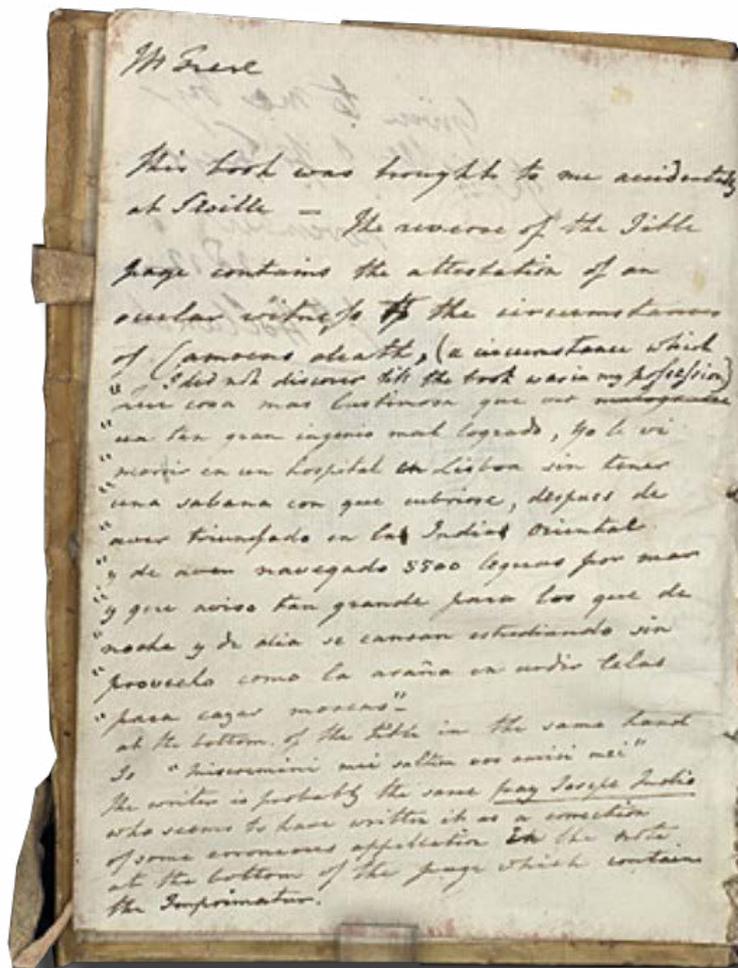
percorreu os oceanos, presenciou as tempestades e sofreu como marinheiro, em uma época em que a geografia, a astronomia e a náutica eram ciências, além de atrasadas, possuídas por poucos, e quando os reais perigos do mar eram ainda confundidos com os horrores e medos imaginários das Tradições do Mar Tenebroso” (D’Eça, 1880, p. 31, 35 e 48).

OS LUSÍADAS

Segundo o professor Braz da Silva (1972), autor do livro *Camões Marinheiro*, “Os Lusíadas é um poema do mar, e não é só poesia, é, na verdade, a própria navegação, em cantos magistrais”. De fato, já no primeiro desses cantos, em suas três estrofes iniciais, encontramos tema e propósito desse notável e clássico poema assim sintetizados:

Cantar e espalhar por toda parte os feitos heroicos do povo lusitano, suas viagens por mares nunca dantes navegados, suas descobertas, conquistas e o Novo Reino que edificaram na longínqua Ásia e exaltar o surgimento dos lusitanos, heróis maiores que os antigos gregos e romanos cantados pela Musa.

Camões estruturou *Os Lusíadas* em 10 cantos, com 1.102 estrofes, cada uma com oito versos. A pioneira e histórica viagem de Vasco da Gama à Índia foi o mote inspirador do grande poema,



abordado na maioria dos seus cantos, como na partida da viagem, quando, após suspender do cais do Restelo, a frota foi deixando para trás a terra lusitana:

“Já a vista, pouco a pouco, se desterra / Daqueles pátrios montes, que ficaram; / Ficava o caro Tejo e a fresca serra / De Sintra, e nele os olhos se alongavam... (C5-3)

“Ficava-nos também na amada terra / O coração, que as mágoas lá deixaram. / E já depois toda se escondeu, / Não vimos mais, enfim, que mar e céu.” (C5-3)

E, no Canto 4, as dores das despedidas:

“Mães, Esposas, Irmãs, que o temeroso / Amor mais desconfia, acrescentavam / A desesperação e frio medo / De já nos não tornar a ver tão cedo.” (C4-86)

Canta-nos, ainda, o poema, as falas que um velho, de aparência respeitável entre as gentes que se despediam na praia do Restelo proferia, dirigidas aos navegantes, falas revoltadas e contrárias às viagens e às conquistas portuguesas no além-mar:

“Mas um velho, de aspecto venerando... / A voz pesada um pouco alevantando / Que nós no mar ouvimos claramente, / cum saber só experiências feito, / Tais palavras tirou do experto peito... (C4-94)

Ó, glória de mandar, ó, vã cobiça / Desta vaidade, a quem chamam Fama!! / Que castigo tamanho e que justiça / Fazes

no peito vão que muito te ama! / Que mortes, que perigos, que tormentas, / Que crueldades neles experimenta! (C4-95)

Oh! Maldito o primeiro que no Mundo, / Nas ondas velas pôs em seco lenho! / ... Mas contigo se acabe o nome e a glória!” (C4-12)

Mas logo os navios começaram a singrar as águas do Atlântico, passando pelas ilhas descobertas no tempo do Infante, em demanda de oceanos nunca dantes navegado, assim cantado nos seguintes versos:

“Assim fomos abrindo aqueles mares, / Que geração alguma não abriu, / As novas Ilhas vendo e os novos ares / Que o generoso Henrique descobriu;... (C4-4)

Passamos a grande ilha da Madeira, / Que de muito arvoredo assim se chama; / Das que nós povoamos, a primeira, / Mais célebre por nome que por fama.” (C5-5)

Não faltaram belos versos sobre a bravura dos navios a vela enfrentando as ondas:

“Já no largo Oceano navegavam / As inquietas ondas apartando; / Os ventos brandamente respiravam, / Das naus as velas côncavas inchando;... (C1-19)

Nos altíssimos mares, que cresceram, / A pequena grandura dum batel, / Mostra a possante nau, que move espanto, / Vendo que se sustem nas ondas tanto...” (C4-74)

E a vigilância por quartos de serviço, prática comum a bordo ainda hoje. Como não nos lembrarmos dos tantos e intermináveis “zero às quatro” nos passadiços dos navios, muitas vezes entediados, quando navegando escoteiros, isolados, na escuridão dos mares?

“O Capitão ilustre, já cansado / De vigiar a noite, que arreceia / Breve repouso então aos olhos dava / A outra gente a quartos vigiava;...” (C2-60)

Já no Índico, como cantado nos versos a seguir, a Vasco da Gama foram oferecidos os serviços de competente piloto, como o árabe Ibn Majid, que guiou a frota na travessia até a costa indiana. O piloto a bordo, com acumulado conhecimento e prática, era fundamental naqueles tempos de instrumentos de navegação primitivos e cartas náuticas indisponíveis.

“Piloto aqui tereis, por quem sejaís / Guiado pelas ondas sabiamente. (C1-55)

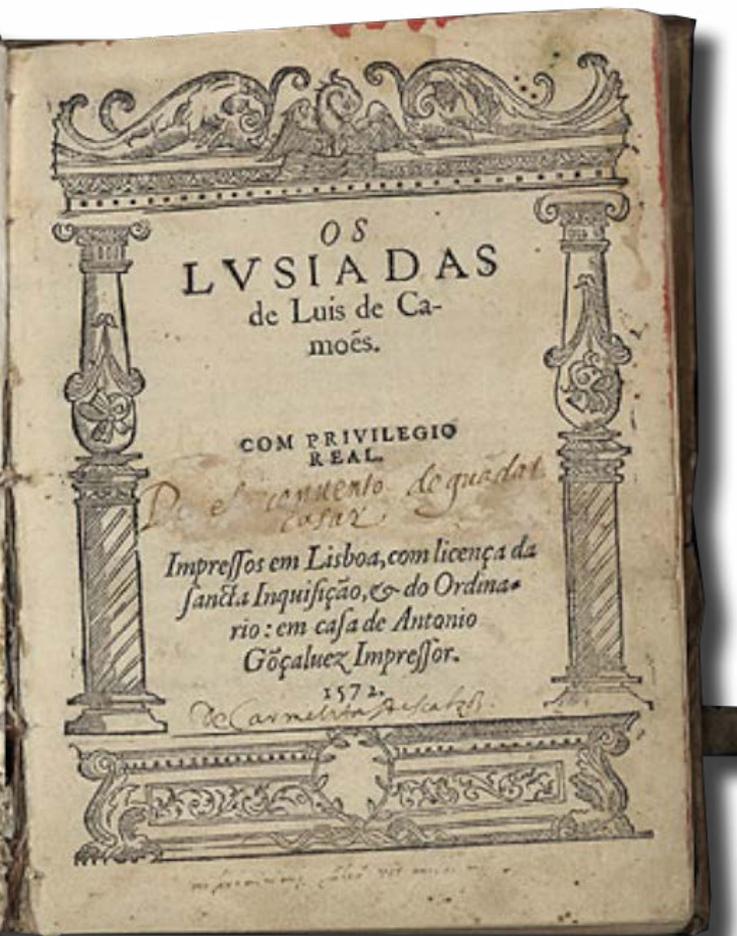
E se vier do mar, desbaratado, / Do furioso vento e longas vias, / Aqui terás de limpos pensamentos / Piloto, munição e mantimentos.” (C2-88)

O uso daqueles então primitivos instrumentos náuticos, essenciais para as observações astronômicas, também é destacado nos versos do poema: “Pelo novo instrumento do astrolábio, / Invenção de sutil juízo e sábio.

... Me detenho em tomar do Sol a altura.” (C5- 25 e 26)

E os perigos, as tempestades, as tormentas que só os homens do mar conhecem, como os nautas portugueses, que as enfrentaram com bravura, cantadas em várias estrofes:

“Contar-te longamente os perigos / Cousas do mar que os homens não entendem / Súbitas trovoadas temerosas / Relâmpagos, que o ar em fogo ascendem, / Negros chuveiros,



Um dos exemplares da primeira edição de *Os Lusíadas*, impressa em 1572, em Lisboa.

noites tenebrosas, / Bramidos de trovões que o mundo fendem.
(C5-16)

No mar, tanta tormenta e tanto dano / Tantas vezes a morte apercibida.” (C1-106)

Como na difícil aproximação do Cabo da Boa Esperança, onde as águas dos Oceanos Atlântico e Índico se encontram, e o mar se apresenta quase sempre bravo:

“Quando uma noite, estando descuidados, / Na cortadora proa vigiando, / Uma nuvem, que os ares escurece, / Sobre nossas cabeças aparece. (C5-37)

Tão temerosa vinha e carregada, / Que pôs nos corações um grande medo: / Bramindo, o negro mar de longe brada, / Como se desse em vão nalgum rochedo.” (C5-38)

Ocasão em que, diante do assombroso episódio, o Comandante suplica a Deus:

“Ó, Potestade (disse) sublimada, / Que ameaço divino ou que segredo / Este clima e este mar nos apresenta, / Que mor cousa aparece que tormenta?” (C5-38)

Surge, então, uma figura horrenda, parecendo vir das profundezas:

“Se nos mostra no ar, robusta e válida / De disforme e grandíssima estatura;... (C5-39)



Quem és tu?... pergunta-lhe Vasco da Gama.

... Me respondeu, com voz pesada e amara... (C5-49)

Eu sou aquele oculto grande Cabo / A quem chamais vós outros Tormentório...Aqui toda a Africana costa acabo / Neste meu nunca visto Promontório...” (C5-50)

A robusta e estranha figura era o gigante Adamastor, que, segundo a mitologia grega, ao se rebelar contra os deuses, foi derrotado e transformado no Cabo das Tormentas, no extremo sul da África, episódio mitológico muito bem explorado por Camões.

Essa passagem me trouxe à memória a nossa viagem de Guardas-Marinha (GM) quando, na noite de 15 para 16 de agosto de 1968, o saudoso Navio-Escola “Custódio de Mello” navegava entre os cabos das Agulhas e da Boa Esperança, no extremo sul da África, em demanda da Cidade do Cabo. O mar batia fortemente, fazendo com que o velho Navio-Escola jogasse como nunca havia feito em toda a viagem, com inclinações superiores a 35 graus para cada bordo. Na cobertura dos GM, quase ninguém dormiu, rolando nos beliches de uma borda à outra, naquela noite penosa, mas divertida. Pela manhã, entramos na belíssima baía da Cidade do Cabo e tudo se acalmou.

Bem, voltemos aos *Lusíadas*.

Ultrapassado o Cabo, a frota de Vasco da Gama penetrou no Índico e, após cruzar suas águas, alcançou a costa indiana, marcante episódio assim cantado nestes belos versos:

“Quando da etérea gávea um marinheiro, / Pronto com a vista:

Terra! Terra brada. / Salta no bordo alvoroçada a gente, / Com os olhos no horizonte do Oriente. (C5-24)

Quando da celsa gávea os marinheiros / Enxergam terra alta, pela proa... / Disse alegre o Piloto Melindano: / Terra é de Calecu, se não me engano...” (C4-92)

Belos cantos camonianos que vão se repetir ao final da viagem, quando os navios demandaram Lisboa e a alegria tomara conta das tripulações em razão do regresso ao querido Portugal e do prazer de contarem sua façanha:

“Assim foram cortando o mar sereno, / Com vento sempre manso e nunca irado / Até que houveram vista do terreno / Em que nasceram, sempre desejado. Entraram pela foz do Tejo ameno / E a sua pátria e Rei temido e amado... (C10-144)

Levando alegres novas e resposta / Da parte Oriental para Lisboa... (C9-16)

O prazer de chegar à pátria cara, / A seus penates caros e parentes, / Pera contar a peregrina e rara / Navegação os vários céus e gentes...” (C9-17)

Nos derradeiros versos, a grande poesia épica nos canta um episódio ocorrido em Éfeso, quando o filósofo grego Formião discursava diante do general cartaginês Aníbal sobre a arte da guerra e é criticado pelo experiente general por seu saber apenas teórico. Ao versar sobre o evento, Camões nos oferece uma admirável lição sobre

a arte da guerra e a disciplina militar, que não é aprendida, assimilada, desenvolvida, senão com o conhecimento e a prática, o adestramento:

“De Formião, filósofo elegante / Vereis como Annibal escarneia, / Quando as artes bélicas, diante / Dele, com larga voz tratava e lia. A disciplina militar prestante / Não se aprende, Senhor, na fantasia, / Sonhando, Imaginando ou estudando, / Senão vendo, tratando e pelejando.” (C10-153)

Finalizando, o poeta expõe sua longa experiência, seu talento e reconhece o seu incomum e pleno valor:

“Nem me falta na vida honesto estudo, / com longa experiência misturado, / Nem engenho, que aqui vereis presente, / Cousas que juntas se acham raramente.” (C10-154).

CAMÕES NÃO FOI APENAS OS LUSÍADAS

Luís de Camões é considerado, também, um dos melhores poetas líricos portugueses. Não posso deixar de apresentar, portanto, alguns versos de seus melhores poemas, que tomei emprestados do belo livro *Cinco séculos de sonetos portugueses*, da saudosa Professora Cleonice Berardinelli, a mais longeva integrante da Academia Brasileira de Letras, que nos deixou em 2023, aos 106 anos, uma especialista em poetas lusitanos. Sobre o amor e a dor:

“Amor é fogo que arde sem se ver / É ferida que dói e não se sente; / É um contentamento descontente; / É dor que desatina sem doer.”

A saudade e a tristeza:

“Alma minha gentil, que te partiste / Tão cedo desta vida, descontente, / Repousa lá no Céu eternamente / E viva eu cá na terra sempre triste.”

A beleza bucólica da natureza que conforta:

“A fermosura desta fresca serra / E a sombra dos verdes castanheiros, / O manso caminhar destes ribeiros, / Donde toda tristeza se desterra...”

CAMÕES E O FADO

As líricas camonianas, como podemos observar nos breves versos acima, expõem de modo intenso o amor, a dor, a saudade, a tristeza, a beleza... estas características, por suas similitudes com o canto nostálgico e melancólico do Fado, o mais tradicional estilo musical português, atraíram fadistas famosos, de várias gerações, que começaram a musicar aqueles versos em seus cantos. Não por acaso, duas Rodrigues, admiráveis fadistas de épocas distintas, bem representam, na minha apreciação, essa ligação entre Camões e o Fado: a divina Amália Rodrigues, da década de 1960, e a moderna Lina, da geração de cantoras do início dos anos 2000.

