

Revista 
Aeronáutica

ISSN 0486-6274

Número 329

2025



EXPEDIENTE

Out a Dez ▪ 2025

Presidente

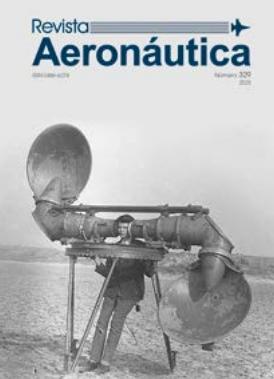
Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Imagen de capa:

Texto explicativo
na pág. 2



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 Genibaldo Bezerra de Oliveira

Diretor Administrativo

Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos

Diretor de Contratos

Ten Cel Esp Sup Evandro José Barros Leite

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 Aerodesportivo

Cel Av William Cristovam

Diretor Desportivo

Cel Inf Pedro Celso Gagliardi Palermo

Assessores

Social – Brig Ar Carlos José Rodrigues de Alencastro

Financeiro – Cel Av Antonio Deluiggi

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) 2210-3212 opção 5 – (21) 98849-8886

Superintendente

Cap Esp Met José Renato do Nascimento

CONSELHO DELIBERATIVO

Presidente – Ten Brig Ar Paulo Roberto
Cardoso Vilarinho

CONSELHO FISCAL

Presidente – Maj Brig Int Manoel José
Manhães Ferreira

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores 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

| | | | |
|----|--|----|--|
| 3 | Mensagem do Presidente <i>Marco Antonio Carballo Perez</i> Maj Brig Ar | 28 | A Constituição e a Liberdade <i>Ives Gandra</i> Jurista |
| 10 | A Importância de um Fundo Soberano... <i>Hugo Moura</i> Cel Av | 30 | Um Voo pela História... <i>Astor Nina de Carvalho Netto</i> Ten Brig Ar |
| 12 | A Propriedade Privada <i>Rodrigo Constantino</i> Extraído do livro <i>Pensadores da liberdade.</i> | 32 | As Guerras do Futuro:... <i>Reis Friede</i> Desembargador Federal |
| 14 | C-130 Hércules <i>Helio Perez</i> Cel Av | 34 | Guerra Subterrânea:... <i>Mair Simantob Nigri</i> Prof. de Judaísmo |
| 16 | Surucucu <i>Venancio Grossi</i> Maj Brig Ar | 36 | Estados Unidos e Islã:... <i>Alexandre Borges</i> Publicitário e diretor do Instituto Liberal |
| 18 | Lembranças de uma Aula de História <i>Tacarjú Thomé de Paula Filho</i> Cel Av | 38 | Shanghai: Desconstrução em chinês <i>Byung-Chul Han</i> Filósofo |
| 20 | Pensamento Único <i>Araken Hipólito da Costa</i> Cel Av | 40 | Missão na Amazônia <i>Marco Aurélio Erthal</i> Cel Av |
| 22 | Moral e Política <i>Denis Lerner Rosenfield</i> Filósofo | 46 | Ordem do Dia <i>Márcio Callafange</i> Maj Brig Ar <i>In memoriam</i> |
| 24 | A Rebeldia Militar... <i>Marco Aurélio de Mattos</i> Cel Av | | |



ANTES DO RADAR

A matemática por trás das “orelhas gigantes” de guerra

Texto retirado do perfil @logaritmov no Instagram.



Parece uma cena de ficção científica, mas é pura história — e pura ciência.

Durante a Primeira e a Segunda Guerra Mundial, muito antes da invenção dos radares modernos, os exércitos usavam dispositivos como esse para ouvir o céu.

Chamados de localizadores acústicos, esses gigantes funcionavam como “superorelhas” tecnológicas. Eles captavam o som dos motores de aviões inimigos muito antes de serem vistos.

Graças a grandes cones e refletores parabólicos, o som era focado e amplificado com precisão impressionante. Os operadores, com fones de ouvido, ouviam o que vinha do céu com segundos (ou até minutos) de vantagem.

Equal o segredo por trás disso? Geometria, acústica e cálculo angular.

Tudo foi projetado para capturar ondas sonoras distantes, com base na propagação do som, no tempo de chegada em diferentes pontos e no foco acústico.

Hoje chamamos isso de tecnologia ultrapassada, mas, na época, era o ápice da ciência aplicada ao campo de batalha.

E mais: esses dispositivos anteciparam princípios que mais tarde seriam usados no radar, no sonar e até em tecnologias médicas, como o ultrassom.

Mensagem do Presidente



Prezados leitores civis e militares, mais uma vez, aproxima-se o final do ano. Como eternos otimistas que somos, temos a esperança que o ano de 2026 será bem melhor, principalmente pelas eleições, com a possibilidade de mudarmos esse *status quo* que estamos vivenciando!

Concluímos a reforma do deck lateral da piscina da Sede Central, bem como terminamos a instalação de um sistema de aquecimento da água. A temperatura, agora, está em 30º C e permanecerá assim durante todo o ano.

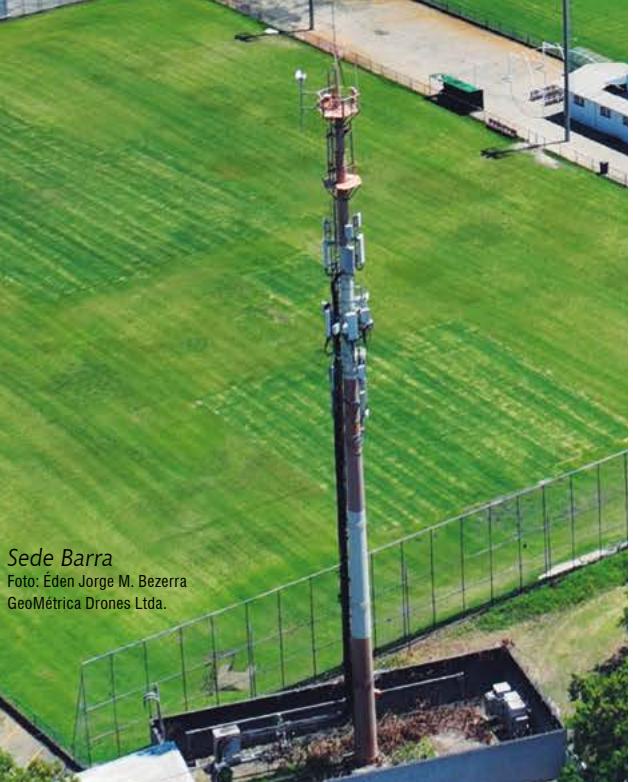
Em 2026, esperamos o mesmo sucesso que o Clube teve neste ano, com muitas realizações, reformas e melhorias em nossas instalações, para o bem do nosso quadro social.

Esta edição da nossa prestigiada Revista está bastante “pesada”, com excelentes matérias. Aproveitem bastante sua leitura.

Que seja muito bem-vindo o Verão, estação mais adorada pelos brasileiros, com muita praia e Sol. Aproveitem bastante das nossas piscinas, em nossas três sedes!

Boa leitura a todos!

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



Sede Barra
Foto: Eden Jorge M. Bezerra
GeoMétrica Drones Ltda.

SEMINÁRIO POLÍTICA AEROESPACIAL

O Clube de Aeronáutica (CAER), por meio do seu Departamento Cultural, promoveu ao longo do mês de setembro o Seminário Política Aeroespacial, uma série de encontros que discutiu temas fundamentais sobre o Brasil e a Aeronáutica.

A abertura do evento, realizada no dia 09 de setembro, foi marcada por uma cerimônia de hasteamento da Bandeira Nacional, reafirmando os valores de civismo e patriotismo que norteiam a trajetória do Clube.

Conduzido por oficiais e pesquisadores do Grupo de Estudos do Departamento Cultural, o Seminário contou com quatro encontros gratuitos, sempre realizados no Salão Costa Business da Sede Central, reunindo associados interessados em refletir sobre questões políticas e interagir com especialistas da área.

Durante as apresentações, estiveram em destaque temas como pensamento, valores, cultura, política, diplomacia, guerra e liderança – tópicos centrais para compreender os rumos da política aeroespacial e suas implicações nos cenários nacional e internacional.

O ciclo foi encerrado no dia 30 de setembro, em um evento especial de conclusão, que celebrou a participação dos associados e reforçou o compromisso do CAER em fomentar o debate cultural e político no país.

Com programação variada e um ambiente de troca de ideias, o Seminário Política Aeroespacial se consolidou como um espaço de aprendizado, reflexão e confraternização, reafirmando a missão do Clube de Aeronáutica de promover iniciativas culturais de relevância para o Brasil.



Hasteamento da Bandeira Nacional na cerimônia de abertura do seminário.



Cel Av Araken
Pensamento



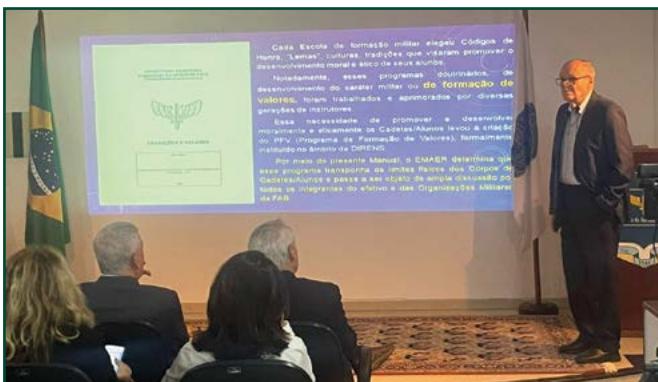
Fernando Bicudo
Cultura



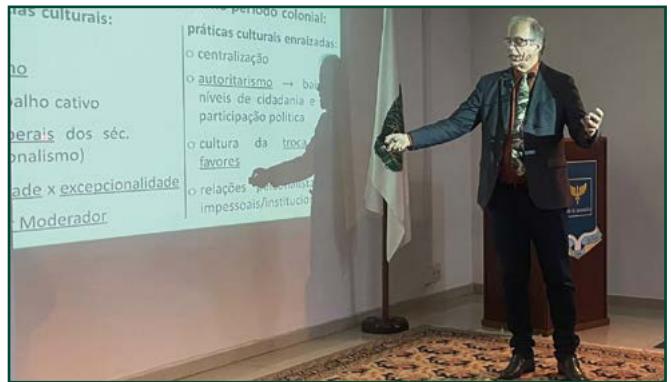
Ten Brig Ar Mendes
Pensamento Aeronáutico



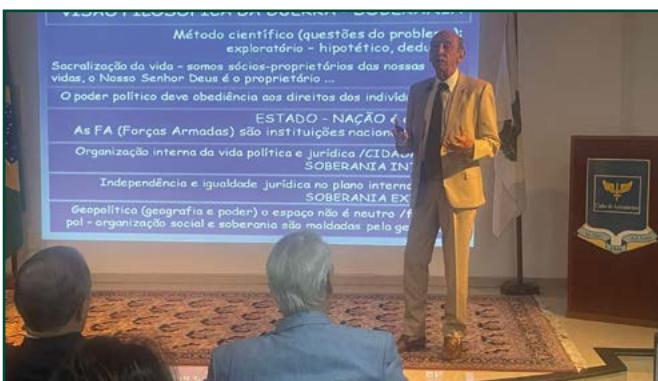
Brig Ar Delano
Diplomacia e Defesa



Cel Av Mattos
Valores



Cel Eng Osvaldo
Política



Cel Av Póvoas
Guerra



Brig Ar Pitrez, Maj Brig Ar Vinícius e Maj Brig Ar Perez
Encerramento do Seminário.



PICADINHO JESUS ESTÁ CHAMANDO DA ABRA-PC

Luis Paulo da Silva Costa

Cel Av

luizpaulolpsc@hotmail.com

No último dia 11 de outubro foi comemorada a 81ª Reunião do “Picadinho Jesus está Chamando”, da Associação Brasileira de Pilotos de Caça que comemora o desembarque do 1º Grupo de Aviação de Caça, na Itália, durante a Segunda Guerra Mundial.

O chamado encontro “Picadinho Jesus Está Chamando” remonta aos idos de outubro de 1945 quando, pela primeira vez, sob o patrocínio e a inspiração do então Ten. Cel. Nero Moura, Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAC), reuniram-se no Automóvel Clube do Brasil os integrantes daquela Unidade, juntamente com os integrantes da 1ª Esquadrilha e Observação (1ª ELO), para comemorarem o desembarque em território europeu, como única Força Aérea Sul-Americana a participar do esforço de guerra para combater o nazifascismo.

Dos idos de 1945, esse encontro acontecia anual e religiosamente no sábado mais próximo do dia 06 de outubro, no Automóvel Clube do Brasil, sendo posteriormente realizado na própria residência do Brig Nero Moura. Inicialmente apenas com a presença dos Veteranos de guerra e, com o passar do tempo, com a presença também dos pilotos de caça mais jovens, com a finalidade da perpetuação das tradições, das amizades e dos compromissos forjados no campo de batalha.

Após outubro de 1994, também a comando do nosso patrono Brigadeiro Nero Moura, o encontro passou a ser realizado no Clube de Aeronáutica, no Centro da cidade do Rio de Janeiro, sob a coordenação da Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC) e por motivo de ampliação da participação dos associados à ABRA-PC.

Desde o primeiro encontro, o cardápio servido consiste, como *pièce de résistance*, de um picadinho de carne cujo nome “Jesus está chamando” tem duas possíveis explicações. A primeira delas é que o taifeiro do Grupo de Caça na Itália tinha o nome de guerra

“Jesus”, e o cardápio servido era invariavelmente um picadinho de carne, de sabor normalmente duvidoso, feito em condições de combate.

A segunda explicação deriva da irreverência normal de um piloto de caça que, em meio a um profundo respeito e confiança ao seu Comandante, sente-se na “liberdade” de criticar a qualidade do cardápio servido!

Como sobremesa é servida, também, como tradição, uma “ambrosia”, doce tradicional da culinária brasileira feito com leite, ovos, açúcar e especiarias, e que na mitologia grega é o manjar dos deuses, um alimento que concedia imortalidade.

Esse é o resumo do nosso “Picadinho Jesus Está Chamando”!

Contando com a presença do Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Damasceno de Oficiais-Generais do Alto Comando e do Cel Varejão, aos 99 anos, Piloto de Caça mais antigo presente e ex-piloto de P-40 e P-47, o Presidente da Associação, Brig Ar Ref Teomar Fonseca Quírico agradeceu a presença dos Amigos Caçadores e enalteceu os trabalhos da ABRA-PC em prol da sua missão: estreitar os laços de união e solidariedade entre os Pilotos de Caça da Força Aérea Brasileira.

Na oportunidade, anunciou que o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica reconheceu oficialmente o evento “Picadinho Jesus está Chamando” como Patrimônio Histórico Imaterial da Aeronáutica, considerado na categoria de ritos, músicas, símbolos, imagens, padrões de comportamento, história oral, celebrações, lugares, formas de expressão (expressões idiomáticas, códigos, gritos de guerra, lemas, saudações).

Como valor simbólico e identitário, o evento representa valores caros à Força Aérea Brasileira: camaradagem, honra, patriotismo, espírito de corpo e reconhecimento aos que arriscaram suas vidas pela liberdade e pela democracia.

“Honra a quem nos precedeu e glória a quem nos seguirá”.

EXMO. SR. TEN BRIG AR CARLOS AUGUSTO AMARAL OLIVEIRA, MINISTRO DO STM



Há gestos que rompem o silêncio como um raios rasgando o céu e produzindo uma luz e um ruído impossíveis de serem ignorados.

Gostaríamos que sua atitude destemida, no foro máximo da justiça militar, fosse um ato permanente, não apenas individual, mas de toda uma classe e, por que não dizer, de considerável maioria da sociedade, como a tradução de um grito que ecoa nas redes sociais, mas também preso na garganta de milhares de militares da ativa que estão subordinados ao princípio sagrado da disciplina, que devem pôr doutrina quase religiosa aos seus comandantes, desde aquele infeliz janeiro de 2023.

O preço daquela omissão distorceu, com uma humilhação quase diária, a admiração e o respeito que gozamos junto à sociedade, fruto de um trabalho secular, e que acaba contaminando a muitos

de nós, gerando um descrédito injusto e inaceitável. Mais do que isso, está conduzindo a Nação a um destino que não condiz com a grandeza e a importância da nossa Pátria no cenário mundial.

Vossa excelência, com sua destemida atitude, traduziu intimamente a tábua dos mandamentos que estão impregnados na alma de todos aqueles que tiveram a felicidade de passar pelas fileiras da Escola de Aeronáutica e da Academia da Força Aérea: CORAGEM para dizer a verdade a qualquer custo; LEALDADE ao destino que abraçou e prometeu seguir em juramento; HONRA, que nos leva a ter uma conduta proba, virtuosa, corajosa; DEVER de lutar por aquilo que acreditamos; e PÁTRIA que juramos defender com o sacrifício da própria vida.

Receba o apoio incondicional e a admiração dos componentes da TURMA AGORA VAI!, nascida em Barbacena, no ano de 1962.

Baile do Aviador

O tradicional Baile do Aviador foi realizado no dia 11 de outubro, na Sede Central do Clube de Aeronáutica, em comemoração ao Dia do Aviador e da Força Aérea Brasileira (FAB). O evento reuniu mais de 400 convidados em uma noite de elegância, celebração e reverência à história.

Neste ano, o tema prestou homenagem aos 80 anos do vitorioso regresso dos combatentes da FAB que atuaram na Segunda Guerra Mundial – homens que deixaram um legado de coragem e patriotismo que permanece vivo na memória nacional.

Em destaque, uma exposição histórica especialmente preparada para a ocasião, intitulada “In Memoriam – Heróis da Segunda Guerra Mundial”, apresentou objetos, registros e peças originais que contam a trajetória dos pilotos brasileiros que integraram o 1º Grupo de Aviação de Caça. Entre os itens expostos estavam equipamentos emblemáticos como o farol de aeródromo, a cadeira

do caça Republic P-47 Thunderbolt e a insígnia “Senta a Púa”, símbolo de bravura que marcou a atuação da unidade na Itália.

Os visitantes puderam relembrar nomes que se tornaram eternos, como os dos aviadores Nero Moura, Danilo Moura, Joel Miranda e Othon Corrêa Netto, entre outros, cujas histórias de heroísmo e sacrifício inspiram gerações e perpetuam o orgulho da aviação de caça brasileira.

A solenidade teve início com a apresentação da Banda Aeroshow, que abrillantou o ambiente com um repertório vibrante e envolvente.

Em seguida, foram convidados ao palco o Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Marcelo Kanitz Damasceno, acompanhado de sua esposa, Senhora Thaís; e o Comandante do Terceiro Comando Aéreo Regional (III COMAR), Major-Brigadeiro do Ar Rodrigo Fernandes Santos, acompanhado de sua esposa, Senhora Leila. Também tomou posição de



Da esquerda para a direita: O Comandante do Primeiro Grupo de Aviação de Caça, Tenente-Coronel Gusttavo Freitas de Souza, acompanhado de sua esposa, Senhora Danielle Cristina; o Comandante do Terceiro Comando Aéreo Regional (III COMAR), Major-Brigadeiro do Ar Rodrigo Fernandes Santos, acompanhado de sua esposa, Senhora Leila; e o Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Marcelo Kanitz Damasceno, acompanhado de sua esposa, Senhora Thaís.

destaque o Comandante do Primeiro Grupo de Aviação de Caça, Tenente-Coronel Gusttavo Freitas de Souza, acompanhado de sua esposa, Senhora Danielle Cristina.

Após a exibição de um vídeo alusivo à data, o Major-Brigadeiro Rodrigo Fernandes Santos proferiu palavras de abertura, relembrando o heroísmo dos aviadores brasileiros e destacando a importância de preservar sua memória e seus valores.

Na sequência, o Comandante da Aeronáutica realizou o brinde em homenagem aos aviadores da Força Aérea Brasileira,

momento seguido da execução do Hino dos Aviadores, entoado por todos os presentes em um clima de emoção e respeito.

A celebração seguiu com as apresentações musicais da Banda Linha Vermelha e da DJ Rozze Borges, que animaram o público até o encerramento do evento.

O Baile do Aviador 2025 reafirmou, mais uma vez, a tradição, o congraçamento e o orgulho da Força Aérea Brasileira, reverenciando os heróis que escreveram – e continuam a inspirar – as páginas da história da aviação nacional.



Comemoração no Salão Costa Hall.



Participantes do baile no painel comemorativo do 1º Grupo de Aviação de Caça.

A Importância de um Fundo Soberano para a Revolução Tecnológica

Hugo Moura

Cel Av
mourahjt@gmail.com

Como investidor, observador e protagonista de algumas iniciativas no setor de tecnologia, minha perspectiva sobre o papel crucial da tecnologia avançada no fortalecimento econômico e nacional de um país é profundamente enraizada em décadas de observação e análise do impacto da inovação no cenário global. A proposta, já sendo adotada em outros países, de estabelecer um fundo soberano bem estruturado e gerenciado para fomentar o avanço tecnológico e a inovação, é uma ideia não apenas visionária, mas também essencial para garantir que um país assuma um lugar de destaque na próxima revolução tecnológica.

A BASE ECONÔMICA E NACIONAL

Não há dúvida de que a tecnologia avançada constitui a espinha dorsal da força econômica de qualquer nação moderna. Historicamente, países que investiram pesadamente em inovação, como o Brasil uma vez já o fez com a tecnologia aeronáutica e o agronegócio, se destacaram por sua capacidade de liderar e moldar o panorama econômico global. Essas áreas, posteriormente impulsionadas por investimentos privados, criaram empregos, geraram receitas significativas e proporcionaram vantagens estratégicas que perduram até hoje. No entanto, com o advento de novas tecnologias de próxima geração, a paisagem está mudando rapidamente, exigindo um nível de risco e paciência que o capital privado tradicionalmente não está disposto a sustentar.

O PAPEL FUNDAMENTAL DE UM FUNDO SOBERANO

É aqui que entra a proposta de um fundo soberano, específico e voltado para esse segmento. Esse fundo, se corretamente concebido e implementado, pode atuar como catalisador, preenchendo as eventuais lacunas deixadas pelo investimento privado tradicional. Ao identificar e apoiar *startups* promissoras que operam em indústrias emergentes, o fundo não apenas sinaliza a importância estratégica dessas tecnologias para a segurança nacional, mas

também incentiva um influxo de investimentos privados adicionais. Além disso, um fundo soberano bem administrado pode servir como um indicador importante para o mercado, destacando áreas de inovação crítica e cadeias de suprimentos essenciais. Ao fazê-lo, ele não apenas promove a inovação tecnológica, mas também estabelece um ecossistema robusto de inovação que é resiliente e menos suscetível a choques externos.

SEPARAÇÃO DA POLÍTICA INTERNA

No entanto, a eficácia de um fundo soberano depende em grande medida de sua capacidade de operar com independência e imparcialidade. É imperativo que os gestores do fundo sejam isolados das turbulências da política interna. Decisões de investimento devem ser baseadas em critérios objetivos e estratégicos, em vez de interesses políticos de curto prazo. Um fundo soberano verdadeiramente eficaz deve ser uma **iniciativa de Estado**, transcendendo governos e partidos, com um foco claro na liderança de longo prazo em inovação.

Gestores de fundos soberanos devem equilibrar cuidadosamente as perspectivas de retorno financeiro com o claro propósito estratégico de impulsionar a liderança tecnológica. Embora a responsabilidade fiscal exija decisões financeiras sólidas, essas decisões devem ser orientadas por uma visão de criar um futuro tecnológico próspero e seguro para o país. Um fundo soberano que possa identificar prioridades tecnológicas de interesse nacional, particularmente aquelas de caráter dual – que atendem tanto a propósitos civis quanto a iniciativas de defesa – estará melhor posicionado para alinhar os interesses da nação com a inovação dos investidores privados. Ao fazer isso, ele não apenas garante a segurança nacional, mas também promove um ambiente econômico vibrante que estimula o crescimento e a competitividade global.



O papel do fundo soberano não é competir com o setor privado, mas, sim, complementá-lo. Ao fornecer capital inicial e suporte para startups inovadoras, ele pode guiar essas empresas em direção a metas que combinam os interesses nacionais com o dinamismo do setor privado. Isso requer não apenas um entendimento profundo das tendências tecnológicas globais, mas também uma disposição para investir em ideias ousadas e transformadoras.

UM ECOSISTEMA DE INOVAÇÃO SUSTENTÁVEL

Em conclusão, a criação de um fundo soberano focado em tecnologia pode revolucionar a capacidade de um país de liderar na próxima revolução tecnológica. Este fundo deve ser visto como uma peça central em um ecossistema de inovação

sustentável, capaz de impulsionar o crescimento econômico, fortalecer a segurança nacional e colocar o país na vanguarda das inovações tecnológicas do futuro. A iniciativa não é apenas sobre investimento, é sobre visão, liderança e comprometimento com um futuro onde a tecnologia trabalha em benefício de toda a nação.

Investimentos estratégicos, apoiados por um fundo soberano independente e bem gerenciado, podem fazer toda a diferença no cenário global, garantindo que o país esteja preparado para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades que a revolução tecnológica trará. Ao combinar interesses nacionais com inovação privada, podemos criar um caminho para um futuro mais brilhante e próspero, plenamente preparado para as exigências da próxima era tecnológica.



A Propriedade Privada

Rodrigo Constantino

Extraído do livro *Pensadores da liberdade*.



Pedro Weingärtner,
Fios Emaranhados (interior de empório), 1892.
Óleo sobre tela.

Nada como abrir este livro de grandes pensadores da liberdade com o filósofo inglês John Locke. O simples fato de sua obra ter influenciado decisivamente os “pais fundadores” e, por consequência, a Revolução Americana (1776), o coloca no rol dos gigantes soldados pela liberdade individual.

John Locke nasceu em Wroton, Reino Unido, em 1632, e suas ideias políticas acabaram tendo profundo impacto no mundo. Locke desenvolveu uma visão alternativa à de Thomas Hobbes sobre o estado de natureza, e argumentou que o governo só é legítimo se recebe o consentimento do povo. A proteção dos três direitos individuais inalienáveis – vida, liberdade e propriedade – seria o foco principal do governo. Tal visão acabaria sendo um importante pilar para muitos liberais. “Cabe aos homens tal direito aos bens que lhe pertencem, que ninguém tem o direito de lhos tirar, em todo ou em parte, sem o seu consentimento”, resumiu de forma brilhante.

Em seu *Segundo tratado sobre o governo*, Locke afirma que “o maior e principal objetivo dos homens se reunirem em comunidades, aceitando um governo comum, é a preservação da propriedade”. Sem o governo para lhe oferecer essa garantia, o indivíduo não poderia desfrutar de sua propriedade, já que seria muito arriscada e insegura sua situação, sempre sujeita ao avanço dos demais. Para Locke, esse direito deriva de uma lei da natureza, clara e inteligível para a razão. Ainda assim, é preciso um juiz equânime e indiferente, com autoridade reconhecida para ajuizar sobre as controvérsias de acordo com a lei estabelecida. Os homens, sendo parciais, podem ser levados a excessos por conta das paixões, “enquanto a negligência os torna por demais descuidados nos negócios dos outros”.

As leis devem ser objetivas e igualmente válidas para todos. Não cabe ao Poder Legislativo arrogar a si o direito de governar por meio de decretos extemporâneos e arbitrários. Os homens devem, portanto, ser governados por leis explícitas, caso contrário, a propriedade e a tranquilidade “continuariam na mesma incerteza em que se encontravam no estado de natureza”. Numa linha semelhante à de Aristóteles, que defendia o governo de leis e não de homens, Locke entende que os homens ficariam em uma situação ainda pior do que no estado de natureza, caso pusessem nas mãos de um ou de poucos o poder de toda uma multidão. Nesse caso, seriam forçados a obedecer a decretos exorbitantes, frutos de “vontades bizarras” ou pensamentos repentinos, sem regras claras e fixas que lhes guiem.

Sem que os homens tivessem direito aos bens que lhes pertencem, em uma situação em que esses pudessem ser tirados sem consentimento, não haveria nenhuma propriedade verdadeira, uma vez que outros teriam o direito de tirá-la quando lhes fosse conveniente. A propriedade dos homens não estaria segura se

quem os governa “tiver o poder de tirar de um indivíduo a parte que quiser de sua propriedade e dela dispor conforme lhe aprouver”. E conclui de forma mais objetiva: “Se alguém se arrogar o poder de lançar impostos sobre o povo, baseado na própria autoridade sem a autorização do povo, estaria violando a lei fundamental da propriedade e subverteria o objetivo do governo”.

O direito do uso da força para derrubar um governo autoritário e sem legitimidade também é defendido por Locke no livro. Ele deixa isso claro quando afirma que “em quaisquer estados e condições, o remédio autêntico contra a força sem autoridade é opor-lhe a força”. Afinal, usar a força desacompanhada da autoridade, “coloca sempre quem dela abusa em estado de guerra como agressor, e o expõe a ser pago na mesma moeda”. Essa ideia iria influenciar os revolucionários americanos, cansados do abuso de poder da monarquia inglesa. “Sem representação não há tributação”, bradavam.

Sem o direito natural de propriedade, qualquer um pode virar escravo, e faltarão argumentos sólidos para combater isso. Ora, se a vontade da maioria for escravizar a minoria, com base em que alegaremos que se trata de uma injustiça? Alguns críticos afirmam erroneamente que o excesso de zelo pela propriedade privada é coisa de quem pretende proteger os ricos e suas posses dos pobres. Mas Locke deixa claro que tal acusação não faz sentido, quando afirma que entende por propriedade “aquilo que os homens têm, quer na própria pessoa, quer nos bens materiais”. A primeira propriedade que todos têm, inclusive os mais pobres, é o próprio corpo. Se o direito a essa propriedade não é natural, então será possível justificar até mesmo a escravidão. Basta que a maioria assim decida.

Não custa lembrar que os judeus eram minoria na Alemanha nazista. Sem partir da premissa de que eles tinham direito natural de propriedade sobre eles próprios, ficaria difícil acusar de injustiça o Holocausto, pois era a vontade da maior parte do povo que seguia Hitler. Creio que este exemplo dá uma melhor noção da importância desse conceito de direito natural de propriedade, defendido por Locke e contrário à ideia de que justiça é apenas a vontade da maioria. E sob uma tirania desse tipo, que anula totalmente o direito natural de propriedade, Locke entendia que o oprimido tinha o direito de se rebelar. Ele questiona: “Seria, pois, admirável a paz entre o poderoso e o fraco, quando o carneiro, sem resistência, oferecesse a garganta ao lobo voraz?”.

Locke explica: “A razão básica que leva os homens a se juntarem em sociedade é a preservação da propriedade; e a finalidade para a qual elegem e dão autoridade a um Poder Legislativo é possibilitar a existência de leis e regras definidas que sejam guardiãs e protetoras da propriedade dos membros da sociedade, limitando assim o poder e controlando o domínio de cada parte e de cada membro”.

C-130 Hércules

Hélio Carvalho Perez

Cel Av
heliperez1939@gmail.com

Após cumprirmos uma missão de vários dias na Amazônia, no final do século 20, em proveito da COMARA (Comissão de Construção de Aeroportos na Região Amazônica, unidade da FAB sediada em Belém), eu era Ten Cel e o comandante da aeronave, já com quase 1.000 horas de voo, em C-130, e tinha como copiloto, o Cap Av Querson.

Pousamos em Belém, à noitinha, para pernoite, para carregamento de carga e decolagem no nascer do sol, levando aquela “tralha” da COMARA, que ia desde caminhão “caçamba” sem freio (dava uma mão de obra para carregar e descarregar), moto niveladora de 14 toneladas, até Usina de Asfalto transportamos tudo isso para construção de um novo campo de pouso em algum lugar da Amazônia legal. É com muito orgulho que digo tudo isso. O C-130 era a espinha dorsal desse tipo de missão. Só ele poderia fazer esses voos, às vezes, pousando em pista de terra com 800 metros, e, na hora de usar o reverso, tinha de ficar esperto, para não deixar que a poeira viesse a ser ingerida, pelas turbinas, pois ela vinha de trás para frente por causa do reverso. E haja freio, pois “cascalhávamos” com vontade nos freios.

Era uma “operação marginal”, como especificado nos manuais a bordo. Nós criticamos o pessoal da COMARA, dizendo que o quilograma deles era inferior ao nosso, pois eles queriam sempre colocar mais e mais carga, e, quando davam um peso da carga de 12.000 quilos, com certeza essa carga teria no mínimo 13.000 quilos. Essa era mais uma brincadeira salutar entre nós e o chefe da COMARA, Ten Cel Av Polhuber.

Após o voo, como sempre, os mecânicos faziam o cheque de pós-voo, em que, entre outros procedimentos, eram embandeirados os quatro motores. Verificava-se assim se os motores entravam no passo bandeira (ao se desligar o motor em voo, a hélice ficava em uma posição que oferecia o mínimo de resistência ao voo), e depois saíam do passo bandeira.

Dessa vez, o motor número 3 não saiu do passo bandeira. Deixa ver se consigo explicar. Os motores são numerados 1, 2, 3, 4, da esquerda para a direita. O motor número 3 é o mais próximo da fuselagem, na asa direita. Aconteceram emergências que, por causa de tantos motores, houve caso de embandeirar em uma emergência o motor errado, tornando, assim, a emergência ainda mais grave. Isso também fazia parte das histórias de aviação, naqueles saudosos “papos de hangar”, ou no cassino, após o expediente, tomando uma “supergelada”.