Amália da Piedade Rodrigues, também autora de poemas, lançou seu disco “Amália canta Camões”, em 1965. Lina Cardoso



Rodrigues interpretou o papel de “Amália” em musical em 2005 e, nestes 500 anos do poeta, lança o projeto *Fado Camões*, álbum em que, como diz o Portal do Fado, a fadista dá voz à poética de Luís Vaz de Camões (Portal do Fado.net, 2024).

Lina declarou, em uma entrevista naquele mesmo portal, que, ao ler a biografia de Amália, observou que ela considerava Camões “o maior fadista que existe e que ele não era para estar fechado numa gaveta nem numa estante!” (Portal do Fado.net, 2024).

Têm razão as duas fadistas: é tempo de tirarmos Camões de nossas estantes e de voltarmos a ler seus belos poemas épicos e líricos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERARDINELLI, Cleonice. *Cinco séculos de sonetos portugueses de Camões a Fernando Pessoa*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2013.

CAMÕES, Luís de. *Amor é fogo que arde sem se ver*. Rio de Janeiro: Ediouro, 1997.

CAMÕES, Luís de. *Os Lusíadas*. Edição organizada por Emanuel Paulo Ramos. Porto e Belo Horizonte: Porto Editora e Edições Tapir, s.d.

D’EÇA, Vicente de Almeida. *Luís de Camões Marinheiro*. Empreza Horas Românticas, abril 1880. Livro digital.

SILVA, A. M. Braz da. *Camões Marinheiro*. Rio de Janeiro: INL, 1971.

TUFANO, Douglas. *Camões na sala de aula: lírica, épica*. São Paulo: Moderna, 2015.

O COMUNISTA E O CAÇADOR

Mario Cesar S. Moreira

Ten Cel Av

mario@aerosuporte.com

Corria o ano de 1986 com o Paralamas fazendo sucesso nas paradas com “Alagados” e o Tom Cruise, com o filme “Top Gun”, mostrando ao mundo todo o charme e as “sutilezas” do cotidiano de um “Piloto de Caça”.

Eu, no entanto, procurando um lugar na parte superior do armário lá de casa para guardar o meu capacete de voo (HGU), que me acompanhava desde o T-37 na AFA, e o meu macacão com a desgastada e querida bolacha do Avestruz. Para mim, começara um novo desafio, estava completamente fora de minha “zona de conforto”.

O voo de despedida do Grupo de Caça foi marcante, com amigos, o perfil, um ataque simulado a alvos navais, no litoral do Rio (Plataformas), com 6 F-5E. Eu liderando o Esquadrão com direito a um sobrevo de Búzios prosseguindo pelo litoral, cruzando a Baía pelo Cristo e pouso em Santa Cruz. Logicamente, seguiu-se uma ximboca. Um fecho memorável para uma fase memorável da minha carreira.

Passando a Grota Funda, no retorno para casa, intuí que sentiria saudades. O passo seguinte era uma incógnita que me estimulava, porém, eu não fazia a mínima ideia do que me aguardava.

Corria o governo do Presidente Sarney, primeiro Presidente civil após o período militar. O Ministro da Aeronáutica era o Ten Brig Moreira Lima. Eu partia para Brasília designado para o seu gabinete. Este estava pegando fogo... literalmente! Um incêndio acabara de consumir suas instalações, o prédio principal, na Esplanada dos Ministérios. O gabinete, então, foi, em parte e provisoriamente, acomodado nas instalações do então Comando Geral do Ar (COMGAR).

A situação era esdrúxula e muito ruim!

Os ventos da anistia sopravam benfezejos somente para a “esquerda”. Os militares e a FAB eram contínua e intensamente criticados. Se fosse hoje diríamos no vulgar “era tiro, porrada e bomba!”. A imprensa era impiedosa, e o relacionamento com o Congresso era péssimo, e sabíamos da dependência orçamentária que se seguiria.

O Oficial com maior trânsito e conhecimento político que tínhamos era o Brig Murillo Santos, Chefe do Gabinete, que havia sido Ajudante de Ordens e amigo para toda a vida do Presidente Castello Branco. Daí seu relacionamento amistoso com o Presidente, que fora escolhido por Castello Branco, em 1965, Governador do Maranhão, e várias outras figuras importantes, como Marcos Maciel, Antonio Carlos Magalhães, Heitor Ferreira de Aquino e tantos outros próceres políticos que admiravam Murillo Santos.

Essa situação de ataques constantes tirava a paz de todos, e particularmente do Ministro e do bem-humorado Murillo Santos, que dizia: “Como trabalhar assim? Temos de dar explicação, toda semana, para as várias crises ‘fabricadas’ a cada final de semana pelas revistas e jornais de domingo!”.

Aí surgiu a ideia, inspirada, se bem me recorde, pelo Brigadeiro Engenheiro Juvenal, oriundo do Rio Grande do Norte e com fortes ligações políticas com grupos liberais de direita.

Por que não contratar intelectuais e homens ligados a comunicação social para nos ajudar a entender e contrapor essa situação adversa. Note-se que à época a contratação de consultorias não era hábito (aliás, acho que nem hoje o é), porém, a própria diversidade de “empresas estatais ligadas ao Ministério” fosse um facilitador para tanto.

A ideia era boa, porém carecia, após uma análise APA (que eu só viria a conhecer mais tarde nos bancos da ECEMAR), de medidas mitigatórias de possíveis “consequências adversas”. Bem – minha tarefa foi essa – passei a ser a medida mitigatória.

Na prática reuniu-se um grupo, com a orientação do Brig Juvenal e o consentimento do Brig Murillo, composto por militares e civis coordenados pelo economista liberal Sergio Balbuena contando com o cientista político e jornalista, editor de opinião do jornal *O Estado de São Paulo*, Antonio Carlos Pereira, o Prof. Titular de Ciência Política da USP e editorialista do jornal *O Estado de São Paulo*, Oliveiros S. Ferreira, o Professor (PhD) de Ciência Política Alexandre Barros, o Jurista Miguel Reale, o Filósofo Paulo Mercadante, o Mestre em Ciências Políticas pelo

IUPERJ e jornalista Paulo Kramer e outros, dentre eles o filósofo e historiador Antonio Paim. Aí, com ele, o último, a luz vermelha (vermelha literalmente) acendeu!

O Cabo Valmir, ordenança do Ministro, filho de santo, líder da linha de atabaques da Escola de Samba da Ceilândia, chega na minha sala e diz: “Major, o Brig Fraga tá chamando o Sr. URGENTE lá no CISA (Centro de Informações e Segurança da Aeronáutica)!”. Note-se que eu, logicamente, havia submetido todos esses nomes ao CISA e à Assessoria Parlamentar, como era praxe a todos os que viessem a ter relacionamento com o Ministro ou com a FAB nesse nível.

Não faltavam surpresas para mim em Brasília, recentemente eu, achando que tinha feito bonito, havia pousado um HS em Canoas e garantido a agenda do Ministro em Porto Alegre. Porto Alegre estava fechado IFR, e eu havia feito um PAR (Aproximação de Precisão Radar)... ganhei uma advertência (mas, após esse procedimento, “useiro e vezeiro” na Aviação de Caça, foi liberado para quem tivesse treinamento). Andava escabreado. Entrei na sala, e o Brig Fraga pisando em ovos. Ele, visivelmente sério e circunspecto, me convidou a sentar, me ofereceu um café e foi direto ao assunto: “Moreira, quem te deu aqueles nomes que você encaminhou para a triagem de inteligência na semana passada?” Respondi: “O Brig Murillo”. “Como assim? ... Não pode ter sido ele”. (Murillo Santos era reconhecido por sua posição intransigente de Direita.) Eu disse: “foi sim, Senhor Brigadeiro!”. Aí ele se ajeitou no sofá e continuou: “Você conhece esse senhor, o Antonio Paim?”. “Nunca o vi...”. “Bem, há alguns nomes com algumas restrições, mas esse Paim... eu vou te contar”.

Pegou um documento e passou a me dizer: “Antonio Paim é um COMUNISTA no mais alto grau! Foi radiotelegrafista na FAB. Inteligente, se juntou ainda jovem ao Partido Comunista e foi treinado na URSS, onde constituiu família e se graduou na Faculdade de Filosofia da Universidade de Moscou”. Foi treinado para ser o substituto, no Brasil, de Luiz Carlos Prestes, o Presidente do Partido Comunista”.

Aquilo me chocou. À época, estudávamos, nas escolas da FAB, a “Guerra Revolucionária” (o conceito do “inimigo interno”, derivado da Lei de Segurança Nacional), o Marxismo e os movimentos comunistas globalizantes com lideranças exógenas ao País (Moscou e Pequim). Ali ele decidiu: “Moreira, me encaixa na agenda e vamos conversar com o Brigadeiro. Não vou levar ninguém, mas gostaria que você estivesse presente”.

Logicamente conversei com o Brig Murillo e, naquele mesmo dia, ao final da tarde, o Brig Fraga estava sendo recebido. O Brig Fraga repetiu para o Brig Murillo o que me havia relatado. Murillo Santos escutou atentamente e deliberou. Inicialmente agradeceu ao Brig Fraga por sua análise precisa e disse: “Estou ciente de tudo, mas imagino também que não haja nenhuma vinculação recente do Paim com o Comunismo. Por outro lado, todos sabemos que os ‘comunas’ não andam por aí fazendo propaganda. Fraga, de hoje em diante queria que você se juntasse a este grupo. O Moreira vai cuidar desse assunto de perto”.



Antonio Paim 1927-2021

Após a conversa com o Brig Fraga, o Brig Murillo me encarregou, pessoalmente, de acompanhar de perto o processo com “um olho no padre e o outro na missa”, ajudando o Paim no que fosse possível, e foi aí que conheci o COMUNISTA. Eu, um pouco desconfortável em trabalhar ao lado de alguém que já tinha sido “escrutinado” pelo Kremlin para ser líder comunista no Brasil. *C'est la vie!*

O Paim era circunspecto, fala baixa, mansa, incisiva, porém, afável. Eu penso, agora, que conheço sua enorme produção intelectual, que ele era extremamente modesto. Não desperdiçava nem tempo nem palavras.

Paim era baiano, nascido em 1927, em Jacobina, foi Sargento Radiotelegrafista da FAB, mas o destino o levou, ainda jovem, ao

Partido Comunista e no depois tornou-se um renomado filósofo e historiador brasileiro, conhecido por suas contribuições no campo do pensamento liberal e da história das ideias no Brasil.

Paim estudou filosofia na União Soviética, na Universidade Estatal de Moscou, o que inicialmente influenciou o seu conhecimento do marxismo. No entanto, ao longo de sua trajetória, o conhecimento das vísceras do marxismo fez dele um crítico ferrenho dessa ideologia, tornando-se então um dos principais defensores do liberalismo no Brasil. Um comunista que, com aguçado senso crítico, enxergou o contrassenso do comunismo de suas premissas, seus resultados e malefícios às populações, pontuando aí o cerceamento das ideias e da expressão.

Paim foi um prolífico escritor, com mais de 40 obras publicadas. Ele se destacou por seu trabalho em historiografia filosófica, com foco no desenvolvimento do pensamento político e filosófico brasileiro. Sua obra mais conhecida é *História das Ideias Filosóficas no Brasil*, de 1984, um extenso estudo sobre a evolução da filosofia no país. Além disso, ele foi o fundador do Centro de Documentação do Pensamento Brasileiro em Salvador, o mais importante acervo para a pesquisa filosófica no Brasil.

Durante sua carreira acadêmica, Paim colaborou com importantes instituições de ensino e pesquisa, como a PUC-RJ e a Universidade Gama Filho, onde ajudou a criar cursos de pós-graduação em pensamento brasileiro. Ele também desempenhou um papel fundamental na formação de uma nova geração de estudiosos da filosofia brasileira.

Além de seu trabalho acadêmico, Paim foi um destacado educador, reconhecido por sua capacidade de inspirar seus alunos a valorizarem a verdade e o rigor intelectual. Ele também exerceu uma crítica profunda aos desafios da educação no Brasil, contribuindo para debates sobre os rumos do ensino filosófico no país.

Paim passava alguns dias por mês em Brasília. Nessa época, passou a frequentar minha casa. Jantávamos amiúde, ele gostava de comida Nordestina. Lyse, minha mulher, passou a ser ávida participante daquelas conversas. Paim, na simplicidade do lar, era um conviva muito agradável. Suas histórias e a forma como descrevia sua vida pretérita eram cativantes, inclusive do seu casamento, que nos fazia viajar do frio de Moscou até a praia do Leme, na Zona Sul do Rio, onde o casamento teve seu fim, segundo Paim, devido ao que se tornou um intransponível abismo cultural. Logo senti a necessidade de tranquilizar o Brig Murillo, o que também o fez o Brig Braga. Paim era uma figura-chave daquele grupo. Sua autoridade intelectual e moral era inquestionável.

Um fato interessante foi quando da visita do então Chanceler da URSS, Eduard Shervardnadze, ao Brasil, então Ministro das Relações Exteriores da União Soviética (URSS), em 1988, que marcou um momento significativo nas relações diplomáticas entre os dois países. Shevardnadze, uma figura importante no governo soviético, desempenhou um papel crucial nas reformas de abertura e nos esforços de reaproximação da União Soviética com o Ocidente (*Perestroika*) e com as nações da América

Latina durante o governo de Mikhail Gorbachev. No Brasil, com o Presidente Sarney, o país vivia um momento de retorno ao que se pretendia ser uma normalidade política. A visita de Shevardnadze simbolizou a disposição da URSS em estreitar laços com países latino-americanos, especialmente com o Brasil, que tinha uma economia crescente e poderia ser um parceiro estratégico em termos comerciais.

Comentei o fato com o Paim, visto que eu e o então Maj Arprício Azevedo (posteriormente Ten Brig Chefe do Estado-Maior) havíamos sido designados para acompanhar a visita, enquanto no Brasil. Era uma missão absolutamente técnica. Paim então me deu um *briefing* e algumas “dicas” me falando da situação e dos possíveis interesses e ambições daquele “Georgeano”. Tive chance, durante o voo, de manter algumas conversas com Eduard. A primeira vez foi quando ele me convidou para uma refeição em sua área privativa. Espantei-me com a sofisticação: talheres de prata, louça e cristais da Bohemia, e toalhas de um imaculado linho branco! Socialismo...? Ele escutava com muita atenção. Qual não foi minha surpresa que, ao chegarmos em Brasília, o Ministro, após a recepção no Itamaraty, me chamou e disse: “Moreira, você e o Azevedo refaçam suas malas, o Russo solicitou que vocês continuem com ele na viagem pela América do Sul”.

Bem, aquela missão me trouxe a certeza de que as ideias sempre prevalecem, e o Paim teve a sensibilidade de orientar-me para “aquela prosa” com comparações evidentes de pontos comuns, não ideológicos, do Brasil com a URSS. Recebi, também, um conjunto de bonecas russas, matrioskas, gentil presente do Shervardnadze para minha filha à guisa de compensá-la pela minha ausência e a condecoração Mérito do Rio Branco, que recebemos *a posteriori* do Itamaraty e, *last but not least*, uma garrafa de vodka russa que repassei ao Paim!

Paim era, claramente, a voz que todos escutavam no grupo.

O objetivo desse grupo (Grupo de Estudo sobre Defesa) era entender o pensamento e a reação da elite intelectual nacional ao segmento militar e buscar pontos de convergência, no campo da Direita e do Liberalismo (Moreira Lima e Murillo Santos eram liberais intransigentes), que possibilitasse um arrefecer dos ânimos.

O mote seria discutir os grandes temas nacionais, pela ótica da Defesa Nacional, e o papel das Forças Armadas, propiciando a essas lideranças intelectuais (e outras do Executivo) um nível de informação e conhecimento da área militar (da Força Aérea) até então impossível para a intelectualidade civil. Esse grupo se reunia regularmente e visitou tanto as Organizações Militares como os grandes veículos de comunicação.

Como militares, tivemos a participação de Ten Brig Rosa Filho, Ten Brig Sócrates, Ten Brig Moreira (Marcio Nóbrega de Airosa), Maj Brig Menezes, Maj Brig Juvenal, Gen Sérgio A. Pires, Alte Dimas Coelho, Brig Fraga, Brig Adalberto, Cel Ó de Almeida e Cel. Av Josino. Eu ajudava na coordenação dos eventos e na compilação de dados. O então Cel Av Oliveira (depois Ten Brig) fazia a compilação final dos textos e das conclusões.