Entramos em contato com a manutenção do esquadrão no Galeão, fizemos os procedimentos sugeridos, mas não havia maneira de o motor 3 sair do passo bandeira. O esquadrão então me consultou – já que eu era o mais experiente e o comandante – se eu topava fazer a decolagem trimotor no dia seguinte, com o motor 3 desligado e embandeirado, fazendo assim uma “operação chamada pelos americanos de operação marginal/marginal”. Topei na hora, pois, apesar de nunca ter feito, sabia que, se seguisse passo a passo o manual, o risco seria pequeno.

E assim foi feito. No dia seguinte, com a aeronave sem carga, e com o combustível mínimo para fazer Belém/Galeão, e

depois de destrarchar e estudar bem o manual de voo, no caso de decolagem trimotor, fizemos um brifim superdetalhado dessa decolagem estudando o que aconteceria e poderia acontecer se desse zebra. Escolhemos a pista mais longa, avisamos à torre e aos bombeiros, para que ficasse a postos, com a devida ambulância preparada e com um médico a bordo.

E fomos para a cabeceira da pista que, acredito, era a 06. Normalmente o C-130 faz uma decolagem solta, pois, ao acelerar os motores, começa o deslocamento. Essa técnica era totalmente diferente. Era feita uma decolagem presa, ou seja, a aeronave, parada na cabeceira da pista, já em posição de decolar e com os freios nos pedais acionados. Em seguida, aceleramos os motores 1 e 4 no torque máximo da potência de decolagem, que são os motores externos e simétricos (o primeiro da asa esquerda, e o último da asa direita). Agora vem o “pulo do gato”: soltam-se os freios, começa-se a acelerar o motor 2 em incrementos e, aos poucos, de maneira que seja no limite da possibilidade de manter a reta de decolagem, ou seja, quando essa potência quer desviar a aeronave para fora da pista (no nosso caso, esse desvio era para a direita), para cima do motor em *off*, desse modo, vai-se sentindo esse desvio, e controlando a aceleração, e nesse limite vai-se avançando esse motor.

Quando chega no torque da potência de decolagem, paramos de acelerar esse motor. Daí para frente, é como uma decolagem, normal, cumprem-se as velocidades “cantadas” pelo copiloto, V1, V2, VR (*rotation*, que é a velocidade em que a aeronave é tirada do solo). Assim foi feito, com sucesso e como planejado.

Vamos analisar os riscos dessa operação muito marginal. Se o motor 4 (localizado no extremo da asa direita) pifasse, pois já estamos com o motor 3 parado, nessa corrida de decolagem, e dependendo da velocidade desse momento, podia ser que não conseguisse segurar a aeronave na pista, pois a tendência é sair da pista, para o lado direito, ocasionando muita luz e calor, como falávamos naqueles “papos de hangar”.

O motor 4 não pifou, rodamos sem problema e começamos a subir. Subimos para o nível trimotor calculado para aquele peso, que era o FL 280, ou seja, 28.000 pés. Nessa etapa voamos 5h50, quando o normal quadrimotor seriam 5h de voo. Voamos 50 minutos a mais. Esse era o C-130 que eu adorava pilotar, e era o “pau para toda obra”. Foi um avião fantástico que voou na FAB por seis décadas.

Acho que você, C-130 Hércules, com essas 60 décadas de voo na FAB, bateu todos os recordes. Como uma homenagem muito simples a essa excelente garça, copiei do Google o que digo a seguir:

“O C-130 Hércules é um avião de transporte militar quadrimotor turboélice, projetado pela Lockheed Martin para transporte aéreo tático, com capacidade de pouso em pistas improvisadas. É amplamente utilizado em forças armadas pelo mundo para transporte de tropas, cargas, paraquedistas e apoio em diversas missões de transporte, evacuação aeromédica, reabastecimento em voo e combate aéreo a incêndios. É um dos aviões militares

mais produzidos e que tem o mais longo período de serviço contínuo. Pode ser configurado para diversas missões, Mais de 2.500 unidades foram entregues em mais de 60 países. Primeiro voo em 23 de agosto de 1954 (71 anos.) O C-130 entrou em serviço nos EUA em 1956, tendo atingido 71 anos de produção em 2025. Tem capacidade para 92 passageiros, 72 tropas de combate ou 64 paraquedistas em um compartimento de carga com aproximadamente 12m de comprimento, 2,7m de altura e 3,0m de largura. Mais de 13.450 foram produzidos até 2015. Custo unitário C-130H US\$30,1 milhões.”

Ao me despedir de você, queria dizer o quão fui feliz tendo você, companheiro amado de tantas missões. Você me ensinou muito. Quantas noites passei sentado no seu cockpit, cruzando a lagoa, e olhando as estrelas, fumando um cigarrinho, e, de vez em quando, cheirando um oxigênio a 100%. Foram muitas vezes. Quantas “tralhas” transportamos para a COMARA na sua nobre missão de construir pistas na Amazônia para que outros aviões pudessem utilizar, como isso desbravou a Amazônia em pleno final do século 20. Fomos pioneiros ao pousar na Antártida, em um C-130 da Força Aérea do Chile – depois, em 1983, fiz com você a ANTAER III.

Lembrei-me de uma missão singela e simples que fizemos há muitos anos transportando de São Paulo para o Acre, não lembro a cidade, acho que foi em 1982, uma antena de TV desmontada, para que essa cidade pudesse assistir a Copa do Mundo. Uma simples missão, como você, que sempre foi muito simples. Lembra?

Quantos REVOS (reabastecimentos em voo) diurnos e noturnos fizemos com o caça. Lembra que em um REVO levando uma esquadrilha com quatro aviões de caça, de Santa Cruz para Fortaleza, à noite, na altura da Bahia, um pouco antes de a esquadrilha fazer o REVO, você nos deu um susto, quando você, eu não sei por que cargas d’água, alijou com um soco? Parecia que tínhamos batido em algo, alijando o bote de sobrevivência de 80 lugares, que ficava na parte superior, no mar.

Eu acho que você queria nos dar um susto. E deu. Faz parte, né? Quantos paraquedistas lançamos no Campo dos Afonsos na altitude de 1.000 pés, e a velocidade de 108kt.

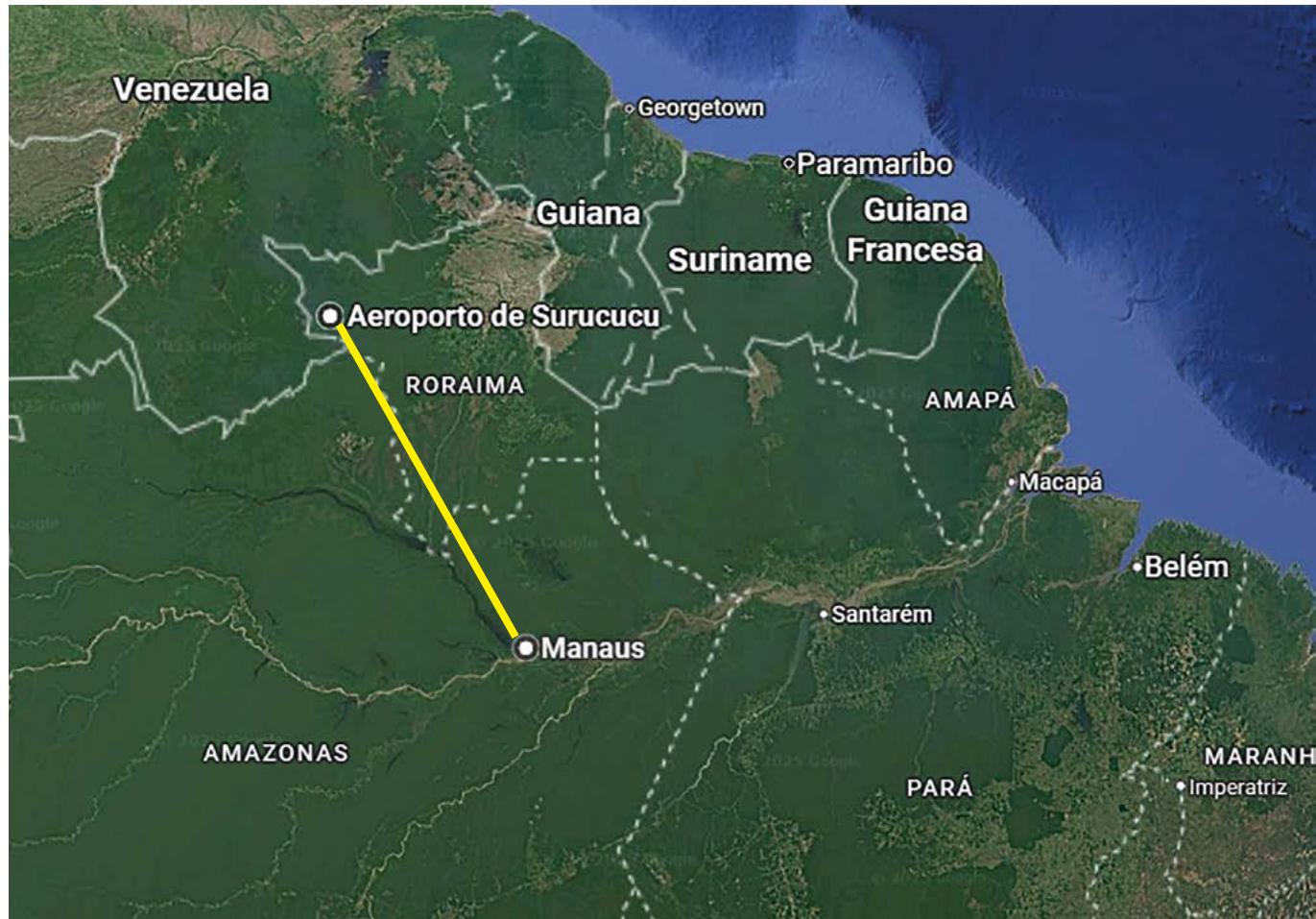
Sempre que acontecia uma catástrofe, você era o primeiro a ser chamado. Você sempre me ajudou a cumprir fielmente bem as missões para que fomos escalados. Contigo aprendi muito na aviação militar, você me fez conhecer locais fantásticos, e, apesar dos quatro, cinco ou seis trimotores que tive, você sempre me trouxe (hoje estou com 86 anos) de volta para casa, para o seio dos meus entes queridos – minha esposa (ainda está firme do meu lado), três filhas, quatro netos, duas bisnetas. Obrigado.

Acho que você foi o melhor dos melhores! Você, C-130, vai com certeza para o rol das aeronaves que carregaram a nossa Força nos ombros. E, o mais importante: QUEM DEVE MUITO AO SEU TRABALHO, C-130 HÉRCULES, VELHA GARÇA QUERIDA, É O NOSSO QUERIDO BRASIL. Obrigado por tudo o que você fez!

Surucucu

Venancio Grossi

Maj Brig Ar
venancio.grossi@gmail.com



Assumi o comando da Base Aérea de Manaus em 20 de janeiro de 1991. Como a passagem do comando não foi do modo tradicional, na qual o antigo Comandante recebe o novo Comandante e faz uma apresentação para ele, não só dos oficiais do efetivo da Base, bem como dos Esquadrões, dando-lhe um *briefing* da situação da Base no tocante a obras necessárias, moral da tropa etc., nada disto foi feito.

A Base me foi entregue após a cerimônia de passagem de Comando. Portanto, muitas das situações existentes na Base e nos Esquadrões, eu fui descobrindo no dia a dia, como, por exemplo, a quase totalidade dos oficiais e sargentos de um dos Esquadrões estavam indiciados em um inquérito sobre transporte ilegal de mercadoria.

Quase um mês depois de ter assumido o Comando, foi que eu fui saber que o 7º/8º GAV mantinha um helicóptero “esquilo” com tripulação e apoio de solo, na localidade de Surucucu, situada a oeste de Boa Vista, perto da Serra do Parima, terra dos índios Yanomami, para apoio à FUNAI, isto porque, em 16 de fevereiro, recebo a notícia de que um dos “esquilos” destacados em Surucucu tinha sofrido um acidente em Boa Vista, chocando-se com o telhado de uma casa na cidade, e, graças ao bom Deus, não houve feridos.

Após uma ligeira verificação, ficou comprovado que o tenente em comando do helicóptero resolveu se exibir para a namorada que morava no imóvel onde ocorreu o choque.

O Maj Lobato, Comandante do Esquadrão, como eu, tinha o mesmo tempo de Comando, pois tinha acabado de assumir o

Comando do Esquadrão e ainda estava tomando pé da situação, quando também foi atingido pelo evento.

Fui obrigado a punir o tenente, pois, quando assumi o comando, fiz divulgar minha Diretriz de Comando, na qual o primeiro item listado era “Segurança de Voo”. Aquele acidente me marcou de tal modo que eu não podia parar de pensar como aqueles tenentes estavam vivendo naquela localidade.

Periodicamente, conversava com o Lobato e fui vendo que ele estava se assenhорando muito bem de toda a vida de seu Esquadrão, não só operacional como administrativa.

Passado um tempo, ele me fez uma explanação de como era a vida dos seus militares em Surucucu: os víveres *in natura* eram fornecidos pela FUNAI e entregues ao Batalhão do Exército (EB) em Boa Vista, que os enviava para a Companhia que estava desdobrada em Surucucu, e ela ficava responsável por preparar a alimentação para os militares da FAB lá destacados.

Quanto ao combustível de aviação necessário para reabastecer os helicópteros, era levado em tonéis de Boa Vista para lá. Este traslado era realizado pelos “Búfalos” do 1º/9º GAV.

Os pilotos, os mecânicos e os cabos ficavam alojados em uma parte das instalações separadas das instalações da Companhia do EB. Estas instalações, como as que a Companhia ocupava, foram construídas pelo Projeto Calha Norte, foram bem construídas e davam condições bem razoáveis de vida, porém, nossos militares, além das atividades aéreas que tinham de realizar, ficavam responsáveis pela administração e limpeza destas instalações, o que de certa maneira os sobrecarregava de uma atividade alheia à atividade-fim.

Era esse o cenário onde se desenvolvia o apoio aéreo à FUNAI para controle das tribos Yanomami que estavam dispersas em vários pontos daquela enorme região.

A vida transcorria normal até que um dia o Maj Lobato entra na minha sala para me informar que todos os pilotos e mecânicos destacados em Surucucu estavam indisponíveis devido a uma infecção intestinal em consequência de comida estragada que lhes tinha sido servida. Isto acirrou a minha preocupação com as condições em que viviam os nossos militares lá destacados. Conversei com o Lobato, pedindo que ele estudasse como poderíamos agir para melhorar a estadia deles no destacamento e, enquanto estudávamos como proceder para dar condições mínimas aceitáveis para os nossos militares, chega a notícia de que a operação ficaria sem combustível, pois a Petrobras informara que estava em falta de tonéis, portanto, não tinha como fornecer o combustível necessário para o transporte. Informara também que não tinha estimativa para recebê-lo. O esquilo já tinha sido substituído pelo **Huey H-1H**, que consumia mais combustível do que o “Esquilo” e, portanto, o querosene remanescente era insuficiente para manter as operações.

Em face dessa notícia, as operações em apoio à FUNAI não durariam muito tempo, o que obrigaria o Esquadrão a retrair as aeronave para a Base de Boa Vista e esperar até que a Petrobras retomasse a normalidade do fornecimento.

Isso passou a ser uma preocupação a mais no tocante às operações do 7º/8º GAV, e, portanto, a operação em Surucucu necessitava que algo fosse feito. Esta situação era um espinho no meu Comando porque, em última instância, a Base tinha o dever de apoiar o Esquadrão para que pudesse cumprir com o compromisso que a FAB tinha assumido com a FUNAI.

Um dia, fazendo uma inspeção no Esquadrão de Suprimento e Manutenção (ESM), tomei conhecimento de que tínhamos em estoque dois tanques de combustível e duas enormes bolas que serviam de reabastecedoras para os tanques, podendo ser rebocadas e transportadas por caminhão ou avião.

Mandei que as retirassem da prateleira, as estendessem no pátio e as enchessem de água para ver se não tinham nenhum tipo de vazamento. Isto foi feito, e aqueles dois enormes “travesseiros” e as bolas foram deixados no pátio por dois dias inteiros para verificar se não tinham nenhum vazamento. Após a confirmação de que estavam perfeitos, chamei o Comandante do 7º/8º GAV e lhe dei a missão de instalar os tanques em Surucucu, e que construísse uma cozinha conjugada com uma sala de refeição.

Lobato “pegou” essa missão e a executou com maestria e rapidez: foi construída uma “cama” de madeira retirada da floresta onde os “travesseiros” foram acomodados, recebendo uma cobertura de lonas azuis que foram retiradas de acampamentos de garimpeiros (obtidas em operação conjunta com a Polícia Federal e o IBAMA). A cozinha e a sala de refeição também foram construídas de madeira proveniente do mesmo sítio de onde vieram as que serviram para construir o “posto de JP-1”.