Pouco a pouco os frutos dessa iniciativa passaram a ser colhidos. Arrefeceram-se as críticas na imprensa e, quando elas ocorriam, havia “canais” para a contra-argumentação, quando e se fosse julgado interessante.

Os interesses da Aeronáutica, principalmente, no campo orçamentário, passaram a ser melhor entendidos propiciando terreno fértil para o nascimento de projetos como o SIPAM/SIVAM. Outras medidas de gestão internas se revelaram fundamentais mais tarde. Dentre elas, podemos citar a ampliação e a profissionalização do pessoal do CECOMSAER e da Assessoria Parlamentar, o estímulo à criação e ao desenvolvimento do INCAER – Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. O INCAER é um pilar fundamental para a preservação do patrimônio histórico e cultural da Força Aérea Brasileira, assegurando que o legado da aviação militar no Brasil continue sendo estudado e lembrado por gerações futuras. Nos dias de hoje, o INCAER persevera na sua missão e vem sendo o vetor que zela, com esmero, pela história e pelas tradições da FAB.

O Clube de Aeronáutica, fundado em 1946, por via do seu Departamento, mantém vivo, por meio do Curso Anual sobre o Pensamento Aeronáutico e Brasileiro, há 12 anos, o interesse pelo entendimento e pela discussão permanente do Pensamento Brasileiro, com ênfase no estudo do Pensamento Aeronáutico. Naturalmente sua “*rationale*” muito se assemelha ao citado grupo

que discutiu temas semelhantes, nos anos 1980 – inspirados os dois por Antonio Paim!

Na realidade, pode-se dizer que o Clube, neste mister de estudos com teor filosófico, é hoje, na FAB, um herdeiro natural da iniciativa dos anos 1980.

O Clube de Aeronáutica, na atualidade, procura balizar o entendimento de nossa sociedade *vis-à-vis* suas necessidades, a ética e os desenvolvimentos tecnológicos. No curso são vistos os grandes desafios e as ameaças de nosso tempo e como o Poder Aeroespacial se insere nesta realidade em constante transformação. O curso analisa a aventura do pensamento filosófico brasileiro de Tobias Barreto até o nosso “Comunista”, o Professor Doutor Antonio Paim, figura que a FAB teve a felicidade e a honra de acolher por um considerável período.

Ambas as iniciativas – a dos anos 1980 do GABAER e a atual do Clube de Aeronáutica – vêm lembrar que aqueles que detêm um enorme poder de destruição necessitam sempre da garantia moral de sua aplicação, o que só se consegue por meio da verdade, de uma ajustada reflexão ética e do pensamento filosófico. Para encerrar, nesses tempos ideológicos e polarizados, talvez coubesse, em síntese e contextualizando, parafrasear Immanuel Kant, um dos principais mentores de Antonio Paim: “Duas coisas devem ocupar o pensamento dos Combatentes do Ar: o céu estrelado sobre eles; e a lei moral dentro de cada um deles”.



Reunião do Grupo de Estudo do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico no Salão Nobre do CAER.

REMINISCÊNCIAS DA PROFISSÃO

Maynard Marques de Santa Rosa

Gen Ex



Na guerra, o que é moral está para o que é material, assim como 3 está para 1 (Napoleão Bonaparte).

Napoleão intuiu perfeitamente o valor da motivação como indutor do poder de combate e da liderança como catalisador dessa energia. Seu mais célebre adversário, o Duque de Wellington, afirmou que a simples presença do Imperador no campo de batalha acrescia o poder de combate francês com o equivalente a uma divisão inteira.

Há pouco tempo, o povo do Vietnã demonstrou para o presidente Gerald Ford que camponeses raquíticos altamente motivados eram capazes de superar o poderio militar mais pujante que já existiu na História. Portanto, a força moral da dimensão humana é o que realmente conta, e não a riqueza material.

A conjuntura atual do nosso País mostra uma estabilidade aparente, semelhante à paz dos pântanos, onde o impacto de um pedregulho provoca uma onda que traz à tona a lama do fundo e a espalha pela superfície. O que deu causa à insalubridade social existente foi a ausência de dissuasão militar durante a crise de transição de governo. Para entender que se trata do desfecho de um longo processo, passo a descrever o produto da minha observação pessoal ao longo da vivência dos altos escalões, a partir de 1995.

A autoridade militar no Brasil vem sendo mitigada, progressivamente, pela legislação. O processo é deliberado e imita a metáfora do sapo cozido, isto é, “Aumentando-se a temperatura da panela, gradualmente e de forma sutil, o sapo não reage e se mantém acomodado, até que, ultrapassado o limite suportável, ele morre”.

A escalada começou na Constituinte de 1988, sob motivação revanchista. A “Constituição Cidadã” extinguiu o Conselho de

Segurança Nacional (CSN), que representava a expressão militar no cenário político e tinha poder de veto dos empreendimentos nas áreas de Segurança Nacional, como a Faixa de Fronteira. Após extinto, passaram a proliferar as reservas indígenas, quilombolas e ambientais na Amazônia, patrocinadas por milhares de ONGs estrangeiras. E o Poder Militar ficou representado pelos ministros militares.

Em 1995, o governo do PSDB deu um impulso à escalada, com a introdução do conceito de teto histórico no orçamento militar e a redução de poder imposta aos comandantes militares de áreas, que perderam a atribuição de decretar prontidões e de empregar a tropa, passando a competência para o Ministro do Exército. Posteriormente, o próprio ministro perdeu essa atribuição, que ficou restrita ao Presidente e aos demais Poderes da República.

O passo seguinte foi a decretação do PNDH-1 (Plano Nacional de Direitos Humanos). Com base nele, criou-se a Comissão de Anistia e iniciou-se a perseguição aos antigos agentes da repressão. A primeira vítima foi o Cel Carlos Alberto Brilhante Ustra, ex-chefe do DOI do II Exército (Destacamento de Operações de Informações), que foi difamado pela mídia, sem direito de defesa, e processado na Justiça. A Instituição militar limitou-se a um apoio jurídico discreto e informal. Seguiram-se os “casos” Avólio e Fayad, igualmente indefesos.

Em 1998/1999, houve o lance decisivo da implantação do Ministério da Defesa. A modernização das estruturas de Defesa era uma necessidade estratégica, para garantir a interoperabilidade das Forças, racionalizar os gastos e otimizar a produtividade. No entanto, a motivação política era revanchista e tinha a intenção de limitar o papel histórico do estamento militar, o que afetou a configuração e a mentalidade do novo ministério.

O Ministro do Exército foi surpreendido com a solicitação de um representante da Força na Comissão de Trabalho, já com agenda marcada para o dia seguinte. Até então, sequer queria ouvir falar do assunto. Ante o inesperado, atribuiu-me a missão de representar o Exército, devendo providenciar, no prazo de 24 horas, uma relação das atividades comuns às Forças Singulares, passíveis de integração. O grupo de trabalho era chefiado pelo Ministro da Casa Civil, Clóvis Carvalho, e incluía o chefe do Gabinete Militar e representantes do MARE (Ministério da Administração e Reforma do Estado), das Relações Exteriores (Ministra Maria Laura), do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), do Exército (eu), da Marinha (CMG José Antônio de Castro Leal) e da Aeronáutica (um oficial PTTC). O Gen Cardoso chefiou a subcomissão de atividades comuns passíveis de integração.

Até então, as Forças Armadas tinham subestimado o projeto. O decreto deflagrou um clima de perplexidade e competição. A Marinha teve uma reação corporativista. Seu ministro flertava com a solução mexicana, onde há uma Secretaria da Marinha, autônoma e paralela à Secretaria de Defesa. Parecia uma saída inviável, por ser o Brasil banhado por um único oceano, enquanto o México se defronta com o Golfo do México e o Pacífico Norte; daí, possuir duas esquadras. As propostas foram centralizadas, retirando a liberdade de ação do seu representante, que só podia opinar a cada sessão seguinte, após ouvido o chefe.

O chefe do EMFA parecia almejar o futuro cargo. O Ministro da Aeronáutica, aparentemente, lavou as mãos e ignorou o processo. Seu representante na Comissão era um oficial PTTC em regime de rodízio. Portanto, as Forças Armadas defrontaram-se com o desafio despreparadas e enfraquecidas pela desunião. Disso aproveitou-se o chefe da Casa Civil para impor o projeto do PSDB, baseado na ideologia do “Controle Civil Objetivo”, de Samuel Huntington, que tem como lema: “A chave do cofre e a caneta em mãos civis”.

Percebi a tempo a intenção do governo de centralizar no futuro Ministério da Defesa os fundos institucionais das três Forças e seus respectivos centros de Inteligência e de Comunicação Social. Avisei ao ministro, que conseguiu impedir a fusão dos Centros, mas não pôde evitar a inclusão do Fundo do Exército na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Contudo, promovido em março de 1998, fui nomeado comandante da 10ª Bda Inf Mtz (Recife/PE) e liberado da Comissão, perdendo contato com o assunto.

A Medida Provisória que, posteriormente, instituiu o Ministério da Defesa, foi redigida sem consulta às Forças, e conferiu ao novo ministro atribuições inerentes a um comandante civil interposto entre os comandantes militares e o comandante supremo.

Criado o Ministério da Defesa em 1999, o Poder Militar caiu para o 2º escalão e passou a ser representado pelos comandantes das Forças Armadas, que são escolhidos pelo Presidente.

Em 2007, já no último posto da carreira, fui exonerado do Ministério da Defesa antes do término da minha comissão, após duas audiências em que representei o Ministro Valdir Pires

no Congresso e revelei a realidade das ONGs estrangeiras na Amazônia e os interesses por trás da demarcação da reserva indígena Raposa-Serra do Sol.

Em outubro de 2008, a escalada prosperou com a criação da Comissão da Verdade. A resistência militar foi aplacada por um acordo negociado pelo novo Ministro da Defesa, em que as investigações seriam estendidas ao período do Estado Novo. Por óbvio, considerei a solução insuficiente, já que não mais existiam integrantes do governo Vargas a serem investigados. Mas fui voto vencido e, para não me sentir omissos, fiz vazar na internet a mensagem que classificava a Comissão da Verdade como comissão da calúnia. O governo retaliou novamente mandando me exonerar da chefia do DGP. A decisão foi absorvida passivamente pela Força. Houve até comentários de que a minha atitude mais prejudicava do que ajudava a Instituição. E um companheiro chegou a me desaprovar em particular, ao comentar que: “Cada um de nós é responsável pelos nossos próprios atos”.

Em 2019, o governo Bolsonaro, inspirado no discurso dos valores morais, confiou cargos de confiança a quadros da ativa e da reserva, mas não se preocupou em corrigir as anomalias remanescentes. Em vez disso, contribuiu para desabonar ainda mais o estamento militar e reforçar a prevenção política, ao exonerar em massa os comandantes das Forças Armadas, em março de 2021. Como de costume, as instituições absorveram o choque com naturalidade.

Portanto, a reação à crise de 8 de janeiro de 2023 era perfeitamente previsível. É notório que houve imprevidência dos comandos, ao tolerarem concentrações populares em áreas de segurança dos quartéis. Ao admiti-las, ficou subentendido para o povo que: “quem cala, consente”. O desfecho em Brasília, onde mais de 900 acampados da praça dos Cristais terminaram expulsos e confinados pela Polícia Federal, fez desmoronar a credibilidade institucional e maculou fortemente a imagem da Força.

Não obstante, continua em curso a estratégia de constricção, agora estendida às demais forças de segurança. No âmbito do Ministério da Defesa, alguns titulares fizeram sondagens e tentativas de ingerência ideológica no ensino de formação militar, mas encontraram resistência cultural, pelo menos, até o momento. É provável que persista a intenção, por ser a tática mais eficaz de conquistar as mentes das novas gerações, como ficou provado nas universidades públicas.

No âmbito militar, parece que, com o passar do tempo, a lassidão alastrou-se, o idealismo que animava as antigas gerações foi cedendo espaço ao pragmatismo, e a passividade tornou-se rotina. A Instituição perdeu o elã.

“Em nosso valor se encerra a esperança que o povo alcança”. Se o perdemos, esvai-se a esperança popular e grassa o tédio. A convocação popular das Forças Armadas é arquetípica, e sua força emana do inconsciente coletivo. Em crises nacionais, como foram as de 1930 e 1964, aflora o arquétipo, e o povo cobra.

A Nação espera que cada soldado, marinheiro e aviador cumpra o seu dever.

ALGUMAS

Ives Gandra da Silva Martins

Jurista

igm@gandramartins.adv.br

Após a apresentação do excelente trabalho “Custo da insegurança jurídica”, trazido pelo professor José Pastore, presidente do Conselho de Emprego e Relações do Trabalho da Fecomercio-SP, durante evento realizado na sede da entidade, em conjunto com o Conselho Superior de Direito, que tenho a honra de presidir, fiz aos presentes algumas considerações, que compartilho com os amigos leitores.

A primeira foi sobre a filosofia do atual governo e a presente composição do Tribunal Superior do Trabalho (TST). Temos, indiscutivelmente, por parte do governo do presidente Lula, uma certa resistência à economia de mercado e, ao mesmo tempo, uma crença, mais do que meramente ideológica, uma convicção conformada por visão pessoal e não pelas regras de mercado, de que a economia funciona melhor com as empresas estatais. Nessas ele tem colocado não especialistas, mas seus amigos, que pensam da mesma forma.

Vemos à campanha feita pelo governo no sentido de reestatização de determinadas empresas e, ao mesmo tempo, a forma como cargos de empresas estatais, principalmente a Petrobras, têm sido, novamente, loteados, como eram no passado. Sabemos perfeitamente que, quando a empresa não pertence aos donos, nem aos acionistas, ou a ninguém em particular, torna-se campo fértil para a corrupção.

Essa mentalidade também levou à indicação de Ministros do Poder Judiciário. A realidade, hoje, no Tribunal Superior do Trabalho, é que nós temos 27 Ministros, dos quais 14 estão nitidamente alinhados com a filosofia do presidente Lula, e 13 ministros favoráveis à economia de mercado, os quais atuaram para que a reforma trabalhista fosse concretizada, razão pela qual a resistência do TST em aplicar a reforma obriga o Supremo Tribunal Federal a atuar como uma espécie de revisor das decisões tomadas pelo TST.

Aquela observação com a qual o professor José Pastore iniciou, de que muitas vezes o juiz se coloca diante do problema entre decidir de acordo com a lei ou de acordo com o humanismo, é algo que tive a oportunidade de expor ao Ministro Luís Roberto Barroso, em evento na FIESP. A função do Supremo e do Poder Judiciário é respeitar a lei, mesmo que ela não agrade.

Recordo-me de uma decisão do Ministro José Néri da Silveira, em relação a um conflito de terras entre os Estados do Acre e de Rondônia. Eu havia elaborado parecer favorável ao Estado de Rondônia, e o relator, para decidir sobre aquele trecho de terra

importante, que envolvia 30 mil habitantes, dos quais o Acre cuidava há muito tempo, transcreveu meu parecer em seu voto. O Ministro dizia o seguinte: “Eu gostaria de dar razão ao Estado do Acre, ele sempre cuidou da polícia etc., mas o que está no texto constitucional me obriga a decidir de acordo com a lei, não com a minha preferência”. Assim, ele garantiu as terras para Rondônia, em conformidade com o artigo 14 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

Durante o evento na FIESP, o Ministro Luís Roberto Barroso me disse mais ou menos o seguinte: “Professor, quando nos trazem um problema que o Congresso não solucionou, temos uma situação muito séria e precisamos resolvê-la. Às vezes, a solução não encontrada pelo Congresso obriga-nos a decidir como acharmos melhor”. Apesar de nossa amizade, livros escritos em conjunto e respeito mútuo nos debates, expliquei ao Ministro que a função de legislar é do Congresso e, se ele agir mal, caberá aos eleitores escolherem novos parlamentares, mas o papel do Poder Judiciário não é legislar. Por mais que uma decisão humanista possa parecer necessária, o juiz não pode decidir legislando. Hoje, vemos o Supremo Tribunal Federal se auto-outorgar poderes, decidindo de forma diversa do Congresso, e, quando o Legislativo ou o Executivo não agem, o Supremo intervém, conforme a visão autoformada de seus Ministros, o que, a meu ver, apesar da qualidade intelectual dos magistrados, não é o que dispõe a Carta da República.

Quem gosta de História, extremamente bem documentada no Velho Testamento, percebe que o pior período de Israel foi durante o governo dos juízes. Se analisarmos aqueles quase três séculos, veremos o grito do povo e a sensação de que estavam sendo mal administrados, a ponto de irem ao profeta Samuel para pedir um rei. Eles queriam ser como outros países e não aguentavam mais os juízes. Apesar das considerações de Samuel de que os reis poderiam ser piores, os juízes foram afastados.

É que os juízes não têm contato com o povo. Na democracia, os eleitores escolhem seus representantes, enquanto os juízes, que passam por concursos, não têm essa relação direta com a população. Dou muito mais valor a um juiz de primeira instância, seja federal ou estadual, que passa por um concurso exaustivo, do que a magistrados que, por melhores que sejam, precisam fazer campanha de amizade e contar com excelente relacionamento com o presidente da República.

CONSIDERAÇÕES

Existem aspectos poéticos, líricos e românticos na ideia do “notável saber jurídico”. Não é algo que se equilibra simplesmente com títulos de professor, doutor ou mestre, mas está muito além disso. A verdadeira relevância não é a titulação, mas ser “amigo do rei”. Um juiz de primeira instância sofreu muito para chegar lá, enquanto um Ministro precisa apenas ter boas relações com o presidente.

Hoje, no Supremo Tribunal Federal, temos três Ministros que vieram da magistratura e oito que não vieram. São profissionais competentes, mas amigos do presidente. Apesar de eu respeitar e admirar esses Ministros, com alguns dos quais escrevi livros, essa mentalidade tomou conta do nosso Poder Judiciário, gerando a insegurança jurídica e as distorções que constatamos na excelente apresentação do professor José Pastore, que não serão facilmente reformadas.

Carl Schmitt, em seu livro *Conceito do Político*, dizia que as ciências e as artes são conhecidas pelas oposições. Na moral, estudamos a

oposição entre o bem e o mal; na estética, entre o belo e o feio; na economia, entre o útil e o inútil; e na política, entre o amigo e o inimigo.

O que Schmitt disse sobre o conceito de política é verdade. No meu livreto *Uma breve teoria do poder* de monstro que, aqueles que assumem o poder, só podem ser afastados, pois não abrem mão dele, voluntariamente. É o caso do Maduro, atualmente.

Nas democracias, o eleitor tem esse poder, mas, nas ditaduras, não. Quando um juiz assume o cargo, seja por concurso ou nomeação, ele sabe que permanecerá lá e, no momento em que se auto-outorga poderes, é difícil removê-los.

O trabalho nas faculdades e escolas é crucial para que uma nova geração enfrente esse desafio. Aos 89 anos, essa luta não é mais minha, mas de vocês. Este é o grande drama do Brasil e a verdadeira batalha que enfrentamos. A essa altura, uma batalha que não será fácil. Há de termos, entretanto, uma democracia com harmonia e independência dos Poderes, cada um nos limites constitucionais que lhe foram concedidos.

*Drei Richter auf
Sitzung (Trois juges
en séance), 1862.*



SUSTO NO TIRIRICAL

Alberto Murad

Cel Av

(in memoriam)

Em fins de 1940, a Escola de Aviação Militar doou à Campanha Nacional de Aviação um avião de treinamento primário Waco F.

Até 1939, os aviões Waco F eram utilizados na instrução inicial de voo dos cadetes da Arma de Aviação da Escola Militar do Realengo. Eu próprio fiz o meu primeiro voo solo em um Waquinho F, como carinhosamente o chamávamos.

A Campanha Nacional de Aviação distribuiu um Waco F ao Aeroclube de São Luís do Maranhão, para onde o Capitão Jocelyn Mena Barreto e o Tenente Hugo Delayti o levaram, em voo, sendo a entrega do avião feita, solenemente, no dia 18 de janeiro.

O Comando da Escola de Aviação Militar teve ordem para contribuir para o brilhantismo das festividades, enviando a São Luís uma esquadrilha de aviões Muniz M-9, comandada pelo Capitão Aroaldo de Azevedo, tendo como pilotos dos outros aviões eu e o Tenente Hélio Alves dos Santos, e como mecânicos os Sargentos Siqueira e Jaime Flores.

O M-9 era um avião biplano, monomotor, *biplace*, de duplo comando, construído na Fábrica Brasileira de Aviões. Foi utilizado na Aviação Militar a partir de 1939. Era equipado com um motor de 200HP, desenvolvia a velocidade máxima de 225km/h e tinha alcance de 800km. Resultara do desenvolvimento da série de aviões Muniz, projetada, desde 1930, pelo então Major Aviador Engenheiro Antônio Guedes Muniz.

A esquadrilha partiu do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, no dia 11 de janeiro de 1941. Fez escalas em Juiz de Fora, Belo Horizonte, Pirapora, Januária, Bom Jesus da Lapa, Chique Chique, Remanso, Petrolina, Iguatu, Fortaleza e Parnaíba, e pousou no campo do Tirirical, em São Luís, no dia 16 de janeiro.

Durante a viagem de ida, pernoitamos em Januária, Petrolina, Iguatu, e dois dias em Fortaleza, onde os mecânicos revisaram os aviões. Praticamente em todos os locais de pernoite fizemos demonstrações de acrobacias (*loopings*, *tonneaux* e parafusos) e recebemos manifestações de apreço por parte das autoridades, da imprensa e do povo.

Tínhamos permissão para voar com o pessoal civil da cidade, a título de propaganda da Aviação, na época pouco difundida no interior do Brasil, onde muita gente só conhecia avião por meio de trágicas notícias de acidentes.

No total, fiz 39 desses voos, nos quais decolava, sobrevoava a cidade, evitando manobras bruscas e mesmo curvas de inclinação acentuada, e pousava, com todo capricho. Porém, no dia 17 de janeiro, em São Luís, um desses passageiros pediu-me que fizesse com ele algumas acrobacias, para ver como era. Atendi e, lá pelas tantas, comandeí um parafuso, iniciado a uns 400 metros de altura.

Nessa manobra, o piloto reduz o motor, levanta o nariz do avião e, quando ele começa a cair (estolar), comanda pé e mão a fundo, isto é, pisa totalmente um dos pedais do leme de direção (*palonier*) e aciona, para trás e lateralmente, até o fim do curso, a alavanca do profundor e das asas (manche). O avião cai e começa a girar, de nariz para baixo. Para sair do parafuso, o piloto age em sentido contrário no *palonier* e no manche, centralizando os comandos para retomar o voo normal.

Quando resolvi tirar o M-9 do parafuso, acionei o *palonier*, mas não consegui mover o manche. “Ficou preso, emperrou”, pensei, já sentindo na boca aquele gosto amargo. O avião assumiu uma posição anormal, com o nariz alto e as asas quase na vertical. Assustado, puxei o manche com toda força; ele se desprende, mas ficou mole, mole, como se nada lhe oferecesse resistência. “Partiu-se o cabo de comando...”, diagnostiquei, agoniado. “Vou bater”, ajuntei para mim mesmo, nos meus pensamentos. Sem saber como agir, mexia o manche de um lado para outro, enquanto acelerava e reduzia o motor, apenas para fazer alguma coisa, talvez porque subconscientemente pensasse: “Se tenho de morrer, melhor morrer lutando”. Felizmente, mesmo naquela situação desconfortável (para não a classificar com o palavão que ela merece), percebi que as asas respondiam aos movimentos laterais do manche; então, com infinita delicadeza, temendo que os comandos voltassem a emperrar, fui trazendo o M-9 para a



Muniz M-9

posição normal e o estabilizei em linha de voo, já a poucos metros do solo. Depois, procurei ganhar altura e manobrei, fazendo subida suave e curvas bem abertas, quase sem inclinação, até conseguir aproar para o aeroporto, no sentido de pouso.

Foi aí, quando já vislumbra uma possibilidade de salvar o M-9 e a pele, que passei pelo pior momento do incidente: o Capitão Aroaldo estava no estacionamento e, ao ver o meu avião tão baixo e naquela posição maluca, pensou que ele ia cair, no lado oposto do campo. Correu, então, cruzando a pista, sendo seguido por um punhado de populares. E eu, já quase chegando ao solo, tive de dar motor e arremeter, para não atropelar alguém. Repeti, então, aquelas curvas de pato, sempre em uma expectativa angustiada, temendo um desastre que, graças a Deus, não aconteceu. Na segunda tomada de campo, o Capitão Aroaldo já conseguira esvaziar a área e pude pousar, finalmente, e taxiar para o estacionamento.

Antes de descer do avião, ajudei o passageiro a desamar-rar-se; ele estava feliz, sorridente e repetia, referindo-se ao voo: “Espetacular, espetacular. Gostei demais!”. Nunca ficou sabendo que acabara de escapar da morte por um triz.

Foi o Capitão Aroaldo quem viu a marca deixada pela cabeça do manche na perna da calça clara do passageiro. Conversamos com ele e ficou tudo esclarecido: quando comande o parafuso, o passageiro, sentindo o manche bater-lhe na perna, levantou-a e passou-a para o outro lado, prendendo o manche. No estol e durante o parafuso, contraiu-se todo. Só depois que o avião parou de rodar foi que voltou a perceber a pressão do manche para soltar-se e ergueu novamente a perna, libertando-o. E dizer que quase morremos por causa de uma bobagem como essa!

Hoje em dia, parece inacreditável que eu tenha voado e feito acrobacias, com um passageiro totalmente leigo em matéria

de voo, sem retirar o manche da sua nacele. Mas foi assim, na prática, à custa de sustos, sacrifícios e, muitas vezes, perdas de vidas, que a aviação foi aprendendo e estabeleceu normas de procedimento que elevaram até o atual nível, bastante satisfatório, a segurança de voo.

A viagem de regresso da esquadrilha foi feita pelo litoral, no dia 24 de janeiro. Escalamos em Parnaíba, Camocim, Fortaleza (pernoite), Mossoró, Natal, Recife (pernoite), Maceió, Aracaju...

Na tarde do dia 26 de janeiro, cerca de meia hora depois de decolarmos de Aracaju para Salvador, voávamos praticamente sobre o litoral, quando o avião do Tenente Alves desgarrou-se da esquadrilha e pousou na praia, que a maré baixa transformara em boa pista de aterragem. O Capitão Aroaldo, comigo na sua ala, sobrevoou o local e fez sinal para pousarmos também, o que fizemos, ele primeiro, eu em seguida. A pane do M-9 do Tenente Alves era simples e foi prontamente sanada: a tampa do reservatório de óleo do motor fora mal colocada e o lubrificante vazava e escorria pela fuselagem, o que assustou o piloto. Foi só atarraxar bem a tampa, e o problema estava solucionado.

O sol quente e o mar calmo eram um convite irrecusável para um bom mergulho. Não havia pessoa alguma à vista, de modo que os tripulantes, em cuecas, caíram n'água, alegremente. Eu, infelizmente, estava muito resfriado e fiquei apenas assistindo, com inveja. De repente, percebi algo preocupante e gritei: “A maré está subindo!”. Foi aquela correria, com a turma se vestindo apressadamente, sem tempo para secar o corpo. Demos partida aos motores e decolamos, já em uma faixa de areia bem estreita.

O resto da viagem foi tranquilo: escalamos em Salvador, Ilhéus, Canavieiras (pernoite), Caravelas, Vitória e Campos e, às 17h30 do dia 27, sobrevoamos o Rio de Janeiro e aterrmos no Campo dos Afonsos, encerrando a missão.

OS CRISTÃOS DIANTE DOS TOTALITARISMOS

Joseph Ratzinger

*Homilia pronunciada em uma celebração litúrgica na igreja
de São Winfried com os deputados católicos do Parlamento
alemão. Bonn, 26 de novembro de 1981
(Leituras do dia: 1Pd 1,3-7 e Jo 14,1-6)*



Na verdade, a moral consiste justamente em resistir à tentação dos grandes *slogans*.

Tanto a primeira leitura quanto o Evangelho que acabamos de ouvir vêm de uma situação em que os cristãos não eram, eles próprios, sujeitos que formavam o Estado, mas eram perseguidos por uma ditadura cruel. Eles não deviam endossar o seu Estado; podiam apenas suportá-lo. Não lhes era consentido, enquanto cristãos, formar o Estado; a eles era pedido, pela Igreja, que vivessem como cristãos, apesar do seu Estado.

Os nomes dos imperadores em cujo governo a tradição costuma localizar cronologicamente ambos os textos já bastam para deixar clara a situação: Nero e Domiciano. Assim sendo, a Primeira Carta de Pedro chama os cristãos de estrangeiros desse Estado (1Pd 1,1), e a este último, de Babilônia (1 Pd 5,13). Com isso, ele mostra de modo impressionante a posição política dos cristãos de então: ela corresponde aproximadamente àquela dos judeus exilados na Babilônia, que não eram sujeitos, mas objetos daquele Estado, e que tinham de aprender, por isso, como conseguir sobreviver nele, mas não como construí-lo. O cenário político das leituras de hoje é, então, fundamentalmente diferente do nosso. No entanto, elas contêm três importantes afirmações que também são importantes para uma atitude política entre cristãos.

1. O Estado não constitui a totalidade da existência humana e não abarca toda a esperança humana. O homem e sua esperança vão além do Estado constituído e da esfera da ação política. Isso vale não apenas para um Estado como a Babilônia, mas para qualquer Estado. O Estado não é o *totum*: isso alivia os políticos, abrindo-lhes ao mesmo tempo o caminho da política racional. O Estado romano era falso e anticristão justamente por querer ser o *totum* das possibilidades e vontades humanas. Com isso, pretende ser o que não pode; deturpa e reduz o homem. Por meio da mentira totalitária, torna-se demoníaco e tirânico. A abolição do totalitarismo estatal desmistifica o Estado, libertando tanto os homens quanto a política e os políticos.

Onde, porém, se desfaz a fé cristã, a fé na esperança maior do homem, ali volta a surgir o mito do Estado divino, uma vez que o homem não consegue renunciar à totalidade da esperança. Mesmo se essas promessas se mostrem como o progresso e sequestrem para si tanto o conceito de progresso quanto o de capacidade de progredir, se as olharmos em uma perspectiva histórica, todavia, veremos que representam um retrocesso a um momento anterior àquele da novidade cristã, uma inversão na escala da história. E mesmo que elas propaguem como seu objetivo a perfeita libertação do homem, a abolição de toda forma de opressão, continuam em contradição com a verdade do homem e com a sua liberdade, uma vez que forçam o homem a se limitar àquilo que ele consegue fazer. Uma política desse tipo, que explica o Reino de Deus como um produto da política e inclui a fé no primado universal da política, é essencialmente política da escravidão; é política mitológica.

A ela a fé contrapõe o senso de proporção da razão cristã, que reconhece o que o homem consegue realmente criar como

ordenamento da liberdade e, com isso, resignar-se, pois sabe que aquilo que o homem mais espera se abriga nas mãos de Deus. A recusa da esperança da fé é, ao mesmo tempo, recusa do senso de proporção da razão política. A renúncia à esperança mítica da sociedade livre da opressão não é resignação, mas honestidade que conserva o homem na esperança. A esperança mítica do paraíso autofabricado só consegue impelir o homem ao beco sem saída da angústia – a angústia diante do fracasso de suas promessas e do grande vazio por trás delas e diante do seu próprio poder e crueldade.

Assim sendo, o primeiro serviço da fé cristã à política é que ela liberta o homem da irracionalidade dos mitos políticos, que são a verdadeira ameaça do nosso tempo. Permanecer na sobriedade que faz o que é possível, e não com o coração em chamas gritando pelo impossível: isso está certamente cada vez mais difícil; a voz da razão não soa tão forte quanto o grito da não razão. O clamor pela grandiosidade tem um aroma de moralidade; a limitação ao que é possível, em comparação, parece ser a negação da paixão da moral e o pragmatismo da mesquinharía. Na verdade, porém, a moral política consiste justamente em resistir à tentação dos grandes *slogans*, sobre os quais a humanidade e as suas chances se lançam. Moral não é o moralismo aventureiro, que deseja fazer por si só as coisas de Deus, mas a honestidade que aceita as medidas do homem e nelas faz as obras humanas. Nas coisas políticas, é o compromisso e não a falta de compromisso a verdadeira moral.