Levamos da Base de Manaus todo o material necessário para mobiliar a cozinha, bem como dois taifeiros, sendo um cozinheiro e um arrumador, que ficavam destacados por uma semana, quando então eram substituídos por outros. Quanto aos víveres que eram fornecidos e entregues ao Exército em Boa Vista, pedi que o Comandante da Base de Boa Vista, Cel Pinto Machado, entrasse em contato com a FUNAI, pedindo que os víveres destinados ao apoio dos nossos militares passassem a ser entregues na Base de Boa Vista, o que foi feito, causando um ligeiro dissabor ao Comandante do Batalhão do EB.

Quando as instalações, tanto do posto como da cozinha ficaram operacionais, convidamos o Comandante do COMAT, Maj-Brig Baltar e seu Estado-Maior para a inauguração, que seria acompanhada de um almoço. Acho que eles não acreditaram que seríamos capazes de realizar tal feito, pois pude constatar a surpresa que demonstraram ao verem como tudo estava funcionando.

Com isso conseguimos resolver dois grandes problemas na operação dos helicópteros do Esquadrão em Surucucu: melhorar o apoio aos militares lá destacados e ficarmos livres da dependência dos barris da Petrobras, pois o combustível necessário às operações passou a ser transportado na grande bola pelos “Búfalos” do 1º/9º GAV, sediados na Base de Manaus.



LEMBRANÇAS DE UMA AULA DE HISTÓRIA

Tacarijú Thomé de Paula Filho

Cel Av

tacarijuthome@gmail.com

O utro dia, assistindo uma série sobre a viagem de circum-navegação do globo realizada por Fernão de Magalhães e Sebastian Elcano, a memória roubava minha atenção e me levava a um passado de umas quatro décadas, lá no século passado. Naquele tempo, o velho pai morava em uma casa espaçosa na Lagoa, na qual morei com ele quando tenente e antes. Lá, o velho pai mantinha um escritório, onde estava sempre lendo ou escrevendo alguma coisa. O tempo passou, casei-me e fui morar em meu apartamento no Leblon. Volta e meia, ia visitar a casa da Lagoa e encontrava o velho pai no seu escritório lendo ou escrevendo, como sempre.

Devo dizer que aquele escritório guardava enorme bagunça de livros, papéis e mapas espalhados sobre sua escrivaninha. As paredes eram cercadas por estantes apinhadas de livros. Nos espaços entre os livros havia inúmeras taças e prêmios que recebera como iatista renomado. Afinal, havia participado da Olimpíada de 1952, na Finlândia, além de campeonatos mundiais nos EUA, na Itália, em Portugal e no Brasil. No chão do escritório, havia sempre um saco com as velas de seu barco e cordas enroladas.

No canto do escritório, havia uma poltrona onde costumava me sentar, para ouvir suas interpretações da história do Brasil. Histórias que ouvia pensando na vastidão do conhecimento do velho pai. A narração de que mais gostava era sobre as grandes navegações portuguesas, nos séculos XV e XVI. Nelas, o velho associava o conhecimento de história com sua experiência de mar como velejador. Não dizia apenas que a descoberta do Brasil fora intencional, usava seus conhecimentos náuticos para sustentar que Portugal já sabia da existência do Brasil, antes de Cabral iniciar sua viagem.

Nesse ponto da nossa conversa, o velho associava o comportamento das correntezas no Atlântico Sul e a dos ventos alísios com técnicas de navegação das naus e das caravelas. Dizia que as naus eram embarcações pesadas, impulsionadas por velas quadradas e com fundo chato, característico daquelas de transporte de carga. Não eram capazes de navegar com ventos desfavoráveis vindos pelos lados, o que as fazia rolar de lado, perdendo o rumo. Assim, no mar, navegavam bem com os ventos pela popa.

Ora, Cabral saiu de Portugal com 10 naus e 3 caravelas. Se desconhecesse o comportamento dos ventos alísios e das correntezas do Atlântico, seria completa loucura iniciar tal viagem. As correntes no Atlântico Sul giram no sentido anti-horário, descendo pelo litoral brasileiro e subindo pelo africano, enquanto os ventos tinham comportamentos predominantes de sul para leste, se bem me lembro do que o velho dizia. Tal fato impedia que as naus descessem pelo litoral africano, levando-as a abrir a navegação para o mar aberto em direção ao Brasil.

Assim, conhecendo a correntes e o comportamento dos ventos, próximo ao litoral e ao largo no oceano, as naus saíram de Portugal “montadas” nas correntezas do Atlântico Norte, girando no sentido horário, aproveitando o comportamento conhecido dos ventos acima do Equador. Depois, seguiam as correntezas de sentido anti-horário ao sul do Equador e apontavam para o litoral brasileiro, impulsionadas pelos ventos conhecidos – rota só possível se houvesse conhecimento *a priori* dos ventos e das correntezas.

As naus eram embarcações usadas para o comércio, em especial as especiarias vindas do Oriente, cujo valor era medido em ouro, tamanho era seu valor. A esquadra de Cabral aportou

em território brasileiro, a fim de reabastecer com água, possíveis alimentos, e restaurar eventuais danos nas embarcações. Naquele momento, a posse do território seria importante para este fim, isto é, para a “aguada”, como se dizia na época. O mesmo aconteceu com Moçambique, “aguada” na ida antes de cruzar o Índico conhecido em direção às ilhas das especiarias, e Angola, “aguada” na volta, ao subir pelo litoral africano em direção a Portugal.

Como se sabe, a esquadra de Cabral saiu de Portugal composta por 10 naus e 3 caravelas, às vezes, chamadas de navios redondos, apelido dado em função de sua capacidade de velejar contra o vento, podendo ir e voltar pelo mesmo caminho. Diferente das naus, as caravelas não tinham o fundo chato, que permitiria armazenar carga valiosa. Suas velas eram triangulares, em geral, presas em uma haste de madeira amarrada no mastro, permitindo à embarcação controlar o vento, girando a haste entre os bordos. O fundo da caravela era estreito, havendo uma quilha que a impedia de rolar com o vento pelos lados, ou ao largo, como se dizia.

Uma curiosidade interessante descrita pelo velho pai era sua comparação da vela triangular com as asas de uma aeronave. Dizia ele que a haste, na qual a vela era presa, funcionava como o bordo de ataque de uma asa de aeronave, quando navegava no contravento. O piloto da caravela mantinha sua proa cerca de 30 graus desviado da direção do vento. Este fato criava uma diferença de pressão entre os lados da vela quando o vento passava, como acontece com a asa de uma aeronave durante o voo. A diferença de pressão na asa, com a menor acima, manteria a aeronave voando, enquanto a diferença de pressão na vela da caravela, com a menor pelo lado de fora, a puxaria para frente. Aproveitando minha curiosidade de aviador, completava dizendo que a quilha funcionaria como a outra asa da aeronave, mantendo a caravela equilibrada.

Sentado naquela poltrona, gostava muito de ouvir as curiosidades sobre o início de tudo, até que a esquadra de Cabral “decolasse”, para sua viagem às ilhas das especiarias. É claro que os detalhes estão na IA e de fácil acesso. Aqui, busco a lembrança daquelas aulas do velho pai com a memória certamente falhando aqui e ali. Peço imensas desculpas aos que me leem, mas a saudade e as lembranças me levam nesta viagem pelo passado.

Lembro que o pai dizia que nas velas das embarcações havia uma cruz com as quatro hastes iguais, muito parecida com a cruz dos templários. Este comentário empurrava a conversa, recuando o tempo até a formação da nação portuguesa, quase 400 anos antes da viagem de Cabral.

Naquele passado distante, havia uma “delegação” dos templários no condado portucalense, que deu origem a Portugal. O sul do condado estava ocupado pelos mouros, assim como todo o sul da Península Ibérica. O conde Afonso Henriques, ajudado pelos templários, conseguiu expulsar os mouros de suas terras, consolidando a nação portuguesa ao final do século XII. O condado, se não me engano, fazia parte de um reino espanhol, acho que Castela. Assim, além de expulsar os mouros de seu território, Afonso Henriques fundou Portugal. Os templários receberam terras doadas pelo agora rei de Portugal. O velho chamava a

atenção para o fato de os templários terem ligação com a igreja, desde as campanhas das cruzadas.

As décadas foram passando, até que, em 1300 e uns quebrados, os templários foram desacreditados pela igreja, condenados e perseguidos pela Europa. Curiosamente, tal perseguição e busca pelas riquezas templárias não aconteceram em Portugal. Em uma espécie de acordo com o Papa, o rei de Portugal rebatizou a Ordem dos Templários como Ordem de Cristo. Assim, tudo continuava como sempre.

Além de exímios comerciantes e banqueiros, os templários acumulavam grande conhecimento, recolhido em suas viagens e passado entre as “seções” espalhadas pela Europa. Herdando tal conhecimento, a Ordem de Cristo reuniu a inteligência da época, no que se chamou Escola de Sagres, no sul de Portugal, pelos 1400 e uns quebrados. Como se pode perceber, os acontecimentos ocorriam depois de dezenas de anos, às vezes, de um século e quebrados.

Naquela época, o comércio com o Oriente era dominado pelos italianos, que controlavam a passagem de Constantinopla, antiga capital do Império Romano do Oriente. Ocorre que o Império Otomano vinha dificultando a atividade comercial por aquela via, até que, em volta de 1450, conquistaram Constantinopla impedindo a passagem dos comerciantes italianos por ali, ou mesmo aqueles outros que partiam do Oriente, para comercializar seus produtos.

A partir da fermentação cultural em Sagres, Portugal já estava voltado para encontrar uma rota alternativa pelo sul da África, mesmo antes da queda de Constantinopla, queda que só fez acelerar o processo de conquista do litoral africano até cruzar o Equador. Parando um pouco para estudar as constelações do Hemisfério Sul e seguir para o Cabo da Boa Esperança, estudo dos astros que possibilitou a exploração da futura rota de Cabral pelo mar aberto até o Brasil.

Aos poucos, durante a conquista do litoral africano, a caravela foi sendo aperfeiçoada. Assim, foi viajando pelo Atlântico plotando terras, permitindo um acordo favorável a Portugal no Tratado de Tordesilhas. Colombo já havia chegado à América antes daquele tratado. As terras a oeste pertenceriam à Espanha, enquanto aquelas a leste do meridiano de Tordesilhas pertenceriam a Portugal. Nestas terras, estava o litoral do Brasil, já conhecido antes da chegada de Cabral.

A caravela permitiu também cruzar o Cabo da Boa Esperança, marcando os pontos de “aguada” no litoral africano, traçando, com segurança, o caminho da frota de Cabral. Bem, o interesse da Ordem de Cristo não era conquistar terras, mas garantir o comércio de especiarias por uma rota alternativa àquela por Constantinopla dominada pelos italianos. A Escola de Sagres, o desenvolvimento das caravelas e das naus, o conhecimento das constelações ao sul do Equador, as técnicas de navegação, enfim, deram a Portugal a primazia pela navegação comercial e exploratória do litoral brasileiro e do africano.

Espero que minha memória não tenha misturado um pouco a coisa toda. Foi bom lembrar das aulas do velho pai naquele escritório bagunçado para horror de minha mãe.

Pensamento Único

Araken Hipolito da Costa

Cel Av
arakenarte@gmail.com

Não faz muito tempo, um amigo de farda comentou sobre pensamento único, e nesta conversa ele falava das suas observações de quando fora adido na Coreia do Sul.

Despertou em mim uma curiosidade imediata de como era possível existir um pensamento único.

Para dar respostas as minhas indagações, orientei-me com pensadores dedicados à busca da verdade.

Nessa trajetória, emergiu logo a necessidade de conhecer o que é pensamento. Ele nasce do espírito e no homem por meio da alma humana, representada pela inteligência e pela vontade.

Por intermédio da inteligência o homem busca conhecer a realidade circundante. A primeira e mais evidente é a realidade natural, pois ela é física, mensurável e circunscrita no espaço e no tempo (Immanuel Kant, 1724-1804). Complementando, temos a realidade sobrenatural, percebida pelo homem em tudo aquilo que vai além da matéria, do espaço e do tempo, expressa por meio da metafísica, da religião, da poesia, da arte.

A partir daí tem-se um profundo embate.

Aqueles que creem apenas na realidade natural vão direcionar a sua visão do mundo, baseando-se somente na existência da matéria. Essa corrente materialista, obviamente, não aceita a religião e a criação do mundo por Deus. Em decorrência, a sua estruturação política, mais radical, caminha para um partido único, onde o bem comum, para atender a sua função social, é unicamente material. A direção única é a busca para saciar seus desejos e apetites em bens materiais, em uma existência finita. Surge então uma moral, uma ética para fundamentar a sua sobrevivência, a sua liberdade relativa e a sua felicidade material. Criam-se então ideologias materialistas como o marxismo (Marx, 1818-1831) e o nazismo, caracterizados por um partido único e um ditador.

Inserem-se, nesse campo, também, aqueles que usam a religião como forma de poder político – é o caso das teocracias.

Em contrapartida, há aqueles que depositam sua vida acreditando em uma realidade sobrenatural, conjuntamente a uma realidade natural. Esta opção exige uma contemplação, uma reflexão, a qual alimenta o seu espírito de ricas informações e analogias.

É a dimensão do pensamento complexo, onde se aprofunda a percepção de vida e, ao mesmo tempo, absorve-se um leque de ideias e possibilidades. Embasado pela razão e pela fé (Tomás de Aquino, 1225-1274), almeja um sentido para a vida, concorrentemente, atua politicamente para organizar-se socialmente, visando atingir um bem comum nos planos espiritual e material. Reflete-se politicamente na democracia.

Feitas essas breves considerações, o pensamento único traz, no seu bojo, limites e desesperanças à natureza humana. Com o entendimento da finitude da vida induz a uma perda de sentido, traz a valorização dos bens materiais, e, como consequência, uma arte ativista, uma poesia melancólica e um abandono da metafísica. Tudo isto conduz a uma vida social monótoma, uma obediência opressiva, uma uniformização de costumes e uma caminhada para o niilismo (Nietzsche, 1884-1900).

Mesmo assim, essa corrente do pensamento único quer a todo custo, pelo uso da mentira, e da repressão, obter novos adeptos indecisos e omissos para destruir o seu próprio ser.

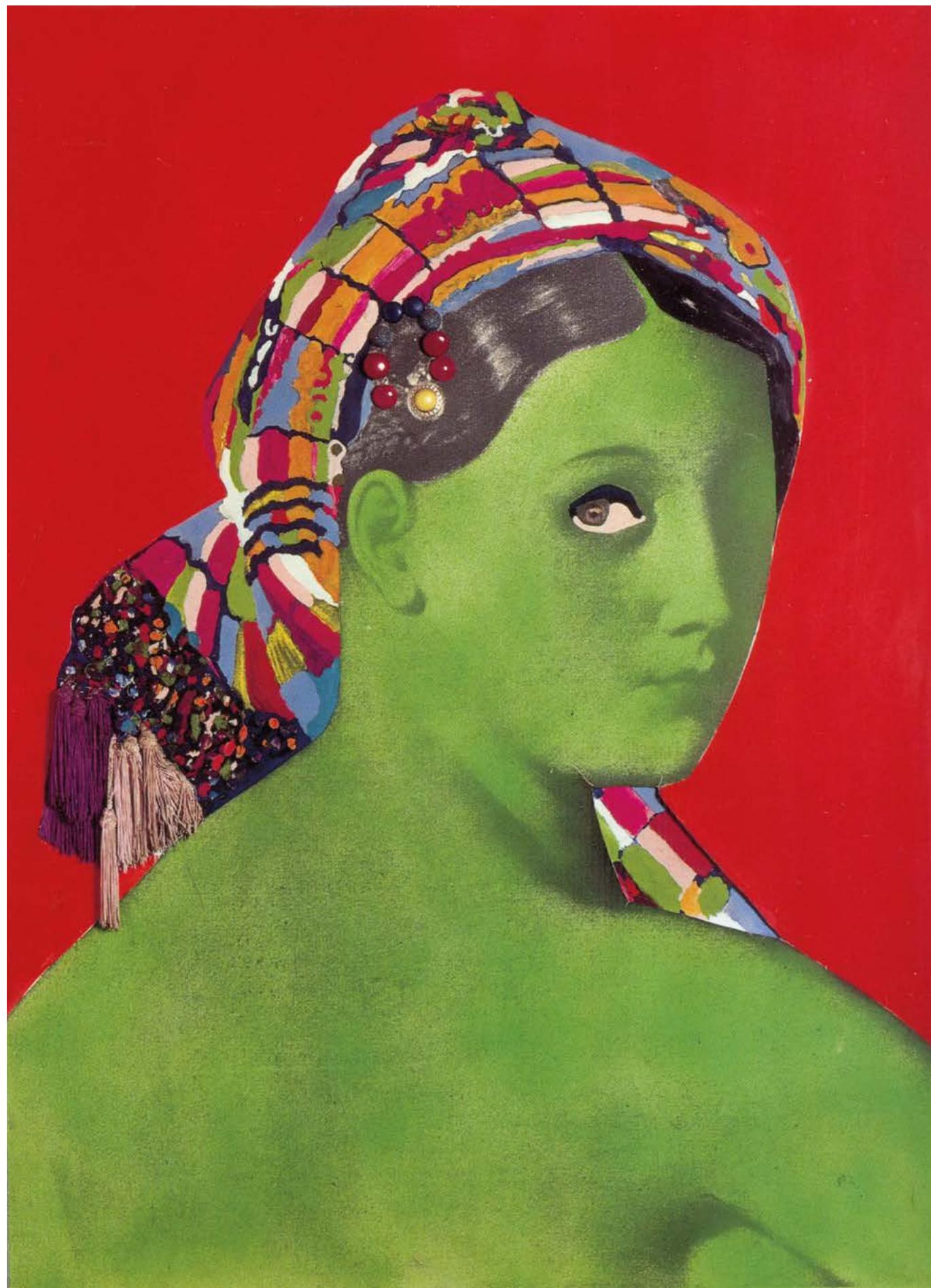
Como se isso não bastasse, as nações de formação totalitárias, assim como no relato bíblico: Caim matou Abel por inveja, querem, também, por inveja das Nações livres, seduzi-las, impor sua vontade (ideologia) e destruí-las.