2. Ainda que os cristãos daquele Estado fossem perseguidos, não tinham uma posição fundamentalmente negativa em relação a ele, mas sempre o reconheceram enquanto Estado, procurando, dentro de suas possibilidades, contribuir para a sua construção como tal, sem tentar destruí-lo. Justamente porque tinham consciência de se encontrar na “Babilônia”, valiam para eles as instruções prescritas por Jeremias aos israelitas ali exilados. A carta enviada pelo profeta, no capítulo 29 do seu livro, não era de modo algum um manual de instruções para uma resistência política, para a abolição da escravidão, por mais que se possa ter entendido assim; ela é, muito mais, uma instrução para a conservação e o fortalecimento do bem. E, portanto, uma ordem para a sobrevivência e, ao mesmo tempo, para a preparação para um tempo melhor, para algo novo. Nessa medida, essa moral do exílio também contém elementos básicos para um *ethos* político. Jeremias exorta os judeus a não persistirem no protesto e na negação, mas: “Construí casas e instalai-vos; plantai e comei os seus frutos. Procurai a paz da cidade onde eu vos deportei; rogai por ela a lahweh, porque a sua paz será a vossa paz” (Jr 29,5-7). Muito semelhante é a exortação que lemos na Carta de Paulo a Timóteo, datada pela tradição no tempo de Nero: orar “por todos os homens, pelos reis e todos os que detêm a autoridade, a fim de que levemos uma vida calma e serena, com toda a piedade e dignidade” (1Tm 2,2). A Primeira Carta de Pedro se encontra na mesma linha, com sua exortação: “Seja bom o vosso comportamento entre os gentios, para que, mesmo que falem mal de vós, como se fôsseis malfeitores, vendo as vossas boas obras glorifiquem

a Deus no dia da Visitação” (1Pd 2,12). “Honrai a todos, amai os irmãos, temei a Deus, tributai honra ao rei” (1Pd 2,17). “Ninguém dentre vós queira sofrer como assassino ou ladrão, ou malfeitor ou como delator, mas, se sofre como cristão, não se envergonhe, antes glorifique a Deus por esse nome” (1Pd 4,15s).

O que significa isso? Os cristãos não eram, de forma alguma, pessoas medrosas que se submetiam fielmente às autoridades, sem nenhuma noção da existência de um direito de resistência ou de uma obrigação de resistência da consciência. A última frase mostra justamente que eles reconhecem os limites do



Joseph Ratzinger

Estado, e só não se curvavam a ele onde não deviam se curvar, ou seja, quando o Estado se colocava contra a vontade de Deus. Muito mais importante permanece o fato de que eles, todavia, não tenham procurado destruir esse Estado, mas construí-lo. A ausência de moral é combatida pela moralidade, o mal pela decisiva perseverança no bem, e não de outra forma. A moralidade – fazer o bem – é a verdadeira resistência, somente o bem pode ser a preparação para a reviravolta em direção a uma realidade melhor. Não há uma dupla moral política: uma moral da resistência e uma moral da opressão. Há apenas uma: a moral enquanto tal, a moral dos mandamentos divinos, que não podem sequer ser provisoriamente suspensos para acelerar o processo de transformação da realidade. A construção só pode acontecer pelo processo construtivo e não pela destruição – essa é a ética política da Bíblia, de Jeremias a Pedro e Paulo. O cristão é sempre um apoiador do Estado no sentido de que ele realiza o positivo, o bem, que o Estado, por sua vez, deve procurar conservar. Ele não teme, com isso, encobrir o poder do mal, mas está convencido de que somente o fortalecimento do bem pode desestruturar o mal, somente ele é capaz de reduzir o poder do mal – o poder dos maus. Quem aceita a morte de inocentes e a destruição da propriedade alheia não pode invocar a fé – a palavra de Pedro se coloca totalmente contra isso: “Ninguém dentre vós queira sofrer como assassino ou ladrão, ou malfeitor” (1Pd 4,15); também naquele tempo isso é afirmado contra essa forma de resistência. A verdadeira resistência, a resistência cristã por ele ansiada, acontece apenas e tão somente quando o Estado exige a renúncia a Deus e Seus mandamentos, quando exige o mal, diante do qual o bem permanece sempre necessário.

3. Uma última consequência surge a partir daí. A fé cristã destruiu o mito do Estado divino, o mito do Estado paradisíaco e da sociedade sem governo. Ela colocou em seu lugar o realismo da razão. Isso não significa, porém, que tenha forjado uma objetividade sem valores, a objetividade da estatística e da mera ciência social. A humanidade é parte integrante de um autêntico realismo em relação à condição humana, e Deus está presente na humanidade. A moral é parte integrante da autêntica racionalidade humana, aquela moral que se nutre dos mandamentos de Deus. Essa moral não é um assunto privado, mas tem um sentido público. Sem o bem do bem-estar e do bom comportamento não pode haver uma boa política. O que a Igreja perseguida prescreve aos cristãos como núcleo de seu *ethos* político deve ser também o núcleo de uma ativa política cristã: somente quando o bem é praticado e reconhecido como tal pode prosperar também uma boa vida em comum entre os homens. Fazer valer também publicamente o valor da moralidade e o valor dos mandamentos de Deus: esse tem de ser o centro da ação política responsável.

Se agirmos assim, podemos, também em meio às confusões perturbadoras dos tempos, compreender as leituras bíblicas de hoje como uma comunicação pessoal e uma promessa fidedigna: “Não se perturbe o vosso coração” (Jo 14,1). “Fostes guardados pelo poder de Deus para a salvação, mediante a fé” (1Pd 1,5). Amém.

ENCANTAMENTO VERSUS REALIDADE

L. N. Menezes

Maj Brig Ar

(in memoriam)



O mundo aeronáutico militar vem, cada vez mais, demonstrando seu encantamento com o crescimento multiplicativo da tecnologia que apoia a capacidade operacional e do armamento de bordo de suas aeronaves de combate.

A tal ponto vai esse encantamento que até, por absurdo, o tripulante – o combatente – e sua presença a bordo começam a ser questionados. Possivelmente vem daí a titulação de “gerente de sistema” para o soldado do ar do futuro.

“Menos força”, diria um profissional que acredita na realidade proveniente do “estar em combate”, já que – quase sempre – essa postura acadêmica (acima mencionada) não condiz com os testemunhos e relatos captados dos “homens em armas” que habitaram os céus nas refegas das guerras mundiais. Ou qualquer guerra...

A tal ponto chegou o “encantamento pela tecnologia embarcada” (e os seus resultados), que essa mesma “comunidade acadêmica” (não os combatentes), tem sido totalmente dominada pelo “endeusamento” desses sistemas e, com isso, vende teses que somente poderão vir a ser comprovadas no pós-combate, e para ser relatadas pelos que “dele voltaram...”.

Vencer uma batalha no ar (ou qualquer batalha) sobrevém de diversos fatores, porém, o mais crucial – a despeito de quantos “giga” estejam a bordo – é a motivação do Piloto de Combate e sua crença na causa... Que é o que pode levá-lo, por decisão própria, até ao “supremo sacrifício”. E nada mais... E a história – além da nossa visão antecipativa – aí está para provar: o rumo da batalha muda em função do peso da vontade do guerreiro. Muito mais do que... Mercenários são uma paupérrima e falaciosa substituição dos patriotas. A crença na causa transcende às diversas formas de motivação, e é grande impulsora do homem na guerra. A história

do mundo está repleta de batalhas em que soldados extremamente profissionais foram derrotados por grupos maltrapilhos e mal equipados, que se moviam e guerreavam movidos pela (e na) crença!

“Espírito indômito, corajoso e heroico” não frequenta os teclados dos computadores de bordo, mas é a força-motriz que faz com os cérebros e os membros respondam aos comandos, estimulados pela fé...

Os combates no ar duram intensos e mínimos segundos de tempo, e é difícil, se não impossível, contestar que, no calor da batalha, o guerreiro estará – antes de mais nada – concentrando todas as suas energias, os seus pensamentos e funções vitais para se contrapor ao oponente. Nesses segundos, a convicção, que sustenta os seus propósitos, não está inserida na capacidade da memória dos computadores de sua máquina de fazer guerra...

Lealdade é outro sentimento que solda as peças que são capazes de conduzir o combate com determinação. E intemorato... A indispensável liderança é outra capaz de induzir os homens ao cumprimento de seu destino de combatente: a missão, “além do dever”...

A despeito da tecnificação oferecida a bordo do vetor, as características do combatente não mudaram através dos tempos e não há dissensão quando se diz que ele “deve possuir uma alma de bravo e um coração de guerreiro”.

Por que coração e não um banco de dados? Os atributos tradicionais permanecem irretocáveis: queremos um Gestor ou um Piloto em Comando? As Forças Aéreas (FAB incluída) dedicam um grandioso esforço na familiarização dos seus pilotos com os sistemas eletrônicos embarcados. Não será oportuno, somatologicamente, trabalhar e transformar cada “gatinho em um tigre”?

O MEU PRIMEIRO COMANDANTE

A SAGA DE UM ALUNO

Astor Nina de Carvalho Netto

Ten Brig Ar

astornetto@yahoo.com.br

Em março de 1959, chegaram a Barbacena os 246 candidatos aprovados no concurso para ingresso no 1º ano da Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR). Oriundos de várias regiões do Brasil, com uma média de 16 anos de idade, éramos rapazes sonhadores, dominados pelo ideal de ser piloto da Força Aérea e com uma grande saudade do lar paterno. Constituímos a 3ª Esquadrilha (esquadrilha composta pelos alunos do 1º ano), comandada pelo Cap Av Ary Casaes Bezerra Cavalcanti, meu primeiro comandante, a quem dedico uma peregrina gratidão pelo importante apoio e exemplos dados ao seu comandado naquele primeiro ano vivido na nossa Força Aérea. Ele muito contribuiu para o meu sucesso como oficial aviador.

O curso da EPCAR era equivalente ao então Curso Científico, e realizado em três anos, dois feitos em Barbacena (1º e 2º anos), e o 3º ano realizado no Campo dos Afonsos, na antiga Escola de Aeronáutica, antecessora da Academia da Força Aérea. No 3º ano, os alunos da EPCAR realizavam o Estágio de Seleção de Pilotos Militares (ESPM), voando o Fokker T-21. Só os que conseguiam solar o T-21 e concluir o ESPM eram matriculados, como cadetes, no Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv).

Quando chegamos à EPCAR, soubemos que as vagas do concurso para o 2º ano não tinham sido totalmente preenchidas. Oito alunos que tinham concluído o 2º Científico consultaram o Capitão Bezerra sobre a possibilidade de ocupá-las. Eu estava entre eles. Procurando nos ajudar, o Capitão Bezerra disse só ser possível o nosso ingresso no 2º ano por concurso, entretanto, que poderíamos fazer o exame para o 3º ano no final do ano. Assim perderíamos apenas um ano. Orientou-nos a procurar o Coronel Diretor do Departamento de Ensino, com a recomendação de que retornássemos com a solução indicada. Por uma questão de ética e para manter intocável a imagem de um brilhante oficial que atingiu o último posto da nossa Força Aérea, não revelei o nome do Diretor do Departamento de Ensino. Ele agiu de modo diverso do Capitão Bezerra, foi categórico e afirmou que, como

alunos, não poderíamos prestar concurso para o 3º ano e, se desejássemos fazer isso, teríamos de pedir desligamento da EPCAR. Voltamos ao Capitão Bezerra com a solução indicada pelo Diretor do Departamento de Ensino. O jovem capitão deu um murro na mesa, lamentou que civis pudessem fazer concurso para o 3º ano, e nós, não. Disse ainda que iria buscar uma solução para o nosso caso.

No dia seguinte, fomos chamados ao Comando da 3ª Esquadrilha. Lá, cada aluno assinou um requerimento individual preparado pelo Capitão Bezerra e dirigido ao Ministro da Aeronáutica, solicitando autorização para fazer concurso para o 3º ano, sem pedir desligamento da Escola. Disse o nosso Comandante que os requerimentos seriam encaminhados pela cadeia de comando do Corpo de Alunos, sem passar pelo Departamento de Ensino. Naquele episódio, o Capitão Bezerra nos mostrou que um comandante deve contornar obstáculos e buscar uma saída regulamentar para ajudar os seus comandados.

Estávamos no início do ano letivo, o tempo passou, e só em dezembro ressurgiu a possibilidade de fazer concurso para o 3º ano. Nas vésperas do início das férias, fomos convocados a comparecer ao Gabinete do Diretor do Departamento de Ensino. Muito contrariado, ele perguntou se algum de nós era filho de Brigadeiro. Nenhum era. Em seguida, perguntou se havia algum filho de oficial da Aeronáutica ou filho de oficial de outra Força. O pai do Delamônica era Coronel do Exército. A seguir, o Diretor do Departamento de Ensino informou que acabara de chegar uma mensagem do Gabinete do Ministro da Aeronáutica autorizando os oito a fazerem concurso para o 3º ano, sem pedir desligamento da EPCAR, e atribuiu ao pai do Delamônica a obtenção da autorização. Nada falamos sobre a atuação do Capitão Bezerra para preservá-lo.

A partir daquele momento, favorecido pelos designios de Deus e pela sorte, superei outros obstáculos, o último novamente com a ajuda do Capitão Bezerra.

Embora não fosse prevista a realização de provas em Barbacena, o Coronel decidiu que faríamos o exame na EPCAR porque ele não admitia aluno fardado fazer concurso com civil. Eu estava com passagem aérea comprada para passar as festas natalinas em casa e, diante da reduzida possibilidade de aprovação em razão do pequeno número de vagas para o 3º ano, decidi viajar para o Nordeste. Caso aparecesse um avião da FAB, voltaria a Barbacena para fazer o concurso. Em Natal, fiz a minha inscrição no CAN. Só, no início da madrugada do dia da concentração, consegui viajar para o Rio de Janeiro em um B-25. De lá, fui de ônibus para Barbacena. Mesmo consciente da minha ausência na concentração, esperava fazer as provas.

Cheguei à EPCAR às 19h e encontrei os outros sete candidatos. Alguns estavam com o livro dos quatro autores, adotado no 2º ano, estudando para a prova de Matemática, que seria realizada no dia seguinte. Com a matéria do 1º ano em dia, mas sem nada ter visto do 2º ano, resolvi fazer uma espécie de “estudo do desespero” (estudo até altas horas da noite, na proximidade das provas, para colocar a matéria em dia). Passei quase toda a noite resolvendo problemas daquele livro. Fiz o problema mais difícil de cada capítulo. Outro obstáculo surgiu antes da prova de matemática. O Capitão Lima (Liminha) era o fiscal das provas. Como eu tinha faltado à concentração, ele disse que eu só faria

prova com autorização do Diretor do Departamento de Ensino. Consciente de que ele dificilmente daria esta autorização, fui ao Departamento de Ensino e, lá, com satisfação, soube que o Coronel estava de férias, devendo a autorização ser dada pelo seu substituto, o Major Cruz Machado. Sabedor de que eu só tinha conseguido viajar no dia da concentração, o Major autorizou-me a realizar as provas, argumentando que a concentração tinha a única finalidade de dar instruções aos candidatos e que eu, como aluno da EPCAR, sabia como proceder.

Ao abrir a prova de Matemática, constatei que ela era constituída de 10 questões, 6 de matéria do 1º ano e 4 da matéria do livro dos quatro autores. Resolvi os 10 problemas e gabaritei a prova. A determinação do Coronel de realizar as provas em Barbacena foi providencial, porque só assim eu revi a matéria do 2º ano. Embora considerando não recomendável o “estudo do desespero”, algumas vezes, voltei a recorrer a ele nos cursos de Aperfeiçoamento e de Estado-Maior. Ele contribuiu para que eu fosse o primeiro colocado nesses importantes cursos da carreira de um oficial aviador.

Dos oito, dois foram aprovados: o 59-82 Rolf Thorstensen e eu. Um novo obstáculo surgiu. Os alunos da EPCAR que iniciavam o 3º ano no Campo dos Afonsos não faziam exame médico, mas os civis aprovados em concurso eram submetidos à inspeção de saúde.



Cel Bezerra, Cel Dias, Cel Menezes e Ten Cel Rubens.