Isso parece sem sentido, mas acontece na realidade dos conflitos humanos, e, quando não controladas, tornam-se guerras...

Primeiramente é antecipada por uma guerra híbrida, onde por ações ou mecanismos velados a guerra não é visível como na morte dos soldados, mas pelo aniquilamento do espírito e da cultura. Com o advento das plataformas digitais, e mais recentemente com a aplicação da inteligência artificial, mostram-se mais persuasíveis e letais.

Por consequência, para enfrentar esse inimigo, não se limita a reforçar ou remodelar as Forças Armadas, porém, fortalecer em nós os valores morais e éticos da nossa cultura oriental, onde se destacam a fé e a família como alicerces das nações livres.

A fé nos dá liberdade e sentido existencial, o que permite à família criar descendentes e cultivar nossa Pátria Livre.



Moral e Política

Denis Lerner Rosenfield

Filósofo



Moral e política têm sido tão entrelaçadas em nosso país, que, por vezes, se perde uma distinção essencial entre essas duas áreas do conhecimento e da ação. Se, por um lado, é um ganho político e institucional da maior importância moralizar a política, por outro, não se pode tornar essa mesma política uma atividade de cunho moral.

Uma coisa é a sociedade assumir a moralidade pública enquanto bandeira, exigindo que os políticos ajam de acordo com os critérios de honestidade no tratamento da coisa pública, que, enquanto pública, não pode ser apropriada privadamente. Trata-se da acepção mesma de República. Outra muito diferente consiste em aplicar à política os mesmos critérios que são empregados nos julgamentos de outras ações humanas, visto que a política é o terreno da violência, da intriga e do engano do outro. Trata-se de uma dimensão irrecusável da realidade tal como ela é, devendo ser tratada conforme seus instrumentos específicos.

Nada impede, por exemplo, que um governo envolvido em questões de imoralidade pública faça reformas necessárias em proveito da coisa pública, do bem-estar de todos. Pretender que a moral e a política coincidam pode produzir a satisfação da alma que se representa como virtuosa, sem que o dado básico da política enquanto atividade caracterizada por relações de força, pela falta de moralidade, sofra qualquer alteração.

No caso do governo Temer, por exemplo, temos a velha política sendo utilizada conforme os ditames de uma agenda reformista, transformando o país. Ao assumir, o novo presidente defrontou-se com uma questão estrutural da democracia, atinente aos seus próprios fundamentos: todo presidente governa com o Parlamento que tem à mão. Não é de seu arbítrio escolher a composição do Poder Legislativo. É o jogo mesmo das instituições democráticas. Trata-se do exercício da soberania popular. Não nos situamos na esfera da moralidade, mas da política, com seu amoralismo e sua demagogia.

Note-se que a política foi empregada não para contemplar critérios abstratos de moralidade, com suas próprias noções de bem, mas para a realização de outra noção específica do bem, a do bem público, coletivo. Poder-se-ia falar aqui de uma contraposição entre o bem abstrato da moralidade e o bem público da política, por mais que se busque reduzir o alcance dessa diferenciação. Reduzir, porém, não anular, pois suas esferas de atuação são diferentes, assim como suas pressuposições e seus critérios.

Nessa perspectiva, o presidente negociou um projeto de reformas, voltado para os fundamentos mesmos do Estado e da sociedade, que veicula, por si mesmo, a sua própria noção de bem coletivo e de bem-estar social. O povo clama por moralidade pública, o novo governo não se caracteriza por seguir estes critérios e, no entanto, reformas são feitas para tornar possível o bem público, menosprezado pelo governo anterior.

Temos, então, o que pode aparecer como um paradoxo. O presidente da República implementou um moderno projeto de reformas, utilizando-se dos velhos instrumentos da política. Poder-se-ia dizer que a “imoralidade” tornou-se um instrumento de uma outra conotação ética, a do bem público. O vício prestou serviço à virtude. Ora, o que aparece como um paradoxo desaparece na medida em que os critérios da moralidade abstrata e da política, assim como seus fundamentos e condições, não são os mesmos, seguindo outros parâmetros e pressupostos. O problema só surge quando aplicamos a uma e outra esfera de atuação humana critérios que são, por natureza, distintos.

A política é o terreno do “ser”, da realidade dada, em todas as suas dimensões, incluindo a violência e tudo o que desagrada ao juízo moral. Gostaríamos, certamente, que as coisas fossem de outro modo, mas eis um dado incontornável de qualquer diagnóstico, análise e juízo. A moral é o terreno do “dever-ser”, das construções valorativas, em que entram em jogo critérios do que estimamos que a realidade deveria ser, sem suas fraturas e imperfeições. No mundo real, a ideia de perfeição aparece como sendo algo desejável, um fim inalcançável, porém alguns a estimam como possível, o que transparece nas utopias e nas diferentes formas de messianismo político.

Ora, utopias e messianismo político expressam um menosprezo pela realidade, como se ela pudesse ser simplesmente substituída por um movimento de tipo revolucionário que tudo destruiria do existente. Ocorre que o mundo do dever-ser é um mundo inexistente, um mundo de ideias que encontra sustentação em si mesmo, cria finalidades e objetivos que possuem enquanto fundamento somente a sua própria abstração.

Nesse sentido, o discurso das almas virtuosas pode produzir um efeito retórico para contemplar os amantes da moralidade abstrata, mas é de pouca utilidade quando confrontado às questões concretas de como governar, conforme as agruras e o cinismo da política. Hegel dizia que a consciência veste aqui a roupagem do que ele chamava de “bela alma”, encantada com sua moralidade pura e sua beleza estética, como se pudesse viver à parte dos assuntos do mundo, onde impera a impureza.

Uma bela alma evita sujar-se com os assuntos do mundo, porém este segue o seu curso, com a sujeira que o constitui. Se permanecer em sua abstração na subjetividade do lamento, não produzirá maiores consequências políticas salvo se enveredar para posturas políticas. Ocorre que, no caso brasileiro, temos a especificidade de promotores e juízes, que se estimam destinados a uma missão, como se pudessem construir um mundo totalmente novo, partindo do pressuposto de que toda classe política é “má”, “suja”, a ser destruída e substituída por algo puramente moral. Ocorre que esse outro só existe no terreno das ideias, do dever-ser. Querer impô-lo pela força de decisões judiciais expressa uma moralidade que se revela sob a forma do messianismo político.

A REBELDIA MILITAR E A CIDADE DE JACAREACANGA

Marco Aurélio de Mattos

Cel Av

mattos.marco@gmail.com



Maj Veloso e Cap Lameirão.

Causas da Revolta de Jacareacanga

Diversos eventos agiram como catalisadores no movimento de Jacareacanga. Observava-se, no contexto mundial, a “Guerra Fria”, que separou o planeta em dois blocos agressivos entre si: o capitalismo e o comunismo. No Brasil, as denúncias da corrupção governamental eram propagadas nos jornais, e a crescente intensidade dos movimentos estudantis e operários somavam-se ao protagonismo nacional dos nomes de Jango e Leonel Brizola, fornecendo as razões que inflamaram a nova revolta.

A Constituição de 1946 preconizava a eleição para presidente da República com a maioria simples dos votos válidos.

Isso permitiu a vitória do candidato Juscelino Kubitschek (JK) com apenas 35,68 dos votos totais. Ou seja, o candidato mais votado era eleito. Na época, os números divulgados eram: JK (PSD) – 35,68%, Juarez Távora (UDN) – 30,27%, Ademar de Barros (PSP) – 25,77%, e Plínio Salgado (PRP) – 8,28%. Esses números permitiram à UDN, que tinha alicerces com setores das forças armadas, levantar a seguinte a questão: “JK foi eleito com os votos de uma minoria, já que mais de 60% dos eleitores não votaram na chapa do PSD!”.

Jango, o Vice-Presidente eleito, sofria de forte repulsa em alguns segmentos militares, pois, quando Ministro da Justiça

de Vargas, foi acusado de tendências socialistas. O Presidente Juscelino recebia acusações de ser simpático às forças de esquerda do país, e que tal fato poderia iniciar um processo de cunho socialista no Brasil. Em fevereiro de 1955, com o intuito e evitar o possível desiderato, alguns oficiais da FAB planejaram criar uma resistência ao novo governo, iniciando um movimento rebelde, que passou para a história como a Revolta de Jacareacanga.

A Revolta de Jacareacanga

Em fevereiro de 1956, aproximadamente 20 dias antes da posse de Juscelino Kubitscheck, dois oficiais da Força Aérea Brasileira, o Maj Av Haroldo Coimbra Veloso (Maj Veloso) e o Cap Av José Chaves Lameirão (Cap Lameirão) tomaram posse de uma aeronave militar, o Beechcraft AT-11 matrícula FAB 1523, carregado com armas e munições da carga do Parque de Aeronáutica dos Afonsos e voaram para Jacareacanga-PA, em plena Floresta Amazônica.

Jacareacanga era um local de difícil acesso, porém, de conhecimento detalhado do Maj Veloso, que dispunha de grande prestígio entre os moradores que trabalharam com ele, tanto indígenas como caboclos nativos. Veloso era o responsável pelas obras nos aeródromos de Cachimbo e de Jacareacanga, indispensáveis para o desenvolvimento da Amazônia.

O sequestro da aeronave, ato isolado do Maj Veloso e do Cap Lameirão que, no entanto, representava uma numerosa corrente nas forças armadas, tinha a intenção de deflagrar levantes que comprometessem a estabilidade do novo governo ou que lhe causasse dificuldades e desprestígio devido à situação política vivenciada à época.

Os dois oficiais, inconformados com a situação política, arriscaram a rebeldia e o levante. Ainda estavam sob o impacto do Movimento de 11 de Novembro liderado pelo Ministro da Guerra, o Gen Henrique Duffles Teixeira Lott, depoendo o Presidente em exercício Carlos Luz e substituindo o Brig Eduardo Gomes pelo Brig Vasco Alves Seco, na Pasta da Aeronáutica.

Jacareacanga era uma cidade apropriada para os desígnios dos rebelados, isolada de acessos terrestres, possuidora de um campo de pouso, e tinha uma estação de comunicação-rádio do Ministério da Aeronáutica.

Até aquele momento não havia nenhum alarme no governo, que assistia a rebeldia como um ato disciplinar. No entanto, rapidamente, os rebeldes tomaram as cidades de Itaituba, Belterra e Santarém, interditando os seus campos de pouso. Santarém era um importante aeroporto para a conexão com Belém, a capital do estado do Pará, e com Manaus, a capital do Amazonas.

O movimento tornara-se agudo e de urgente enfrentamento pelo governo, devido aos desdobramentos que poderiam causar o isolamento de Santarém. Tal ação “arranhava” seriamente a autoridade central, podendo suscitar novas adesões militares.

O Maj Av Paulo Victor da Silva (Maj Paulo Victor), por ser amigo do Maj Veloso, foi escolhido com a finalidade de convencer o colega a se entregar, desistindo do levante. Paulo Victor decolou com uma aeronave Douglas C-47 conduzindo um pelotão de soldados da FAB. Ao chegar a Santarém um fato inusitado ocorreu: Paulo Victor aderiu ao movimento!



Paulo Victor e Veloso.

Agora, Veloso dispunha de uma aeronave poderosa em autonomia e capacidade de carga. A adesão de Paulo Victor trouxe mais poder ao movimento que assim crescia em possibilidades táticas e aumentava a apreensão do Presidente Juscelino Kubistchek.



Aeródromo de Jacareacanga e o “C-47 do MajAv Paulo Victor”.

O governo determinou que fosse feita uma imediata intervenção contra os rebeldes e mobilizou as três forças armadas para a resposta necessária. Foram deslocados contingentes da Infantaria da FAB para os aeródromos de Porto Velho e Guajará-Mirim. A Brigada Paraquedista seguiu para Belém.

A FAB assumiu o comando das operações de repressão, designando o Brig Ar Antônio Alves Cabral (Brig Cabral), que era Comandante da Primeira Zona Aérea (1ª ZA), sediada em Belém.



O Brig Alves Cabral, CMT da Primeira Zona Aérea, transportou o Cel Veloso de maneira amistosa, após a prisão.

Entre as diversas medidas tomadas pelo governo, foi criada uma Força de Desembarque, comandada pelo Ten-Cel Av Hugo Delayte (Delayte), e constituída pela Companhia de Infantaria da Base Aérea de Belém por uma Companhia do 26º Batalhão de Caçadores do Exército Brasileiro (EB) e por uma Companhia de Fuzileiros Navais. Era força mais que suficiente para dominar a situação. No entanto, os rebeldes tentaram resistir e evitaram a rendição solicitada.

O contingente governamental foi embarcado no navio Presidente Vargas, nau do Serviço de Navegação da Amazônia e Portos do Pará, que estimava a chegada a Santarém no dia 23 de fevereiro. O navio era escoltado por duas naus da Marinha de Guerra e ainda recebia apoio aéreo.



O navio Presidente Vargas do Serviço de Navegação da Amazônia e Portos do Pará.

Em Santarém, os rebeldes tomaram precauções de defesa. Além do acompanhamento das comunicações via rádio, o Cap Lameirão realizou voos de reconhecimento. Diversas unidades aéreas da FAB negaram-se a atacar os revoltosos, ocasionando a prisão de vários oficiais. No entanto, uma tripulação, no avião CA-10 Catalina matrícula FAB 6514, fez disparos contra o AT-11 FAB 1523 estacionado em Santarém, no dia 23 de fevereiro.



Disparos contra o FAB 1523 dos revoltosos. Agachado, para se proteger dos tiros, o Cap Lameirão.

Após os disparos realizados pelo Catalina, o Maj Veloso enviou uma mensagem ao Comandante da 1ª ZA, afirmando que os disparos atingiram a estação de passageiros, na qual se encontravam civis, e que, a partir daquela data, todas as ameaças sofreriam reações, e aquela autoridade se responsabilizaria pelas consequências.



Maj Veloso, próximo à coluna, protegendo-se contra o ataque do Catalina, com a metralhadora em punho.

No dia do ataque realizado pelo Catalina, um navio prestes a atracar em Santarém iludiu o Cap Lameirão, que o identificou como sendo o “Presidente Vargas” com a tropa do governo pronta para o desembarque e o ataque. Dado o alarme, e em virtude do poderoso contingente de desembarque, os rebeldes decidiram retrair para Jacareacanga. Decolaram com o C-47 e o AT-11 carregados de combustível e de armamento, para aquela cidade que tinha como principal razão a dificuldade de acesso por terra.

O Ten Cel Delayte desembarcou em Santarém, no dia 24 de fevereiro, e decidiu levar os soldados em barcaças, subindo o Rio Tapajós à procura dos rebeldes.

Os jornais e as rádios permaneciam acompanhando o desenrolar dos acontecimentos. Tal atitude levava desconforto aos cidadãos que decidiam pela fuga das cidades, temendo um bombardeamento alardeado pela imprensa alarmista.

A morte do Sr. José Nascimento Barbosa, o Cazuza

No dia 25, Delayte ocupou Itaituba (o Maj Veloso já havia deixado a cidade) e seguiu para São Luís do Tapajós com uma equipe de 12 homens. Delayte continuou a busca em São Luís e, nessa chegada, uma sentinela abriu fogo contra a tropa governista. No embate, o civil José Nascimento Barbosa (Cazuza), principal auxiliar do Maj Veloso, foi atingido por disparos de metralhadora e faleceu no local—Veloso já havia deixado a cidade. As buscas continuaram em direção a Paraná-Mirim e a Jacareacanga.

O Brig Cabral avisou aos rebeldes, em Jacareacanga, que no dia 29 de fevereiro executaria a operação para sufocar o

movimento, com o enfrentamento e a força necessários, e os incitou à rendição com panfletos e rajadas dos aviões. Uma tropa da Brigada Paraquedista, com 45 homens, foi transportada a bordo de duas aeronaves Catalina.

O Maj Veloso foi localizado em Paraná-Mirim. O Brig Cabral enviou o Cap Inf Milton Castro e escolta para a detenção de Veloso, que foi preso e transportado pelo Brig Alves Cabral para Santarém. No momento da sua prisão, o Brig Cabral, demonstrando seu desapontamento, exclamou: “Mas logo você, Veloso? Você, Paulo Victor e Lameirão, todos meus amigos?”. A resposta veio célere: “Há gente que presta, Brigadeiro”.

Em que pese a resposta impertinente do Veloso, o Brig Cabral o protegeu e o levou de maneira amistosa. Existem informações, entre os oficiais, de que o tratamento que Veloso recebeu foi cavalheiresco pelas razões já expostas sobre o alinhamento moral da oficialidade com as ideias que propugnavam os rebeldes.

Em Jacareacanga, sob iminente invasão, Paulo Victor, Lameirão e Sgt João Gunther conseguiram dar a partida com a “fita de carga” e decolar no C-47 2059 com destino à Bolívia.

Juscelino Kubitscheck e a Anistia

O presidente JK, de longa carreira política, foi oficial médico da Polícia Militar de Minas Gerais, no posto de Capitão, e, com a sua vivência política, percebia que o levante dominado não silenciava os motivos que causaram a rebeldia. Ele tomou a iniciativa de enviar ao Congresso um anteprojeto de anistia para todos os integrantes do Movimento de Jacareacanga.



Maj Veloso preso em Paraná-Mirim.



Ives Gandra

Jurista

igm@gandramartins.adv.br

Foto: Andreia Tarello.

A CONSTITUIÇÃO E A LIBERDADE

Recente reunião do Conselho Superior de Direito da Fecomercio – SP foi dedicada à homenagem que intelectuais brasileiros – incluindo juristas, economistas, jornalistas e profissionais de diversas áreas – fizeram aos meus 90 anos, com o lançamento do livro *A Constituição e a Liberdade*.

A obra foi coordenada pelo jurista Professor Doutor Modesto Carvalhosa e pelo economista Professor Doutor Luciano de Castro. O livro reúne 54 artigos de expressivos intelectuais brasileiros, com contribuições de autores como o ex-presidente Michel Temer, o ex-candidato à presidência Luiz Felipe D'Avila, o deputado federal Luiz Philippe de Orléans e Bragança (um dos mais ativos deputados da nossa Câmara Federal), Manoel Gonçalves Ferreira Filho (o maior constitucionalista do Brasil), os economistas Marcos Cintra e Paulo Rabello de Castro, e os jornalistas J. R. Guzzo (*in memoriam*), Paula Leal e Ana Paula Henkel.

O lançamento contou com a presença e palestras de diversos autores, como Modesto Carvalhosa, Paulo Rabello de Castro, Manoel Gonçalves Ferreira Filho, Tiago Pavinatto, Luciano de Castro, Angela Vidal Gandra da Silva Martins, Luiz Philippe de Orléans e Bragança, Ministro Almir Pazzianoto e André Marsigliaque, entre outros presentes, que fizeram manifestações notáveis.

Em suas palestras, todos demonstraram que a liberdade de expressão é o alicerce fundamental da democracia. Comprovaram que não há, pois, democracia em um país onde existe o receio de falar. Onde a palavra pode levar à prisão, e a crítica às autoridades gera risco de detenção é cenário característico de todas as ditaduras, o que impede a existência de uma democracia genuína.

Os oradores, cada um no seu estilo e campo de conhecimento específico, defenderam com firmeza a ideia de que só a ampla liberdade de expressão é prova de uma verdadeira democracia, na qual o cidadão não precisa ter medo de falar.

Reafirmaram que, se houver abuso, a punição deve ser posterior ao ato. Em consonância com o antigo artigo 19 do Marco Civil da Internet – e não com a versão modificada pelo Supremo Tribunal Federal – e com a própria Constituição, a responsabilização pelo abuso de manifestação deve ocorrer por meio de ações judiciais e indenização por danos morais posteriormente, mas jamais em controle antecipado. Afinal, sem liberdade de expressão, a própria democracia se fragiliza.

Lembraram, ainda, que os Poderes Executivo e Legislativo são representativos do povo, enquanto o Poder Judiciário, que representa a lei, não tem essa mesma representatividade popular. Por essa razão, o Judiciário deve obedecer às determinações do povo, manifestadas por meio de seus representantes.

A principal mensagem foi a de que não devemos criticar pessoas, mas, sim, ideias, sempre respeitando as opiniões divergentes. Eles defenderam a ideia de que, mesmo não concordando com as decisões de uma autoridade, a crítica deve ser direcionada à ação ou ao posicionamento, e não a ataques pessoais. Trata-se, pois, daquilo que eu sempre fiz na vida: respeitar opiniões diferentes, não atacar pessoas, mas defender ideias. Essa é a verdadeira democracia.

Nessa esteira, todos os oradores defenderam o direito à palavra e à livre-expansão do pensamento, com a ressalva de que a divergência deve ser dirigida às ideias e não às autoridades, demonstrando a elas respeito.

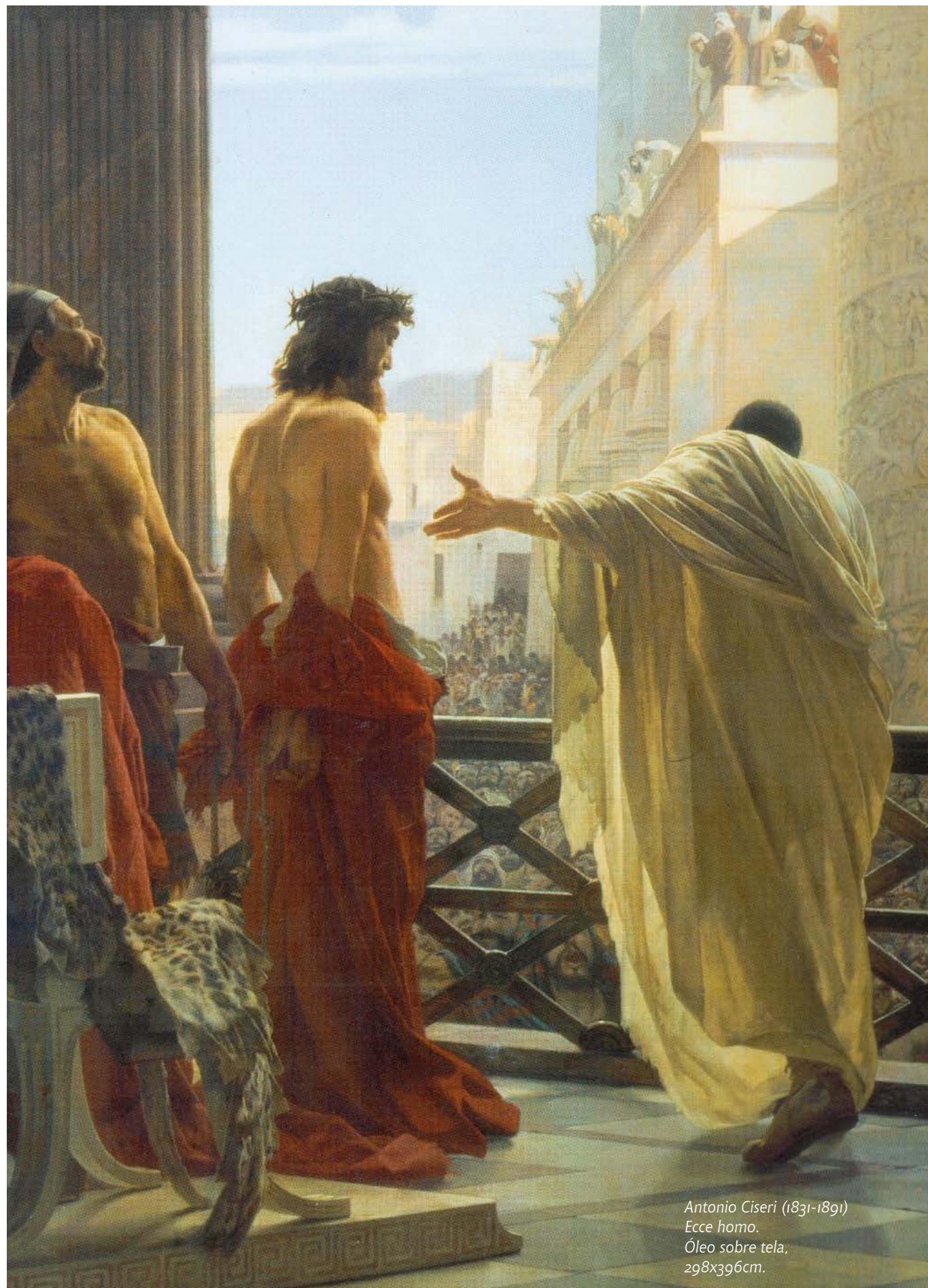
A anistia, por exemplo, deve ser para a paz, e não um instrumento para o ódio ou para a manutenção de radicalizações.

O Poder Judiciário deve ser um agente de pacificação, e não o mantenedor de um clima de insegurança. Afinal, seus integrantes são grandes juristas, mas não são políticos.

Durante a reunião no Conselho, o Poder Judiciário foi respeitado, mas criticado por seu protagonismo excessivo e pela invasão da competência de outros Poderes. Foi defendida a ideia de que a luta de todos os brasileiros deve ser pelo respeito à Constituição, pela liberdade de expressão e pela verdadeira democracia, com pleno direito de defesa. Esse é o caminho para um país realmente democrático.

Essa postura é a mesma que eu vi durante os 20 meses de debates constituintes. Ao sairmos de um regime de exceção, os Constituintes de 1988 almejavam um regime de plena democracia, com absoluta harmonia e independência entre os três Poderes.

Senti-me profundamente honrado por, aos 90 anos, ver um grupo tão importante de pensadores e intelectuais manifestar publicamente as ideias que defenderam na reunião. Era isso que eu gostaria de trazer aos meus leitores sobre o lançamento da obra *A Constituição e a Liberdade*, pela Quartier Latin.



Antonio Ciseri (1831-1891)
Ecce homo.
Óleo sobre tela,
298x396cm.



UM VOO PELA HISTÓRIA

A CONSTRUÇÃO DO CLUBE DE AERONÁUTICA DE BRASÍLIA

Astor Nina de Carvalho Netto

Ten Brig Ar

astornetto@yahoo.com.br

Em 23 de outubro, Dia do Aviador, o Clube de Aeronáutica de Brasília completou 50 anos. Participei da história da sua construção, que teve como principal personagem o Ten Brig **Joelmir Campos de Araripe Macedo**. Ele assumiu o cargo de Ministro da Aeronáutica em 25 de novembro de 1971. Eu era capitão do efetivo do Grupo de Transporte Especial – GTE e estava na Base Aérea do Galeão, revalidando a habilitação do Tráfego Aéreo Internacional – TAI. O GTE não possuía Seção de TAI.

Na noite daquele dia, assistindo ao Jornal Nacional, tomei conhecimento da posse do novo Ministro. A notícia foi por mim recebida com indiferença, porque a substituição do Ministro não alteraria a vida de um capitão. Puro engano. No dia seguinte, por volta das 08h10, quando eu estava fazendo o plano de voo para a viagem de cheque do TAI, recebi uma mensagem do então Ten Cel Cunha Frota, Comandante do GTE, determinando o meu regresso imediato a Brasília em um HS-125 que decolaria do Galeão

dentro de uma hora. Na lacônica mensagem, o Comandante do GTE dizia que tinha uma boa notícia e que a minha presença era imprescindível em Brasília.

Durante o voo, ansioso e curioso, perguntava a mim mesmo qual seria a boa notícia, tão importante a ponto de provocar o cancelamento do cheque do TAI. No comando do GTE, o Ten Cel Cunha Frota parabenizou-me por eu ter sido escolhido para ser Ajudante de Ordens do novo Ministro e disse que eu deveria assumir imediatamente a função. Foi a mais rápida e uma das mais importantes mudanças ocorridas na minha vida profissional. Às 08h00 eu fazia um plano de voo na Base Aérea do Galeão, e às 11h30 apresentava-me ao Ministro da Aeronáutica como seu Ajudante de Ordens. Naquele cargo, aprendi muito e acompanhei decisões e ações de um eficiente Ministro, que conduziu a Aeronáutica até 15 de março de 1979. Entre essas ações, merecem ser citadas as relacionadas com a construção do Clube de Aeronáutica de Brasília.



O início da construção, a modificação e a ampliação da área

Em 1972, em contato telefônico, o Governador do Distrito Federal, Hélio Prates da Silveira, comunicou ao Ministro que a Aeronáutica perderia o terreno destinado ao Clube de Aeronáutica por não tê-lo construído no prazo estabelecido no termo de cessão. O Ministro desconhecia o assunto, solicitou ao Governador um novo prazo e comprometeu-se a construir o clube em três anos. Levei em mãos o ofício com a solicitação do novo prazo, que foi concedido pelo Governo do Distrito Federal – GDF.

Na época, só havia o clubinho da Base Aérea, que era frequentado por oficiais da Aeronáutica e por alguns oficiais de outras Forças. Em 1972, ainda não existiam o Clube do Exército e o Clube Naval.

A área destinada ao clube era constituída por dois lotes, separados por uma via pública prevista para o trânsito de veículos. No projeto de arquitetura inicial do clube, os dois lotes eram unidos por uma imponente passarela, que permitiria a passagem de viaturas de grande porte pela mencionada via.

Aviador e engenheiro, o Ministro acompanhou as obras de construção com muita dedicação. Chefiada pelo então Cel Fred Dalia Hofmann, a Assessoria de Logística e Patrimônio do Gabinete foi designada para administrar as obras.

Como o Clube de Aeronáutica era o último do setor de clubes, o Ministro teve a ideia de unir os dois lotes e colocar a entrada na lateral, em uma nova via que teria a mesma metragem da via a ser eliminada. Seria um remanejamento de área, no qual o

Clube incorporaria a área da via a ser extinta e perderia parte da área lateral. Após uma análise preliminar, o GDF informou que autorizaria, desde que o vizinho Clube da Imprensa de Brasília fizesse o mesmo. Com a concordância daquele clube, fui novamente portador de um ofício do Ministro, solicitando ao GDF a modificação pretendida.

Hoje, tem-se uma larga via de acesso lateral para os dois clubes, cujos tamanhos correspondem ao das áreas das vias públicas que cortariam o Clube de Aeronáutica e o Clube da Imprensa. Também por orientação do Ministro, com a finalidade de aproveitar o projeto de arquitetura original, foi mantida a passarela, que teve o seu tamanho muito reduzido.

Depois, durante a preparação do terreno para a construção, foi constatada a existência de uma área contígua desocupada, que poderia ser incorporada ao clube. Consultado, o GDF informou ter sido aquela área cedida para um restaurante. Como a sua construção não foi realizada no prazo estabelecido, com base na cláusula de retrovenda, o terreno estava liberado. A pedido do Ministro, o Governador do GDF cedeu a área à Aeronáutica. Novamente, fui portador do ofício que deu início a outro processo de cessão. Estão naquele espaço as churrasqueiras do clube. Assim, pela atuação direta do competente Ministro Araripe Macedo, a área do clube foi modificada e ampliada.

Detalhes do projeto de arquitetura do Clube de Aeronáutica

O autor do projeto do clube foi o conhecido arquiteto Milton Ramos. Pelo menos uma vez por semana, eu acompanhava o Ministro em reuniões que contavam com a participação do projetista e do Coronel Hofmann.

Em um voo pela história, como se fosse hoje, recordo-me de alguns detalhes do projeto. A estrutura do clube é toda em concreto. Foram projetadas piscinas, sauna e uma garagem para barcos. Pela concepção de Milton Ramos, as janelas da Sede Náutica têm o formato de grandes olhos que estariam mirando o lago. Na portaria, foram colocadas janelas da cabine de um avião de transporte desativado. Entre a Sede Náutica e uma das piscinas, ergue-se um círculo de concreto, que retrata o lançamento de um foguete e serve como um guarda-sol. Na escada da Sede Social, há uma parte que representa o profundo de um avião. Dessa forma, o criativo arquiteto inseriu a Aeronáutica em vários setores do clube.

Cumprindo o prazo estabelecido, a construção do clube foi concluída em três anos, e ele foi inaugurado em 23 de outubro de 1975, no Dia do Aviador, com a presença do Presidente Geisel. De lá para cá, passaram-se 50 anos, marcados por excelentes serviços prestados à comunidade aeronáutica de Brasília. Nesse longo período, o nosso clube contribuiu para o bem-estar de milhares de pessoas que, após cada semana de produtivo trabalho, nele ganharam novas energias. Por isso, neste memorável cinquentenário, rendemos uma especial homenagem e expressamos a nossa gratidão ao Ministro Araripe Macedo e aos que nos legaram este valioso patrimônio.