O Coronel Diretor do Departamento de Ensino fez uma consulta à Diretoria de Ensino da Aeronáutica para saber se nós faríamos ou não exame médico. As aulas começaram no Campo dos Afonsos e nós permanecemos em Barbacena, aguardando uma decisão. Uma semana depois, o Diretor de Ensino da Aeronáutica, Major-Brigadeiro Montezuma, chegou a Barbacena para proferir a aula inaugural da EPCAR. À noite, houve um jantar no Clube dos Oficiais para o qual eu fui convidado por ser o 2º colocado do 2º ano. Eu estava substituindo o 1º colocado, o 59-04 Carvalho, que tinha quebrado a clavícula em um jogo de futebol e estava hospitalizado. Na mesa principal, fiquei de frente para o Major-Brigadeiro Montezuma. Ele me fez várias perguntas, como de qual cidade eu era e qual tinha sido a minha média para ser o 2º colocado. Limitei-me a responder às perguntas, sem nada comentar sobre o concurso para o 3º ano. Em um dado momento, o Capitão Bezerra foi a nossa mesa e pediu autorização ao Comandante da Escola, Brigadeiro Síval de Castro, para falar com o Brigadeiro Montezuma sobre a minha situação. Desconhecendo o assunto, o Brigadeiro Síval perguntou ao Capitão Bezerra qual era o problema. O Capitão disse que eu e outro aluno tínhamos sido aprovados no concurso para o 3º ano, informou sobre a consulta feita à Diretoria de Ensino da Aeronáutica há mais de 15 dias, até então sem resposta, e que alunos da EPCAR, quando iam para o 3º ano, não faziam inspeção de saúde, enquanto os candidatos civis eram submetidos a exame médico. Disse ainda que as aulas tinham começado nos Afonsos havia uma semana e que a consulta feita à Diretoria de Ensino precisava ser respondida com certa urgência. O Major-Brigadeiro Montezuma determinou ao Brigadeiro Síval a nossa ida imediata para os Afonsos, sem realizar inspeção de saúde. Pela ação oportuna e corajosa do Capitão Bezerra, no dia seguinte, com saudade, deixamos a EPCAR e a inesquecível turma de 1959 para ingressar na querida turma de 1958.

Passados anos, voltei a encontrar o intransigente Diretor do Departamento de Ensino e o hábil Capitão Bezerra. Em 1988, quando eu era Comandante da Base Aérea de Salvador, o antigo Coronel, na reserva e no posto de Tenente-Brigadeiro, telefonou-me, perguntou se eu o conhecia e disse estar em Salvador, visitando uma filha. Respondi que o conhecia por ter sido aluno da EPCAR em 1959. Ele desejava visitar a Base Aérea, onde servira no Esquadrão de Patrulha, como Tenente.

Afirmando ser uma honra e um prazer receber a sua visita, montei o cerimonial previsto para a visita de um Tenente-Brigadeiro, com toque de corneta e ala. No auditório do 1º/7º GAV, fiz uma exposição sobre o Esquadrão e a Base Aérea. Lá, ele viu também alguns álbuns com fotografias da época em que serviu em Salvador. Tinha a intenção, em um momento oportuno, de me identificar como um dos oito alunos que conseguiram fazer concurso para o 3º ano da EPCAR e ultrapassar as barreiras criadas por ele. Entretanto, ao vê-lo velhinho, caminhando com dificuldade, desisti da ideia. Esta decisão me trouxe uma grande paz interior e a certeza de que devemos abolir das nossas mentes

qualquer tipo de ressentimento. Em 1999, fui convidado para ir a Barbacena e participar das comemorações dos 40 anos da Turma de 1959. Abnegados companheiros, como Laranja, Caldas, Delamônica e outros, elaboraram um extenso programa, no qual foi inserida pelo Comando da EPCAR uma formatura, com desfile de um grupamento constituído pelos integrantes da turma de 1959 e por alunos da Escola. Na reserva e ocupando o posto de Coronel, o Capitão Bezerra engrandeceu com a sua presença o nosso reencontro. Na época, eu era Major-Brigadeiro. Antes da formatura, o Brigadeiro Comandante da Escola me informou que eu, por ser o mais antigo, presidiria a solenidade e receberia a continência da tropa. Sugeri que fosse feita uma modificação. Como mais antigo, eu comandaria a tropa, e a solenidade seria presidida pelo Coronel Bezerra. Assim foi feito. Cumprindo o cerimonial, apresentei-me a ele e disse “Aluno 59-88 Astor da 3ª Esquadrilha, hoje Major-Brigadeiro, apresenta a tropa e solicita autorização do nosso Comandante para dar início à solenidade e realizar o desfile em sua homenagem”. Visivelmente emocionado, o Coronel Bezerra agradeceu e autorizou. Acontecimento inédito, uma tropa comandada por um Major-Brigadeiro desfilou em continência a um Coronel.

O apoio dado pelo Capitão Bezerra no primeiro ano da EPCAR não só fez com que eu pulasse um ano acadêmico, mas teve reflexo ao longo da minha carreira. Ao concluir o estágio de Aspirante no 5º Grupo de Aviação (5º GAV), a maioria da minha turma foi classificada em Unidades Aéreas. Fui para o 6º Grupo de Aviação (6º GAV) e, como 2º Tenente recém-promovido, pilotei o possante quadrimotor Boeing B-17. Se não tivesse feito concurso para o 3º ano, permaneceria na turma seguinte e não teria aquela oportunidade, pois, após o estágio de Aspirante, poucos daquela turma foram para Unidades Aéreas, e ninguém para o 6º GAV. Importantes também foram as lições de vida que ele me transmitiu no exercício do comando, como a importância do poder de decisão de um comandante, a consciência e o trabalho de fazer crescerem os seus comandados como seres humanos e militares, o constante estado de alerta, em momentos decisivos, para favorecer os seus comandados e o destemor na busca de soluções legais para amparar os que estavam sob o seu comando, mesmo contrariando posições de escalões superiores.

O requerimento ao Ministro da Aeronáutica, elaborado e encaminhado pelo Capitão Bezerra, a viagem no B-25 no dia da concentração, o “estudo do desespero” com o livro dos quatro autores, as férias do Diretor do Departamento de Ensino, a minha presença no jantar oferecido ao Diretor de Ensino da Aeronáutica e a atuação do Capitão Bezerra naquela ocasião me dão a certeza de que, mais do que ajudado pela sorte, fui agraciado pela Providência Divina. Por isso, com o coração repleto de gratidão, renovo os meus agradecimentos ao meu primeiro Comandante por tudo o que ele fez por mim e agradeço a Deus a minha longa e feliz caminhada na Força Aérea, guiada inicialmente pelo destemido e competente Capitão Bezerra.



SEDE BARRA

Localizada na região nobre da Barra da Tijuca, conta com: ginásio poliesportivo coberto; academia de ginástica; jiu-jitsu; fisioterapia; quatro campos de futebol; uma pista de atletismo; oito quadras de tênis (com aulas particulares); duas piscinas; área de recreação infantil; quadra de bocha; equitação e equoterapia; capela com missas aos domingos, autorizada a administrar os sacramentos do batismo e matrimônio; dez chalés para hospedagem; restaurante; vestiários; salões de festa; estacionamento com 500 vagas; voos de ultraleves; e oito churrasqueiras. Todas as atividades e serviços listados têm descontos para os sócios, inclusive o restaurante. A sede conta, ainda, com a Escola Alfa Cem, que é bilíngue e também oferece descontos de 10% para os filhos dos sócios.

LIÇÕES DA TIRIRICA

(*CYPERUS ROTUNDOS*)

Tarcizio R. Barbosa

Não se trata aqui de falar sobre o Francisco Everardo “TIRIRICA” Oliveira Silva, aquele palhaço de profissão que se tornou político por opção, sendo eleito – e reeleito sucessivas vezes – Deputado Federal com a maior votação nominal da história da democracia brasileira. Seu bordão de campanha tornou-se histórico: “Pior do que está não fica, vote em Tiririca”.

Errou feio! Pelo que estamos vendo na atual campanha eleitoral, ficou pior... muito pior!

Mas, vamos às lições da tiririca, aquela irritante erva daninha que teima em rebrotar, por mais que seja podada, arrancada etc.

A HISTÓRIA

Em meados do século passado, um jovem arquiteto recém-formado foi parar em Barbacena-MG, com a missão de executar

projetos e obras de ampliação da EPCAR – Escola Preparatória de Cadetes do Ar, para que ela pudesse acolher 1.200 alunos (“pré-Cadetes”, no dizer do então Comandante), em apenas dois anos. Tarefa árdua, já que naquela época as instalações da Escola abrigavam apenas 400 alunos!

Esse profissional, então fazendo uma complementação (a distância, quando ainda não havia essa opção) em Engenharia Civil, acabou acumulando a missão de Professor da Escola e, de quebra (com o devido consentimento do Comandante), assumiu a Secretaria de Obras da Prefeitura local, a convite do então Prefeito Municipal Simão Tamm Bias Fortes.

Logo ao assumir esse cargo, o incauto engenheiro deparou-se com uma situação que beirava a insensatez: como as ruas de Barbacena eram pavimentadas em pedra poliédrica, aquelas pedrinhas irregulares antecessoras do paralelepípedo, o



mato (i.e., a tiririca) crescia nos desvãos do pavimento... o que era um problema, pois, com as ladeiras íngremes da cidade, quando chovia, as ruas ficavam escorregadias, provocando derrapagens dos veículos e escorregões e quedas dos pedestres.

Para mitigar o problema, a Prefeitura tinha formado um exército de “peões” que, munidos de um pedaço de vergalhão de obra, iam cavucando e capinando, em formação de linha, as vias da cidade, tentando arrancar e podar as tiriricas... trabalho inglório, pois, ao chegarem ao fim da rua, já tinham de voltar ao início, em um interminável e improdutivo vai e vem.

Voltando à “vaca fria”: mas, apesar do recapeamento das vias, alguns rizomas sobreviventes insistiam em “furar” o asfalto e brotar aqui e ali.

Aí o nosso intrépido secretário de obras foi estudar o problema! Descobriu que a *Cyperus rotundus* – nome científico da praga – é a principal planta invasora do mundo, conhecida por resistir a altas temperaturas, chuvas e até encharcamento.

A princípio, a tiririca pode parecer um capim inofensivo, que você pode arrancar com as próprias mãos. Porém, ela tem um alto poder de multiplicação e logo pode tomar conta do terreno.

Com tamanhos variados, entre 10 e 60 centímetros, a tiririca conta com folhas estreitas, lineares e uma haste que gera pequenas flores. Ela se espalha facilmente por conta de seus rizomas que geram ramificações paralelas, dando origem a novos rizomas. Os rizomas estão presos às raízes, por isso, tentar arrancar a planta manualmente não costuma erradicar a praga, já que os tubérculos continuam enterrados no solo, podendo

crescer novamente e se espalhar... com o agravante de que, a cada tentativa de arrancar a planta, esses rizomas se enterram cada vez mais profundamente (bingo, aí está o problema).

Aí o nosso incauto neoengenheiro achou a solução ideal: um produto químico com o intimidante nome de “Mata Capim Destruidor”. Munido dessa pesquisa, foi ao Prefeito expor a ideia de substituir o “exército” de capinadores por um extermínio químico da tiririca.

Bom, o resultado foi o seguinte: exterminou-se a tiririca e de quebra morreram os burros e os cavalos puxadores das carroças que pastavam a tiririca enquanto estacionados no meio-fio, e os cães e gatos que perambulavam farejando por ali. E a economia que a Secretaria de Obras fez com a mão de obra acabou destinada à indenização dos irados proprietários dos animais.

PRIMEIRA MORAL DA HISTÓRIA

Se você resolver adotar uma opção radical para exterminar qualquer coisa, esteja preparado para lidar com os efeitos colaterais.

CONTINUAÇÃO DA HISTÓRIA

Desacorçoado com esse retumbante fracasso, o nosso engenheiro convenceu o novo Prefeito, José Eugênio, a comprar uma usina de asfalto e capear as ruas de Barbacena com asfalto betuminoso. E assim foi feito!

Parêntesis: aliás, essa usina fez história lá na Amazônia. Depois de desativada pela Prefeitura, foi adquirida pelo COMAR-1



A tiririca (*Cyperus rotundus*) é uma planta daninha que pode ser controlada por meio de métodos químicos, mecânicos ou de manejo de plantas de cobertura.

e, montada sobre uma chata de 70T, navegava pelos rios de lá asfaltando as pistas de pouso pioneiras. Bom, mas aí já era trabalho leve, arrancar um ou outro broto mais resistente e adaptável (e viva Darwin!).

SEGUNDA MORAL DA HISTÓRIA

Ainda que adotando soluções de terra arrasada (ou pavimento asfaltado), não é provável que se consiga erradicar completamente uma praga. Quando muito, mitiga-se temporariamente o problema.

A LIÇÃO DA TIRIRICA

Após o término da Segunda Guerra Mundial, o mundo (pretenso) civilizado condenou ao opróbrio os regimes extremistas de direita da época (i.e., o nazismo e o fascismo).

Como forma de *vero mea culpa* ou exorcismo do opróbrio, as Nações Unidas vitoriosas no conflito criaram o Estado de Israel, tentando acabar com a diáspora judaica e compensar os sobreviventes do holocausto dando-lhes a sonhada terra prometida por Deus.

Só esqueceram de combinar com quem já habitava o pedaço: os palestinos.

Agora, Israel, consciente de que a doutrina dos palestinos busca erradicar o Estado de Israel, fundada no mantra “do rio ao mar” (lembrando que o rio, *in casu*, é o Jordão, e o mar é o Mediterrâneo, e Israel está entre um e outro), resolveu partir para a briga e erradicar seus terroristas desafetos lindeiros (Houthis, Hezbollah, Hamas e, de quebra, o Irã).

Segundo as lições da tiririca, não vai dar certo. Poderá apenas mitigar temporariamente o problema, mas dificilmente conseguirá erradicá-lo por completo, conseguindo uma paz duradoura.

Vejam que até o execrado nazifascismo, que julgávamos extinto, vem ressurgindo teimosamente aqui e acolá, e em lugares insuspeitos como a Europa e os EUA, que o combateram a ferro e fogo, menos de um século atrás.

A tiririca ressurge, por meio de seus espécimes mais resistentes e adaptáveis... isso é a própria Teoria da Evolução de Darwin! É, ou não é?

Nada diferente do que está acontecendo na Rússia/Ucrânia, na Venezuela e em Cuba.

Uma tenta reeditar a tese nazista de conquista por maioria ou hegemonia populacional. Afinal, esta é a razão mambembe, adotada por Putin, para justificar a sua invasão ao território da Ucrânia: reeditar a tese de Hitler para o *anchluss* que anexou a Áustria à Alemanha nazista, apenas com base na predominância da língua alemã na Áustria.

Para o neo-Czar da Rússia, só o fato de haver maioria de gente falando russo no leste da Ucrânia já justificaria essa tentativa de anexação... Coitada da França, se essa tese rebrotar com a futura maioria islâmica por lá falando árabe e usando o chador. Como já ensina o Corão: “A paciência é nossa aliada, e o ventre das nossas

mulheres é o caminho para a dominação”, ou seja, quanto mais filhos do Islã, melhor! (Olha a tiririca aí de novo, gente!)

Infelizmente, somos retrógrados e teimamos em reviver o passado nada aprendendo com os seus erros. A história devia servir para nos ensinar, e não para repetirmos o que deu errado!

Mas não é assim! Teimamos em fazer “rebrotarem” práticas que não dão certo. O culto do socialismo onde pretenderíamos a dação máxima “de cada um segundo a sua capacidade e para cada um segundo a sua necessidade” não se sustenta no mundo real competitivo onde, sempre e inexoravelmente, o “alfa” subjugará o “beta”, o “delta” etc.

O problema maior é que o “alfa” de hoje não é mais aquele mais resiliente, adaptável e adequado ao meio em que vive... é aquele que dispõe de maior poder (nuclear) por suposto.

A busca e a estocagem de “bombas nucleares” e o aperfeiçoamento de seus vetores de lançamento pela Coreia do Norte, pelo Paquistão, pela Índia, pelo Irã (está quase lá!), por Israel (que tem, mas não diz que tem!) e as consagradas e tradicionais potências nucleares (EUA, Rússia, França, Reino Unido e China) nos levam a constatar que potências nucleares ditam as regras nas mesas de negociação... e não conversas e “cervejinhas em mesa de bar”.

Isso me deixa perplexo quando vejo um Brasil de 8,5 milhões de km² de área territorial, com nove países lindeiros (Uruguai, Argentina, Paraguai, Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana e Suriname) e com o Departamento da Guiana Francesa, ao longo de 16.886km de fronteiras terrestres e mais 8.500km de litoral (aí considerados os perímetros das baías), incorporando os 5,7 milhões de km² da nossa Amazônia Azul, abdicar de seu poderio nuclear.