As Guerras do Futuro:

Multiespectralidade e Multidomínio

Reis Friede

Desembargador Federal
reisfriede@hotmail.com



A miscigenação de dois modelos (de combate) completamente distintos no campo de batalha – mesclando ortodoxia e heterodoxia – é parte da tônica da guerra multiespectral.

O primeiro drone de ataque, lançado no dia 7 de outubro de 2001 – menos de um mês após o ataque do 11 de setembro – contra o líder do Talibã, o Mulá OMAR (que escapou por uma falha de execução), foi o marco desta nova abordagem. Foi uma resposta a partir de elementos da guerra tradicional (ortodoxa) contra uma ameaça não convencional (heterodoxa), com uma vantagem adicional de eliminar (ou ao menos reduzir) o impacto dos efeitos (políticos, morais e jurídicos) restritivos ao emprego do poder militar convencional (assimetria reversa). Mais do que isso, representou uma opção para ataques de precisão, adentrando uma zona cinzenta do direito internacional.

Porém, a chamada “Revolução dos Drones” não parou por aí. Mesmo em conflitos preponderantemente ortodoxos, representa uma alternativa barata contra adversários que empregam armas extremamente sofisticadas, como é o caso da confrontação entre a Ucrânia e a Rússia.

Em junho de 2025, drones (FPV – First Person View) usados na Operação Teia de Aranha, que destruiu e danificou bombardeiros estratégicos da Rússia (de dezenas de milhões de dólares), custaram cerca de U\$ 600 a unidade (*O Globo*, 27/07/2025).

O acelerado desenvolvimento da guerra – e fundamentalmente a rápida evolução no campo de batalha – marca, portanto, um desafio não somente para a academia militar, mas principalmente para a atual doutrina deterrente.

Assim como na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – onde o avião representou um ponto de inflexão, com o mesmo sucedendo em relação à bomba atômica, na edição seguinte –, as guerras do futuro serão marcadas pelo crescente emprego da inteligência artificial, inclusive com a finalidade de explorar a recém-incorporada dimensão informacional do ambiente operacional.

A IA generativa tem sido muito usada para guerra de informação, a fim de tentar manipular ou construir narrativas tendenciosas através de fotos, trechos de áudio, vídeos e textos alterados. A Rússia, por exemplo, está tentando alimentar grandes modelos de linguagem como o ChatGPT com sua narrativa própria sobre a guerra na Ucrânia para manipular as respostas dadas aos usuários da plataforma quando perguntarem sobre esse assunto (Niels Nagelhus Schia, Professor do Instituto Norueguês de Assuntos Internacionais – Nupi; *O Globo*, 27/07/2025, p. 40).

E, ainda que tal tecnologia desempenhe um papel fundamental, continuará sendo – a exemplo de tecnologias disruptivas anteriores, como os foguetes alemães V-2 – um apoio crítico à guerra convencional.

A IA e a tecnologia estão desempenhando um papel fundamental na Ucrânia, mas não o principal. Elas são um apoio crítico à guerra convencional. (...) Na década anterior, falava-se que a guerra aconteceria apenas no ciberespaço, mas então aconteceu a invasão da Ucrânia, que, em muitos aspectos, é como a Primeira Guerra Mundial, com linhas de frente que não se movem, trincheiras, milhares de pessoas mortas e infraestruturas destruídas (Niels Nagelhus Schia, Professor do Instituto Norueguês de Assuntos Internacionais – Nupi; *O Globo*, 27/07/2025, p. 40).

É nesse ponto que duas características inerentes aos conflitos presentes (e futuros) – e que pareciam estanques – se combinam: as guerras multiespectral e multidomínio.

O atual decênio vem sendo palco de algumas Revoluções em Assuntos Militares (RAMs), em função do crescente ingresso de entidades não estatais e da amplificação do alcance do domínio cibernético. Ademais, Inovações Militares (IMs), como os drones FPV (*First Person View*) e a Inteligência Artificial, vêm modificando radicalmente o campo de batalha. Ainda que não sejam propriamente Revoluções Militares (RMs) – mantendo íntegros os pilares das Guerras de Quarta Geração –, são alterações que reconfiguram algumas de suas características, redesenhando a sua arquitetura original (Reis Friede, Fragmento da Palestra “Desafios para o Século XXI”, proferida na Academia Militar das Agulhas Negras – AMAN, em 03/09/2025).

A inovação dos drones se associará ao domínio cibernético – com sua virtualidade e transversalidade em relação aos domínios físicos –, tornando a linha onde começa a guerra mais obscura.

Drones e robôs autônomos, assim como ataques cibernéticos, terão cada vez mais o poder de camuflar sua autoria, restringindo a identificação do agressor e dificultando uma eficaz dissuasão retaliatória.

Além do mais, os baixos custos de ambas as tecnologias permitirão a proliferação de ações agressivas por parte de atores não estatais e estatais pârias, inclusive financiando a ampliação de suas respectivas capacidades, a exemplo das unidades norte-coreanas especializadas em ciberataques, como o Grupo Lázaros, que rouba bilhões de dólares em criptoativos para burlar sanções e financiar o programa nuclear de Pyongyang.

Apesar de todos os esforços para conter a disseminação de tais tecnologias – e especialmente o seu emprego –, ainda assim é utópico imaginar, a exemplo do que sucedeu no passado, que os avanços das ferramentas bélicas vão se sujeitar aos ditames do direito, mesmo que haja esperança de algum sucesso por meio de uma reconfiguração (aperfeiçoada) da deterrência estratégica.

De drones autônomos a algoritmos de reconhecimento facial projetados para identificar inimigos, o conflito na Ucrânia tornou-se um campo de testes para o uso da Inteligência Artificial (IA) no âmbito da segurança e da defesa; um movimento que ocorre paralelamente à corrida armamentista e à busca por sistemas militares cada vez mais sofisticados observados globalmente nos últimos anos.

Os organismos multilaterais têm se esforçado para entender e regulamentar o uso desse tipo de armamento, que está mudando rapidamente o cenário da guerra moderna (Niels Nagelhus Schia, Professor do Instituto Norueguês de Assuntos Internacionais – Nupi; *O Globo*, 27/07/2025, p. 40).

GUERRA SUBTERRÂNEA: O VERDADEIRO CAMPO DE BATALHA É AQUELE QUE O INIMIGO ESCONDE

Mair Simantob
Nigri

Prof. de Judaísmo
msnigri@gmail.com



Oficial do exército israelense mostra a jornalistas um túnel palestino que liga a Faixa de Gaza a Israel.

Ao longo da história, as guerras sempre se reinventaram. Quando o domínio aéreo e a tecnologia de precisão pareciam ter limitado as possibilidades de manobra, uma antiga estratégia voltou a ganhar força: a guerra subterrânea.

Desde a Primeira Guerra Mundial, quando túneis eram escavados para colocar explosivos sob as linhas inimigas, até as complexas redes usadas pelo Vietnã do Norte, em Cu Chi, a tática subterrânea tem se mostrado uma das formas mais engenhosas – e sombrias – de resistência e ataque.

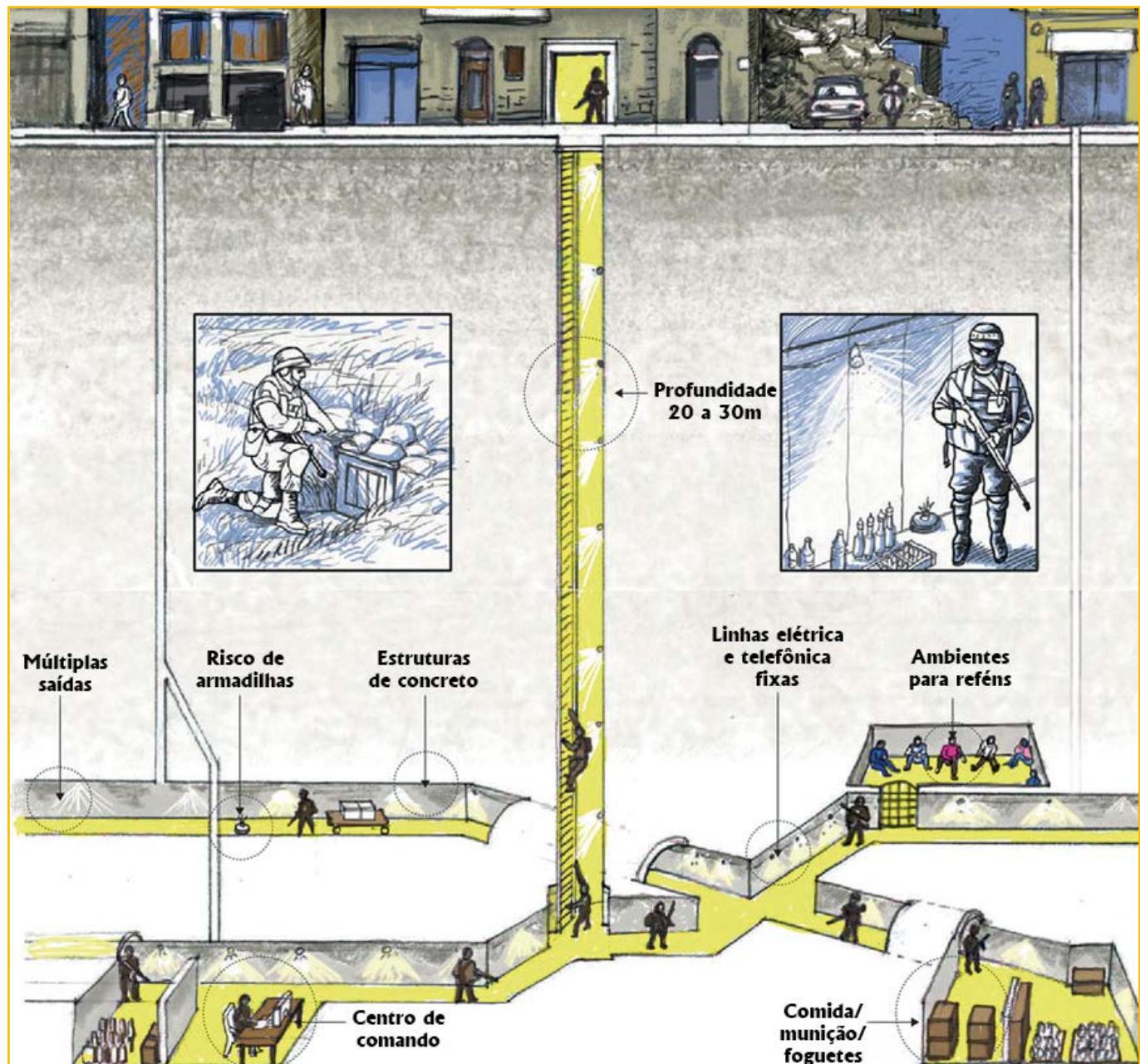
Hoje, no século XXI, essa modalidade atinge novo patamar. Em Gaza, a vasta rede de túneis escavada pelo Hamas representa uma verdadeira “cidade sob a terra”, usada para deslocamentos táticos, armazenamento de armamentos, captura e ocultação de reféns, e inclusive para lançar ataques-surpresa. Analistas militares internacionais, como David Kilcullen e Eliot A. Cohen, destacam que o combate subterrâneo desafia as forças conven-

cionais: sensores e drones perdem eficácia, e o terreno deixa de ser visível, literalmente.

Especialistas como Anthony Cordesman, do Center for Strategic and International Studies (CSIS), observam que essa guerra “invisível” redefine os conceitos de linha de frente, fronteira e refúgio. O subterrâneo se torna o campo onde o inimigo pode existir sem ser visto, usando civis, hospitais e escolas como cobertura – tática condenada pelo direito internacional, mas eficaz em manipular a opinião pública global.

Da antiga Coreia, ao Vietnã, à Síria, ao Afeganistão e agora ao Oriente Médio, a guerra sob a terra continua sendo um dos maiores desafios táticos e éticos do século XXI. O solo que pisamos – antes apenas o palco das batalhas – tornou-se o próprio campo de combate.

Em tempos de guerra subterrânea, o inimigo não está apenas à espreita... está abaixo de nós.



ESTADOS UNIDOS E ISLÃ: PEQUENA AULA DE HISTÓRIA

Alexandre Borges

Publicitário e diretor do Instituto Liberal.

Aúltima de Barack Obama foi dizer que os muçulmanos ajudaram a construir os EUA, que a história do país está entrelaçada com a história dos muçulmanos que estavam lá desde o começo.

Pelo jeito, Obama andou pulando algumas aulas de história. Vamos lá:

- Quando os EUA nasceram, no final do século XVIII, havia uma grave crise com os muçulmanos do norte da África. Eram povos oficialmente muçulmanos, que viviam sob as leis do Corão.
- Esses islâmicos atacavam os navios que passavam pelo Mediterrâneo, incluindo americanos, sequestrando, escravizando e matando ocupantes, além de saquear a carga. Os navios americanos eram normalmente protegidos pela marinha inglesa antes da independência, mas, depois de 1776, era cada um por si.
- Os piratas muçulmanos cobravam fortunas como resgate dos reféns, e os preços sempre subiam a cada sequestro bem-sucedido. Thomas Jefferson se opôs veementemente aos pagamentos, mas foi voto vencido, os EUA e as outras nações com navios sequestrados estavam aceitando pagar os resgates e subornar os piratas. O presidente americano era George Washington.
- Por volta de 1783, Thomas Jefferson, Benjamin Franklin e John Adams vão para a Europa como embaixadores para negociar tratados de paz e cooperação. Os EUA nasceram em 1776 e estavam mergulhados até então na Guerra de Independência. Assim que a situação acalmou, essas três figuras icônicas saem em missão diplomática para representar o país.
- Em 1786, depois de dois anos de conversas diplomáticas com os islâmicos, Thomas Jefferson e John Adams se encontraram com o embaixador dos povos que ficavam na região de Trípoli, na atual Líbia, chamado Sidi Haji Abdul Rahman Adja. Jefferson estava incomodado por conta dos ataques que não acabavam mesmo com todos os esforços de paz e quis saber com que direito

os muçulmanos sequestravam e matavam americanos daquele jeito.

- A resposta que ouviu marcou Jefferson para sempre: “o islã foi fundado nas Leis do Profeta, que estão escritas no Corão, e diz que todas as nações que não aceitarem a sua autoridade são pecadoras, que é direito e dever declarar guerra contra seus cidadãos onde puderem ser encontrados e fazer deles escravos, e que todo muçulmano que for morto na batalha irá com certeza para o Paraíso”. Jefferson ficou chocado, ele não queria acreditar que uma religião literalmente mandava matar todos os infiéis, e que quem morresse na batalha iria para o paraíso.
- Durante 15 anos, o governo americano pagou os subornos para poder passar com seus navios na região. Foram milhões de dólares, uma quantia que representava 16% de todo o orçamento do governo federal. O primeiro presidente do país, George Washington, não queria ter forças armadas permanentes por não ver riscos de ataques ao país, mas os muçulmanos mudaram esta ideia. Os subornos serviriam para evitar a necessidade de ter forças militares, mas não estavam funcionando porque os ataques continuavam. Quando John Adams assume, o segundo presidente, as despesas sobem para 20% do orçamento federal.
- Em 1801, Jefferson se torna o terceiro presidente americano e, mal tinha esquentado a cadeira, recebe uma carta dos piratas aumentando o butim. Ele fica louco e, agora como presidente, diz que não vai pagar nada.
- Com a recusa de Jefferson, os muçulmanos de Trípoli tomaram conta da embaixada americana e declararam guerra aos EUA. Foi a primeira guerra da América após a independência, a marinha americana foi criada exatamente para esse conflito. As regiões da atual Tunísia, do Marrocos e da Argélia se juntaram aos líbios na guerra, o que representava praticamente todo o norte da África, com exceção do Egito.