Olhando o mapa do Brasil, vejo semelhança com um suculento presunto com osso, pronto para ser cobiçado por nações famintas de terras férteis (duas a três safras anuais), clima ainda ameno (mais ou menos), povo bovinamente conduzível por qualquer *meneur* (agora denominados *influencers*) e políticos que mais olham para seu próprio umbigo do que para o povo que os elegeu. Vejo também que precisamos prestar atenção naquele velho provérbio latino: *si vis pacem, parabellum* (se queres a paz, prepara-te para a guerra).

Se não tivermos um feroz “cão de guarda” na porta da despensa... não sei, não!

E nós, negligenciando a tiririca que viceja por aí, adensando-se e afogando a capacidade de reação das nossas combatidas Forças Armadas, alvos de atávica penúria orçamentária na esperança de que a tiririca não vá afogar a seara cultivada.

Vá esperando... Godot! Mas pense bem que, quando, e se ele chegar, não será com flores ou maná, será com o poder coercitivo das bombas que não são para ser detonadas (só em último caso), apenas para serem usadas como potente intimidação.

Esqueçam a “cervejinha e a mesa de bar” e pensem em se armar para o que der e vier! É assim que a banda toca, o resto é poesia.



A DIMENSÃO DA PALAVRA

Hugo Barreto Macedo

Cel Av

hugobmacedo6716@outlook.com.br

Vale a pena reservarmos alguns poucos minutos do nosso precioso tempo para refletirmos juntos sobre a dimensão do vocábulo “Palavra”.

Entendemos a palavra como um fonema ou um grupo deles, de uma significação própria de um termo ou vocábulo, cuja manifestação pode ocorrer de forma verbal ou por meio da escrita.

De uma forma geral, e por menor que seja a palavra representada pelo verbo, dá à oração escrita ou verbal a ação de movimento.

A palavra é representada, no nosso dia a dia, por sua grandeza, sua importância, seu brilhante desempenho na comunicação e sua invejável capacidade de representação.

Basta uma palavra lançada ao ar, mesmo isolada; a grandiosidade que ela representa, dando “vida” à imaginação, possibilitando a navegação pelo espaço.

Apenas uma única palavra é capaz de conduzir uma ideia, um sentimento, uma ordem, um pensamento, uma orientação, uma explicação, uma afirmação ou negação.

A sua atuação, apesar de nós não percebermos, é fantástica. Ela, a palavra, é possuidora de uma capacidade descritiva singular, sendo capaz de retratar um cenário que só é suplantado por um filme, uma foto ou ao vivo.

A palavra é mágica, podendo ser comparada aos cinco sentidos humanos, na medida em que é capaz de sensibilizar a mente, imaginar aquilo que somente eles, os sentidos humanos, são capazes de perceber. Contudo, dependendo do objetivo do seu emprego e significado, poderá provocar reações desastrosas.

A grandeza da palavra é tão significativa e bonita que só deveria ser proferida se fosse mais preciosa que o silêncio. Entretanto, quando a palavra é feia, só a mentira a torna bonita.

Podemos identificar a dimensão da palavra, mediante um pequeno exercício de reflexão filosófica; ao descrevermos o cenário de uma batalha apenas pela palavra “Sangrenta”; ela, por si só, nos conduz a um cenário de guerra, onde houve muita luta, muitas perdas humanas e materiais, muitos feridos, e que nos leva a imaginar muito sofrimento de ambos os lados.

Essa descrição foi possível graças à “dissecação” da palavra “sangrenta”. A força da palavra é tão significativa que, mesmo ela sendo empregada isoladamente, é capaz de dar o poder de imaginação, movimento e ação à mesma.

“A PALAVRA tem a leveza do vento e a força da tempestade!”

H₂O: PARTE IMPORTANTE DA HOMEOSTASIA?

Jesse Ribeiro da Silva

Ten Cel Dent
jesse.mcdonell@icloud.com

F. W. Koehler

Cmte

... Ao PERMEAR todos os nossos tecidos...

Ao avaliar, à luz dos conhecimentos atuais, a necessidade do equilíbrio hídrico do nosso delicado organismo, julguei oportuno escrever este artigo, essencialmente voltado aos profissionais que, em circunstâncias atípicas, nem sempre atendem à demanda (imperiosa da ingestão de água, H₂O). Refiro-me a profissões como, por exemplo, pilotos que fazem voos intercontinentais. Nesse caso em particular, tenho um filho que voa GULFSTREAM 550, *staff* da Rede D'Or, voos quase sempre para o exterior. São etapas em torno de 8 a 10 horas (**cada perna**). Esses profissionais devem estar atentos a certas práticas ao longo do voo. Por exemplo: movimentar sempre os membros inferiores, flexionar os braços e mesmo mover o tronco em sentido rotativo, de vez em quando (prevenção de trombozes). A ingestão de água é fundamental, ou algum líquido de sua preferência, mas, se possível, água.

Sabemos todos que o nosso organismo é composto predominantemente por água. Sua reposição contínua, em quantidade e

qualidade, é essencial à manutenção de todas as funções para que tenhamos boa qualidade de vida, prevenção de doenças e garantia de longevidade. Daí, como exercício de memória, consideremos como a água atua nesse complicado processo, afirmando desde logo ser a ingestão de pelo menos oito copos ou dois litros/dia a quantidade necessária, mesmo que pela simples sensação da sede, não sejamos induzidos a beber satisfatoriamente. A ingestão de água, associada a uma dieta balanceada, bem como a prática de exercícios físicos adequados, permite o *turn over* regular de todos os nossos tecidos, e a sinérgica harmonia dos sistemas, sem o que estaremos predispostos a doenças degenerativas e mesmo ao envelhecimento precoce. Ilustremos na prática como isso funciona, comparando nosso corpo a uma máquina, por exemplo: uma caldeira rudimentar, para produzir energia, calor e vapor, pode queimar lenha, óleo combustível, gás ou qualquer energético compatível, que configuraremos com os alimentos que ingerimos. Haverá, todavia, os resíduos a eliminar, como



gases e fumaça, que, no caso, será o gás carbônico, eliminado pelos pulmões. Como cinzas, consideremos todas as escórias que excretamos pelo suor, por dejetos e pela urina.

Passemos ao objetivo principal deste artigo analisando a **água e o sistema renal**. Este sofisticado sistema trabalha como uma máquina tão eficiente quanto delicada, manipulando uma quantidade surpreendente de substâncias complexas e desempenha múltiplas funções, como, por exemplo: eliminar continuamente os resíduos do metabolismo proteico concentrados na urina, que são conduzidos para fora de cada rim pelo ureter até a bexiga. Na bexiga, a urina é acumulada de modo a ser eliminada do corpo à vontade, por um tubo único, a uretra. Cabe aqui algo a considerar: a vontade de urinar dá-se por mecanismo reflexo, nem sempre obedecido com frequência desejável, eis que às vezes retardamos essa eliminação, por circunstâncias limitativas ou até mesmo por negligência, o que é prejudicial à saúde, pois, sendo rica em cristais, sua retenção produzirá eventualmente sedimentação e provável formação de cálculos renais, com sintomatologia muito dolorosa e tratamento às vezes invasivo (cirúrgico), quando a litotripsia – recurso terapêutico à base de onda de choque – se mostrar ineficiente.

Função ainda mais importante é a capacidade que os rins têm de poder variar e compensar a quantidade de água que é perdida por meio da urina, estabelecendo assim o equilíbrio hídrico do corpo. De igual maneira, o sistema renal regula os teores e as espécies de eletrólitos, propiciando o balanceamento salino adequado no sangue e o líquido tecidual, como, por exemplo, creatinina, ureia, potássio etc. Evidenciando a importância desses elementos, basta lembrar que é por meio da análise de seus valores que se estabelecem os parâmetros para avaliação de nosso estado de saúde geral, quer nos *checkups* de rotina, pré-operatórios etc. Cumprindo adequadamente suas funções, para que tudo isso aconteça, é necessário que todo o volume sanguíneo do corpo circule pelo sistema renal, em média a cada cinco minutos. Isto representa 1.700 litros em cada 24 horas. Processando esses 1.700 litros, os rins produzem 170 litros de líquido tissular chamado filtrado glomerular, dos quais 169 litros são devolvidos à corrente circulatória, sendo a diferença (1 litro) aquilo que excretamos sob forma de urina.

Como manifestações tardias de um aporte insuficiente de água, destacamos a hipertensão arterial. É quando o paciente portador de problema renal crônico, que se acentua de maneira lenta, mas evolutiva e sem que se dê conta de que algo sério está ocorrendo, ainda que de modo imperceptível, ou por se acostumar com os sintomas, passa a apresentar a pressão arterial elevada. Isso ocorre com frequência nas populações do interior, de menor acesso a acompanhamento médico regular. Lamentavelmente, também por falta de recurso e demanda elevada de pacientes, o profissional se limita à queixa principal do paciente, tratando do sintoma sem investigar a causa do problema, tendo o paciente o seu quadro agravado, evoluindo às vezes para o inevitável.

Tivemos oportunidade de observar isso em Alcântara – MA, quando da implantação do Núcleo para a Construção do Centro de Lançamento Aeroespacial (CLA), em 1986. Hoje, com o desenvolvimento da região, seguramente seus nativos dispõem de recursos, sobretudo, com maior demanda de mão de obra e orientação médica adequada.

Uma particularidade em Alcântara, à época, é que haveria a existência de uma cardiopatia endêmica, até então sem possibilidade de tratamento. Quando fui informado, fiquei reticente. Busquei encontrar uma etiologia que justificasse tal endemia. Ao examinar alguns pacientes aleatoriamente, os mais idosos apresentavam tártaro até mesmo nas faces vestibulares dos dentes. Ainda que não tivessem boa higiene oral, esta ocorrência não poderia ser atribuída ao hábito. Parti para a análise da dieta: era predominantemente de frutos do mar. O pescador ia à pescaria de rede, em meio dia, conseguia em média 10kg de camarões graúdos, que, deixados ao sol por algumas horas de dois dias, adquiria uma cor vermelha atraente e perdia a umidade. Era vendido ao efetivo da Base a um preço compensador. O resto, camarões pequenos, peixes etc., eles colocavam em um caldeirão com água e sal, comiam com farinha d'água até terminar. Este ciclo repetitivo representava o *modus vivendi* da população. Deduzi ser o aporte de cálcio excessivamente capaz de impactar o sistema renal.

Em Brasília, consegui um microscópio, treinei um graduado enfermeiro que trabalhara comigo no Hospital da Força Aérea do Galeão (HFAG)... Foi fácil provar ao Dr. Joaquim (diretor, cirurgião e parteiro do hospital) que a “cardiopatia endêmica” era em verdade doença renal crônica. Os pacientes apresentavam queixa de hipertensão, e os médicos limitavam-se a prescrever medicação para pressão alta, sintoma mais perceptível do problema renal.

Conseguimos convocar os jovens, filhos alcantarenses em idade de prestar o serviço militar, e servir a eles uma dieta saudável e balanceada. Pensando em estender os benefícios à família, conseguimos que eles fizessem um estágio na Escola Agrícola do Maranhão. Aprenderam noções básicas de nutrição, e orientação de plantio de verduras. Ganharam mudas de outros tipos de árvores frutíferas, enriquecendo a flora, de modo a complementar com novos nutrientes o que lhes faltava. Foi assim que comprovamos nossa tese, e a população passou a ter o tratamento adequado. Final feliz para a cardiopatia endêmica.

Concluiremos este artigo enfatizando que, no caso dos aeronautas, convivendo em longas jornadas de trabalho em ambiente hipobárico, mesmo operando aeronaves mais modernas e de alta *performance*, pensamos ser a renovação de ar ainda insuficiente, considerados os níveis ideais e o coeficiente de umidade abaixo do ideal desejável. Cuidados na reposição de líquidos devem ser considerados de importância vital na prevenção dos problemas aqui abordados. De resto, urge enfatizar que a longevidade só é válida com boa qualidade de vida. Então, medidas racionais e conscientização das demandas com a saúde devem priorizar nossas atitudes.



DOIS AVIADORES EM UM TREM DE GADO

Renato Paiva Lamounier

Cel Av

rplamounier@gmail.com



Para os leitores não familiarizados com particularidades da Aviação Militar, faz-se necessário esclarecer inicialmente alguns aspectos envolvidos nesta narrativa. Assim, 1º/10º GAv significa 1º Esquadrão do 10º Grupo de Aviação, esquadrão este sediado na BASP, a Base Aérea de São Paulo, no aeródromo de Cumbica, onde hoje existe o Aeroporto Internacional de Guarulhos.

Para os que se lembram daqueles tempos, e certamente deles têm saudades, bem como para os que não viveram aquela época, o designativo aeronáutico internacional para a localidade era SBCB, hoje penso que foi mudado para SBGR. Parece irrelevante a menção a estes designativos, mas, na verdade, não o é, pois as mudanças determinadas pela evolução inevitável apagam muita coisa da História e jogam no limbo do esquecimento circunstâncias, pessoas e épocas as quais, quase sempre, não são consideradas nas mudanças, muitas vezes, afoitas e personalistas, com imenso prejuízo material, doutrinário e operacional.

Pois bem, a BASP da segunda metade dos anos 1960 era uma Organização Militar que marcava a presença da Força Aérea Brasileira na mais importante cidade da América do Sul. Não só presença estratégica, mas política no Estado mais desenvolvido da Federação e onde, também, sua atividade acadêmica se beneficiava dos centros de saber das melhores Universidades do país. Além de muito bonita e dotada de magníficas instalações, a BASP abrigava um muito expressivo componente aeronáutico militar, compatível e necessário à região macroeconômica e ao pujante complexo industrial sob sua proteção.

Assim, tinham sede no seu aeródromo Unidades Aéreas importantes com intensa atividade operacional, como o já citado 1º/10º GAv (Reconhecimento Meteorológico e Fotográfico), o 2º/10º GAv (Busca e Salvamento), a Esquadrilha de Reconhecimento e Ataque (ERA 20) e a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica (EAOAR), instituição de ensino que, no nível tático, preparava os Oficiais no Posto de Capitão para o preparo, o planejamento e o emprego dos meios aéreos onde e como fossem necessários. Na área logística, contava com um Esquadrão de Suprimento e Manutenção capaz de, no nível de 3º escalão, realizar inspeções e reparos de nível Parque, apoiar a quase meia centena dos aviões orgânicos e a grande movimentação dos aviões em trânsito.

Uma vez situado o leitor no cenário onde teve origem o episódio objeto deste relato, com ênfase inclusive no que contém de pitoresco, podemos, então, dizer que o 1º/10º GAv havia feito um deslocamento em massa e encontrava-se desdobrado na Base Aérea de Campo Grande – BACG, no hoje Mato Grosso do Sul, para a realização de uma manobra real em conjunto com Unidades do Exército Brasileiro e da Marinha do Brasil, realizando várias missões de reconhecimento fotográfico e meteorológico naquela região de fronteira, bem como outras missões inerentes a uma operação dessa envergadura.

Aconteceu que, como todos os 12 RB-25 orgânicos estavam sendo empregados, havia necessidade de todos os pilotos, e justamente este que lhes conta o “causo” fazia parte do Conselho de Justiça da Auditoria Militar da então 4ª Zona Aérea. Como os negócios de Justiça sempre foram, para os militares, de absoluta e suprema prioridade, como o devem mesmo ser para toda a sociedade (daí o elevado e respeitável pedestal em que são colocados os Magistrados, e são fielmente acatadas as suas decisões, as quais não se discutem, mas cumprem-se), integrei o deslocamento na ida para a manobra e voltei a São Paulo para participar de julgamento marcado no Conselho de Justiça.

Havia, entretanto, a necessidade de retornar a Campo Grande para continuar participando do exercício e, para conduzir de volta a Cumbica um dos RB-25. Foi solicitado ao QG da então 4ª Zona Aérea o transporte de dois pilotos, o qual destacou uma aeronave Beechcraft para transportar a mim e ao meu colega de turma Ten Av André Marques. No dia 30 de novembro de 1964, decolamos de SBCB como passageiros no C-45 2863 com destino à BACG.

A partir de Bauru, as condições meteorológicas se deterioraram a ponto de levar os pilotos do Beech a decidir passar para baixo da camada e prosseguir em voo visual até o destino. Após algum tempo, estavam perdidos, quando o André Marques (natural da região de Araçatuba e conhecedor da rota) sugeriu que tomassem o rumo oeste, onde encontrariam uma estrada de ferro e, ao longo dela, na direção noroeste, a cidade de Ribas do Rio Pardo. Isto feito, dentro de algum tempo, surgiu a pista salvadora, para a qual, aliviados, vimos ser iniciada a aproximação. Como era uma pista curta, o pouso foi um tanto atribulado e nos proporcionou no seu final a emoção de um cavalo de pau, quando a cauda do avião se chocou com a cerca do campo.

Uma vez desembarcados verificou-se de que havia necessidade de reparos, além de combustível para prosseguir viagem. Eu e o André Marques fomos a pé para a cidade, a fim de informar o pouso ao Serviço de Proteção ao Voo. No caminho, a despeito da satisfação de estarmos todos ilesos, assaltavam-nos a frustração e o pesar de não poder atender à programação do nosso Esquadrão no final da manobra e, muito importante, fazer o regresso à sede em Cumbica em um voo de formatura com o total dos aviões que haviam saído para um importante, difícil e laborioso exercício.

Ao chegar na estação de estrada de ferro para enviar um telegrama com o aviso do nosso pouso, eis que lá se encontrava um comboio composto inteira e exclusivamente de vagões para transporte de gado, conhecidos como “gaiolas”.

A composição, com a locomotiva à frente, estava voltada para a direção de Campo Grande e, ato contínuo, veio à nossa mente a ideia de nela embarcar para Campo Grande e, desta forma, cumprir a missão para a qual estávamos designados. O chefe da estação informou que não eram permitidos passageiros naquele tipo de trem. Apelamos para a situação de emergência invocando uma operação militar. Revelando tirocinio e responsabilidade profissional, além de dever cívico, o Chefe da Estação levou o problema ao maquinista e ele, surpreso e confuso, alegou, na nossa presença, que eram proibidos passageiros na cabine da locomotiva. Argumentamos que poderíamos perfeitamente viajar em um vagão (gaiola) que estivesse vazio, o que já havíamos verificado. Afastado, portanto, o impedimento regulamentar da estrada de ferro e feito o acerto final, tratamos de voltar rapidamente ao campo de pouso para pegar nossa bagagem, pois já estava na hora de o trem partir. Então, em meio a estas emoções, nós nos demos conta da fome.

Havíamos decolado de Cumbica no início da manhã, o voo tivera a duração de 03:55h até o inusitado e emocionante pouso, e já passava muito da hora do almoço que deveria ter sido no bom Rancho da BACG. Ao chegarmos de volta ao trem, vimos o auxiliar do maquinista conduzindo dois pequenos caldeirões de ferro, que logo identificamos (devido às raízes de ambos estes intrépidos aviadores travestidos de “boiadeiros”) como a comida que, no interior, era assim fornecida na forma pioneira e cabocla das quentinhas de hoje.

O maquinista, já prestes a pôr o seu trem em marcha, deu-me o tempo necessário para, correndo, atravessar os trilhos em direção à casa da senhora que fornecia os salvadores caldeirões, cuja devolução acertei para que fosse feita pelo maquinista na sua volta àquela estação. Paguei-os, mas até hoje cobro do André Marques a parte por ele devida. “Confortavelmente” sentados no assoalho duro e sujo de bosta de vaca tivemos uma das mais deliciosas refeições de que me lembro, não só devido à fome, mas porque, de verdade, a comida era variada e farta, deliciosa e preparada com o esmero e o carinho de uma santa e honesta dona de casa daqueles confins do Mato Grosso do Sul.

Chegamos em Campo Grande já adiantada a noite, sem dinheiro para um táxi, e começou, então, a última epopeia dessa aventura: telefonar para a Base por mercê e graça do funcionário da estação e conseguir que o Oficial de Dia mandasse um jipe nos apanhar, cuja demora foi o desfecho do nosso dia. Dia para não ser esquecido e sempre ser lembrado nas nossas orações.

Felizmente tínhamos na mala macacões de voo limpos, pois os que vestíamos tiveram de ir direto para a lavanderia da Base em um atendimento de emergência.

No dia seguinte, 1º de dezembro de 1964, decolei bem cedo na companhia de um outro colega de turma e querido amigo, hoje junto ao nosso Criador, Ten Av Marcos Antônio de Oliveira, no RB-25 5140, para uma MBUD (busca a baixa altura) na rota SBCG/SBAW/SBCY/SBCG, com a duração de 06h10.

No dia 02 de dezembro de 1964, voamos de volta para Cumbica, os 12 RB-25, em um voo de formatura com a duração de 04h50, sendo uma hora sob condições de voo por instrumentos real. Este voo o fiz na companhia de outro colega de turma e muito bom amigo, o Ten Av José Amílcar Abreu de Miranda.

Devido ao mau tempo na chegada à zona do APP SP, e para não haver congestionamento e conflito de tráfego, foi feita uma dispersão, e o controle nos direcionou para Campinas (SBKP), onde foi feita uma aproximação IFR em condições reais até o mínimo. Por último, apenas como ilustração e por ser digno de nota, fiz em seguida, neste mesmo dia 02 de dezembro, um “bate-pronto” no RB-25 5133 para Santos, com o Cap Av Fernando Silveira Frias, em uma missão de 1h de duração em apoio à BAST, que necessitava urgentemente de material militar.

Em conclusão, profissões há e muitas elas são, pela sua própria natureza, as condições de trabalho, e os seus resultados dependem muito mais do que a execução de um serviço, uma tarefa ou, de uma forma mais simples e descompromissada, o cumprimento de um horário. Entre elas, destaca-se o militar, do qual são exigidos ao extremo a vocação, a motivação, a convicção e o comprometimento.

Felizes aqueles que se realizam sob esse imperativo da própria consciência! Felizes e poderosas as Nações cujos povos reconhecem e cultuam tais valores.

A INTENTONA COMUNISTA

Luiz Ernani Caminha Giorgis

lecaminha@gmail.com

Em 1908, surge, no Rio de Janeiro, a Confederação Operária Brasileira (COB), inspirada em Karl Marx e Friedrich Engels. Seu órgão oficial é o jornal *A Voz do Trabalhador*, que adota uma linha grevista-reivindicatória e contrária ao Serviço Militar.

Com a Revolução Comunista na Rússia, em 1917, a COB ganha força e passa a atacar acintosamente o Governo Federal.

Em 1922, é organizado o Partido Comunista Brasileiro (PCB), no Rio de Janeiro, negando o sentimento de Pátria e manifestando a tomada do poder pela força. O PCB lança o jornal *O Movimento Comunista*, e, depois, o *A Classe Operária*. Em seguida, surgem no cenário duas novas organizações, a Confederação Geral dos Trabalhadores (CGT) e a Federação Sindical, ambas nitidamente subversivas. A agitação reinante faz o Presidente Arthur Bernardes decretar o Estado de Sítio, somente suspenso em 1927, já com Washington Luís. No mesmo ano, o Congresso aprova lei colocando o PCB na ilegalidade.

O movimento comunista passa a ser clandestino. Em um congresso, o Partido escolhe Luís Carlos Prestes para líder que, convidado, aceita. Prestes era conhecido nacionalmente pela participação na Coluna de Miguel Costa (movimento tenentista).

Em 1931, Luís Carlos Prestes segue para a União Soviética, onde faz cursos de liderança comunista. No regresso, assume a direção do Partido. As atividades comunistas ganham incremento. Em 1934, surge a Aliança Nacional Libertadora (ANL), nova organização comunista, melhor estruturada. A ALN será o dínamo da Intentona, e Prestes é o Presidente.

Nesse contexto, o deputado Carlos Lacerda lê em plenário um manifesto de ataque ao governo, combatendo o imperialismo e o latifúndio. O manifesto favorece os comunistas.

Em 1935, chega ao Brasil o agente do *Komintern* Artur Ewert, para auxiliar na articulação do movimento. A propaganda comunista chega aos quartéis, por meio de elementos doutrinados por Prestes e por Agildo Barata, entre outros. O assalto comunista torna-se iminente.

Em 23 de novembro, inicia-se o levante em Natal, estendendo-se ao Recife, em 24, e ao Rio, em 27. Na Capital Federal, irrompe no 3º RI (Praia Vermelha) e na Escola de Aviação (Campo dos Afonsos). No 21º BC, em Natal, às 19h30 de 23 de novembro (sábado), dois sargentos, dois cabos e dois soldados prenderam o Oficial de Dia (Ten Abel) e abriram o quartel para os demais revoltosos. Muitos eram remanescentes da recém-extinta Guarda Civil. O armamento e a munição foram retirados das reservas e dos paióis. Armados, os revoltosos atacaram o quartel da Polícia Civil que, depois de 19 horas de resistência, se rendeu. Os comunistas só fugiram com a ação das tropas federais, depois de terem cometido vários assassinatos, saques e arrombamentos, ao longo de quatro dias. Presos logo após, responderam processos na justiça.

Em Recife, quando os militares comunistas souberam dos acontecimentos em Natal, insurgiram-se contra seus comandantes. Em Olinda, no dia 24, civis comandados por um sargento, atacaram a Cadeia Pública, apoderando-se do armamento. A Secretaria de Segurança Pública, bem como o QG da 7ª RM foram também atacados. No CPOR, um sargento matou um oficial e feriu outro, sendo preso em seguida. Os confrontos mais graves ocorreram no 29º BC. Um comandante de Companhia, o Ten Lamartine, colocou sua tropa contra as forças legais, no que foi seguido por outras subunidades. Lamartine apossou-se de todo o armamento e suas tropas ocuparam vários pontos do Recife. Com o reforço de tropas das Alagoas e da Paraíba o comandante das forças legais, Ten Cel Afonso de Albuquerque, conseguiu cercar os rebeldes. Resultado: dezenas de mortos, cerca de 100 feridos e 500 rebeldes presos.

No Rio de Janeiro, aconteceram os fatos mais graves, por ser a Capital Federal. Os dois locais de maiores levantes comunistas foram o 3º RI (Praia Vermelha) e a Escola de Aviação (Campo dos Afonsos). No 3º RI, a doutrinação comunista tinha atingido oficiais e graduados, em todas as subunidades. Os líderes eram os capitães Álvaro de Souza, Agildo Barata e José Brasil. A unidade estava de prontidão no dia 26 de novembro, em função dos acontecimentos no Nordeste. Neste dia, à tarde, o Cap Agildo Barata recebeu ordem de Luís Carlos Prestes para deflagrar o movimento na madrugada de 26/27. O primeiro tiro foi disparado às 02h, no pátio do Regimento. Em seguida, a Companhia de Metralhadoras foi atacada e reagiu, sob o comando do Cap Álvaro Braga. Depois de muito tiroteio e prisões de oficiais legalistas, os comunistas, ao amanhecer, dominaram o RI, inclusive com a prisão de seu Cmt, Cel Afonso Ferreira.

A reação legalista, comandada pelo Gen Eurico Gaspar Dutra, não tardou, tendo a tropa cercado o 3º RI. Sob ataque de Infantaria e Artilharia, os amotinados não resistiram e renderam-se, por volta de 13h do dia 27 de novembro.

No Campo dos Afonsos, o ataque rebelde começou por volta de 02h do mesmo 27 de novembro, liderado por dois capitães. Dois outros capitães, legalistas, foram assassinados enquanto dormiam. Um outro oficial foi morto após ter sido preso, já desarmado e incapaz de reagir. Os amotinados apossaram-se do armamento e da munição, e buscaram os hangares para acionar os aviões, mas as baterias de obuses do Grupo Escola de Artilharia impediram o acesso. No 1º Regimento de Aviação, vizinho à Escola, o Ten Cel Eduardo Gomes comandou a reação com êxito, até a chegada das forças legais. Muitos revoltosos fugiram, e 254 foram presos.

Anos depois, os comunistas da Intentona de 1935 foram anistiados e perdoados pela sociedade, mas realizaram, em 1964 e 1968, novas tentativas.

O saldo da Intentona Comunista de 1935 foi de mais de 100 mortos, entre civis e militares, e 500 mutilados e feridos.

A FAMÍLIA AERONÁUTICA

Cel Av Alberto de Paiva Côrtes



Da esquerda para a direita: Wisley e Aline, minha filha (pais da noiva); Pedro e Anne, minha filha (tios da noiva); Ana Carolina, minha neta noiva e Bruno, o noivo; Márcia, avó, e eu, avô da noiva; Ana Luisa, irmã da noiva, e Patrick, cunhado.

Tudo começou com o meu pai. Tenente novo, recém-formado, durante a Segunda Grande Guerra, voava o seu Catalina patrulhando a costa brasileira. Servindo na Base Aérea do Galeão, e morando na Tijuca, quando conheceu a minha mãe nas tertúlias do Tijuca Tênis Clube. Porém, nesse período, foi indicado para realizar o curso de caça nos Estados Unidos e posteriormente ser transferido para o Grupo de Caça na Itália.

Sem informar o motivo à sua noiva, ele terminou o namoro. Triste, mas convicto de que era o certo a fazer, esperava a sua ida para a América quando a “II Guerra Mundial”, graças a Deus, acabou. Sem pestanejar, pois seu Esquadrão de Patrulha havia sido transferido para Belém do Pará, procurou a sua amada e lhe propôs casamento.

Transferido para Belém em 1945, no ano santo de 1947, inaugurando a maternidade da Base Aérea de Val de Cães nascia um carinha ruivo, com 52cm de comprimento e, quem diria, muito magro.

Transferido para o Rio de Janeiro, após quatro anos, fomos para Natal.

Seis maravilhosos anos na BANT, onde o convívio com os B-25, o P-47 e o B-26, forjou a minha vontade de ser piloto militar.

Novamente voltamos para o Rio e comecei a me preparar para entrar na EPCAr, em Barbacena.

De Barbacena para os Afonsos, e depois, Pirassununga.

Nesse período conheci a minha esposa Márcia e, após concluir o Curso de Caça em Fortaleza, nos casamos e fomos morar em Santa Cruz, no Rio de Janeiro, onde nasceram as nossas duas filhas, Anne e Aline.

Após três anos em Santa Cruz, fui transferido para Anápolis, compor a primeira turma de Oficiais a serem formados pilotos operacionais de Mirage III no Brasil.

Foram seis anos no 1º GDA, e fomos para Fortaleza. Quatro anos dando instrução de Caça, sendo três anos como Oficial de Operações do 1º/4º GAv.

Papai veio a falecer no meu último ano de Fortaleza e, para dar apoio a minha mãe, consegui transferência para o Comando Aerotático no Rio de Janeiro.

Quatro anos no COMAT realizando os maiores exercícios aerotáticos no sul do Brasil e mais um ano cursando o Superior de Comando na ECEMAR, voltei para Anápolis, agora como Comandante do 1º GDA. Durante esses dois anos de Comando, a minha filha Aline conheceu o Wisley, rapaz que mais tarde veio a ser o seu marido e pai das minhas duas netas.

Após uma breve passada de dois anos em Brasília, onde estive no Estado-Maior das Forças Armadas e no Comando Geral de Pessoal, voltei para o Rio como Chefe de Estado-Maior do COMAT, e foi quando Aline se casou com o Wisley e passou a morar em Anápolis.

Infelizmente o Comando da FAB, ao final do ano, acabou com o COMAT, e eu consegui a minha transferência para a Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo, DEPV.

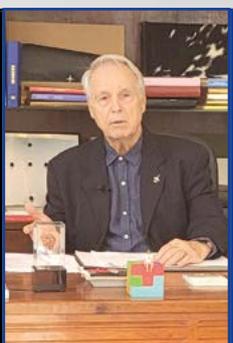
Em 1984 eu completaria 30 anos de carreira e, como não seria promovido a Brigadeiro, resolvi sair da FAB e ingressar na aviação civil, o que consegui e, já na aviação civil, em 2006, a minha filha Anne, casou com o Pedro, engenheiro que trabalhava em uma firma estrangeira de apoio ao petróleo e, hoje, devido a sua competência, estão morando na Arábia Saudita.

A Ana Luisa, minha neta mais velha, professora de Educação Física, se casou com o Patrick e está morando em Anápolis; a Ana Carolina, sua irmã mais nova, engenheira, e trabalhando na AMBEV, casou, com o Bruno e estão morando em Brasília.

Pois é, acredito que a Aeronáutica me proporcionou ter uma família como essa.



Documentário do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico



Araken

Pensamento Brasileiro e Filosofia Política



Frederico Bergamo

Cultura Brasileira



Fernando Bícudo

Arte Brasileira



Osvaldo Albuquerque

Pensadores Brasileiros



Ricardo Véz

Valores e Tradições luso-brasileiras



Marco Aurélio Mendes

Pensamento Aeronáutico



Flávio Kauffmann

Liderança



YouTube

@pensamentobrasileiro