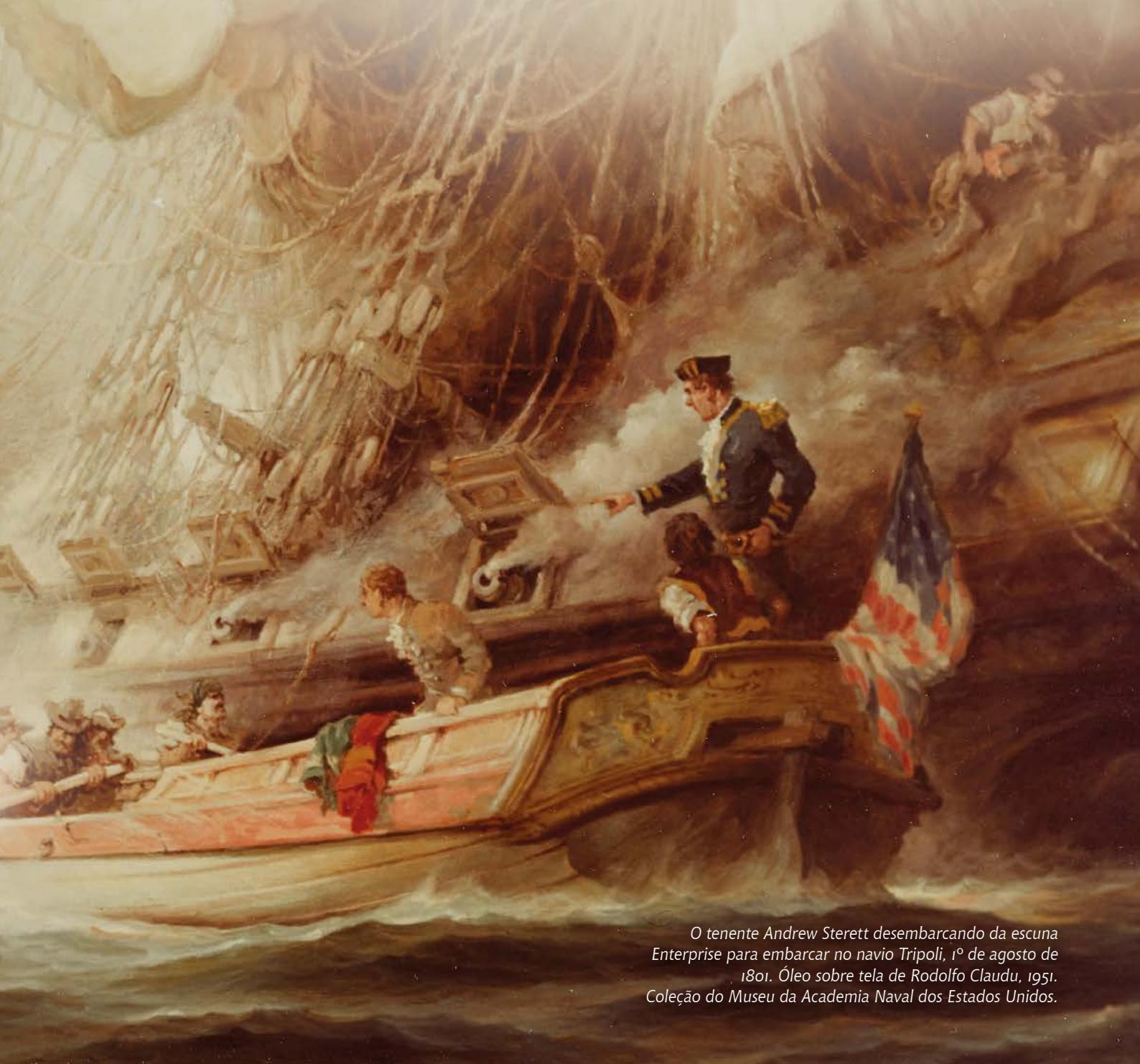
- Jefferson não estava para brincadeira. Mandou seus navios para a região, e o conflito durou até 1805, com vitória americana. O presidente americano ainda colocou tropas ocupando o norte da África para manter a situação sob controle.

Thomas Jefferson ficou realmente impressionado com o que aconteceu. Ele era contra guerras e escreveu pessoalmente as leis de liberdade e tolerância religiosa que estão na origem da Constituição americana, mas ele entendeu que o Islã é totalmente diferente, era uma religião imperialista, expansionista e violenta. Jefferson mandou publicar o Corão em inglês, em 1806, lançando a primeira edição americana. Ele queria que seu povo conhecesse o Corão e entendesse aquele pessoal do norte da África, que

roubava, saqueava e matava, cobrava resgates, e declarou guerra quando os pagamentos cessaram.

Durante 15 anos, um diplomata de Jefferson chegou a dizer que os americanos eram atacados porque não atacavam de volta, e eram vistos como fracos. A fraqueza americana foi um convite para os muçulmanos daquela época, como é para o ISIS hoje. Só houve paz na região quando Jefferson atacou e venceu a guerra, depois ocupando o território. Não tem mágica, é assim que se faz.

Barack Obama quer saber como os muçulmanos estão na história americana? Eles estão como os motivadores da primeira guerra, eles forçaram a criação das forças armadas que nem existiam e fazem parte até do hino dos marines, que começa com *“From the Halls of Montezuma/To the shores of Tripoli”*.



O tenente Andrew Sterett desembarcando da escuna *Enterprise* para embarcar no navio *Tripoli*, 1º de agosto de 1801. Óleo sobre tela de Rodolfo Claudu, 1951. Coleção do Museu da Academia Naval dos Estados Unidos.



Shanzhai

Exército Terracota chinês.

Desconstrução em chinês

Byung-Chul Han

Filósofo

Quan: Direito

Em chinês clássico, original é chamando *zen-ji*. Literalmente significa traço genuíno. Não segue um caminho teológico. Nada enigmático ou querigmático está associado. Além disso, não se condensa em uma presença clara e monótona; ao contrário, desconstrói a ideia do original que incorpora uma presença e uma identidade distintas, imutáveis e independentes. Não permite uma obra de arte autocontida que tenha uma forma definitiva e evite qualquer mudança. A noção chinesa do original como um traço mostra a estrutura do “traço da memória” de Freud, que está sujeito a constantes rearranjos e reescritas. Não uma criação única, mas o processo sem fim, a mudança constante define a ideia chinesa sem fim, a mudança não ocorre dentro da alma da subjetividade de um artista. Ela apaga o rastro em favor de um processo que não permite nenhum posicionamento essencialista.

Uma tendência inata a mentir é atribuída aos chineses por ninguém menos que Hegel. Ele os acusa de uma “imensa imoralidade”. Não haveria honra alguma na China. Os chineses seriam “conhecidos por enganarem onde quer que possam”. Hegel se surpreende que ninguém leve isso a mal, mesmo quando o golpe é descoberto. Os chineses agem “de forma tão astuta e perfida”, prossegue Hegel, que os europeus precisam realmente ficar muito atentos quando em contato com eles. Obviamente, Hegel não

consegue encontrar uma explicação lógica para a “consciência da vileza moral”. Por isso, remete-a ao budismo, que compreendia “o nada como o supremo, e o absoluto como Deus”, e o “desprezo pelo indivíduo como a mais elevada perfeição”. Hegel supõe, portanto, um nada niilista na negatividade do vazio budista. Seria isso o responsável pela “imensa imoralidade” dos chineses. O nada niilista, assim pensa explicitamente Hegel, não permite nenhum vínculo, nenhuma finalidade, nenhuma constância. O nada niilista se opõe a qualquer Deus que represente a verdade e a autenticidade.

No budismo chinês, o vazio designa, na verdade, a negatividade da descrição e da ausência. Ela esvazia e dessubstancializa o ser. A essência (*ousia*) é o permanente, é o que está subjacente a todas as mudanças e transformações, como o idêntico. A crença na imutabilidade e na constância substancial determina a concepção ocidental tanto da subjetividade moral quanto da objetividade normativa. O pensamento chinês, ao contrário, é desconstrutivista desde o início, na medida em que rompe radicalmente com o ser e a essência. O Tao (literalmente: caminho) também apresenta a contrafigura ao ser ou essência. O Tao se ajusta à mudança, enquanto a essência resiste à transformação. A negatividade da descrição e da ausência esvazia o ser no processo, ou caminho, que não tem início nem fim.

O processo, com suas incessantes mudanças, também domina a consciência chinesa do tempo e da história. Assim, a mudança

não se realiza de maneira eventual ou eruptiva, mas de forma discreta, imperceptível e contínua. Uma criação que ocorresse em um ponto absoluto e único seria impensável. A descontinuidade caracteriza o tempo repleto de acontecimentos. O acontecimento marca uma ruptura que racha a continuidade da mudança. Rupturas ou revoluções, no entanto, são estranhas para a consciência chinesa do tempo. É por isso que o pensamento chinês não tem acesso às ruínas. Não conhece a identidade que se baseia em um acontecimento único. Nesse sentido, ele não admite a ideia do original, pois a originalidade pressupõe o início em sentido estrito. Não é a criação com um início absoluto, mas o processo contínuo sem início nem fim, sem nascimento nem morte, que determina o pensamento chinês. Por essa razão, a ênfase na morte, como em Heidegger, e a ênfase no nascimento, como em Hannah Arendt, não surgem no pensamento do Extremo Oriente.

O ser se dessubstancializa e se torna um caminho. Heidegger também usa com frequência a figura do caminho. Mas seu caminho difere fundamentalmente do caminho taoísta, pois ele não transcorre, mas se aprofunda. Os famosos “Caminhos da floresta” heideggerianos são caminhos que, segundo Heidegger, “geralmente se entrelaçam e cessam abruptamente no não trilhado”. Já o caminho chinês transcorre de modo plano, mudando constantemente seu curso sem cessar “abruptamente”, sem aprofundar no “não trilhado” ou aproximar-se do “mistério”. Nem o abrindo nem o profundo são característicos do pensamento chinês.

A inacessibilidade ou o intransitável é chamado de *adyton*, em grego antigo. O *adyton* se refere ao espaço interior do antigo templo grego, que era completamente fechado por fora, e designa o local em que se encontrava o santuário. A separação, a cesura radical, distingue o sagrado. O pensamento do Extremo Oriente é estranho ao fechamento sem janelas, à profundidade inacessível ou à interioridade. Uma característica do templo budista é precisamente sua permeabilidade ou abertura total. Alguns templos consistem quase só de portas e janelas que nada fecham. Não há nenhum *adyton* no pensamento chinês. Nada se separa, nada se fecha. Nada é absoluto, ou seja, desprendido e separado para si. O original seria uma variedade desta separação e deste isolamento. Pode-se também dizer que o *adyton* constitui a originalidade e a originariedade.

O pensamento chinês é pragmático em um sentido especial. Não rastreia a essência ou a origem, mas as constelações mutáveis das coisas (*pragmata*). Trata-se de reconhecer o transcurso mutável das coisas a fim de acessá-la de acordo com a situação e dela se beneficiar. O pensamento chinês desconfia de entidades ou princípios fixos, essenciais ou imutáveis. Para Hegel, esta flexibilidade ou adaptabilidade, que remonta à ausência de essência, ao vazio, mostra-se como astúcia, hipocrisia ou imoralidade.

Ren quan (人權) é a tradução chinesa para direitos humanos. O símbolo *quan* possui uma gama de significados que conferem um caráter especial à ideia chinesa de direito. Falta-lhe qualquer ideia de finalidade, de absoluto ou de imutabilidade. Originariamente, *quan* se referia ao peso que se desloca em uma balança de

um lado para outro. Portanto, *quan* significa, primeiramente, pesar e sopesar. Não possui posição fixa e final. Antes, é móvel, deslocável e provisório, como o peso deslizável na balança. Dependendo do peso do lado oposto, muda sua posição para criar um equilíbrio. Enquanto direito, é compensatório, não excluindo nem segregando. A exclusividade lhe é estranha. O pensamento chinês também conhece a regularidade das normas convencionais (*jing*, 經), mas ao mesmo tempo é fortemente caracterizado pela consciência da constante mudança. O seguinte ditado provém de Zhuxi: “Normalmente, segue-se a regra da convenção, mas, no caso de mudanças, faz-se uso do *quan*” (*Chang ze shou jing, bian zu cong quan*, 常則守經, 變則用權).

Quan se refere à capacidade de se adaptar e se beneficiar da mudança das circunstâncias. Assim, *quan yi zhi ji* (權宜之計) significa um proceder tático e hábil. *Quan* designa muito mais o potencial inerente a uma situação do que um conjunto de regras que permanecem idênticas independentemente do local ou da situação. No contexto de *quan*, nada é definitivo. Este nível do significado de *quan* inscreve necessariamente a relatividade e a situatividade, tanto na noção chinesa de direito quanto na de direitos humanos. O poder (權力, *quan li*) também se distingue da força (力, *li*) na medida em que, ao contrário desta última, não apresenta uma dimensão estática, mas constelativa. Aqueles que utilizam e exploram o potencial constelativo e situacional alcançam o poder. O poder não pertence à subjetividade, mas à situatividade, ou seja, depende da situação.

O símbolo *quan* é ainda utilizado tanto no conceito chinês de propriedade intelectual (*zhi shi chan quan*, 知識產權) como no de copyright (*zhu zuo quan*, 著作權). Assim, uma relatividade ou provisoriaidade está indelevelmente inscrita também nestes conceitos, pelo menos em sua dimensão semântica mais profunda.

Zhi (智) é o símbolo chinês para a sabedoria. Esse símbolo, que está relacionado ao símbolo de conhecimento (知) utilizado no conceito de propriedade intelectual, significa, além de sapiência, também astúcia, habilidade tática ou proceder estratégicos. Assim, a noção chinesa de sabedoria é radicalmente distinta da noção ocidental de verdade ou autenticidade, que se baseia na imutabilidade e na permanência. A relatividade e a situatividade de *quan* a desconstroem. O pensamento chinês substitui a gravidade do ser pelo peso deslizável do *quan*, e, assim, a gravitação é substituída pela situação.



Artigo retirado deste livro, *Shanghai – Desconstrução em chinês* de Byung-Chul Han.

MISSÃO NA AMAZÔNIA

Marco Aurélio Erthal

Cel Av

Texto extraído do seu livro *Contos Descolados*

Um dos muitos bons livros de Ernest Hemingway intitula-se *Nada de novo da frente ocidental*, lacônico comunicado do comando militar aliado quanto ao *status* da batalha em curso para a conquista de Berlim, na Segunda Guerra. Na realidade essa obra literária retrata um fantástico desenrolar de ações e emoções, envolvendo os personagens, que somente a pena daquele mestre conseguia transpor para o papel. Se bem me recordo, o protagonista, um soldado, depois de viver situações nada convencionais na vida pessoal inserida nos horrores da guerra, termina morrendo quando, em uma trincheira, é baleado na cabeça ao se expor, tentando acariciar uma borboleta que pousara em um saco de areia que o protegia. Quanta emoção singelamente registrada em uma tira de linotipo... E isso inspirava imaginar também quantas emoções acompanhariam os passageiros de uma aeronave anfíbia operando há décadas na Amazônia. Voar naquela área ainda era uma aventura. Todos os passageiros, quando acomodados, iriam ficar, por horas, fisicamente muito próximos, mas carregando, no íntimo, enorme diversidade de sentimentos, como tristeza, alegria, ansiedade, esperanças, vitórias e derrotas. A amargura de alguém que se foi *versus* o sorriso de quem chegou. E todos, ou quase todos, sem disposição de compartilhar o que acalentavam na alma. Era o que “matutava” aquele major, ao se preparar para mais uma missão de apoio a comunidades carentes. Fora escalado como piloto.

São seis e meia da manhã em Belém-PA, e já faz um calorzinho dentro do quase hermético “macacão de voo” vestido pelo major. Acabava de entrar no rancho para o café da manhã e, mal se sentara, apareceu um prestativo taifeiro (garçom), exibindo indeléveis marcas de que acabara de acordar, atestado tanto pelo irregular abotoamento da já meio amarfanhada jaqueta branca com botões prateados, como pela rebelde mecha de cabelos ainda por pentear. O militar solicita ao sonolento servente o tradicional desjejum, acompanhado de dois ovos fritos. Mal termina de fazer o pedido quando vem se juntar a ele um capitão, também de macacão, que seria seu copiloto em uma rotineira missão do CAN (Correio Aéreo Nacional) para a qual estão

designados. Previa decolagem às oito horas para Manaus, com escalas intermediárias em Altamira e Santarém. Era a primeira etapa de uma jornada que iria durar, no total, três dias. O capitão acompanha o pedido do café da manhã do major, que arremata pedindo ao Cláudio, seu já conhecido taifeiro, que ligasse o ar condicionado e, com cara de gozação, que voltasse a abotoar sua jaqueta ou entortasse sua postura para que os botões parecessem alinhados... Os dois pilotos conversam sobre a missão e o capitão diz que provavelmente iriam cruzar a frente intertropical, massa de ar pontilhada de nuvens tipo CB (*Cumulus Nimbus*), caracterizadas pela violência de suas descargas elétricas e da forte turbulência que provocava nos voos realizados por aeronaves não pressurizadas e, portanto, limitadas nas altitudes de voo. Era o caso dos Catalinas. O nome da tormenta meteorológica advinha da região em que se deslocava. O capitão já a havia visto em atividade havia dois dias, em Boa Vista, em uma outra missão, e ela se deslocava para o sul. Terminaram a refeição e se dirigiram a pé para a estação de passageiros, não sem antes passar pela Estação Rádio, preenchendo o plano de voo e se inteirando das condições meteorológicas da área, que confirmava a presença da Intertropical na rota que iriam voar.

Em frente à Estação de Passageiro está estacionado o garboso PBY Catalina, da Força Aérea, avião anfíbio equipado com dois possantes motores de 1.200 HP e pronto para a missão, após a inspeção externa já realizada pelo mecânico de voo. Mas aquela aeronave não fora projetada para transportar passageiros e, sim, bombas de profundidade, tendo sido adaptada para atender àquela parcela da população mais humilde e necessitada da Região Norte além de, quando em vez, transportar gêneros e maquinários de médio porte para atender aos estragos provocados pelas cheias do Amazonas e seus afluentes, gerando a fome e o desabrigo para tanta gente. Fazia parte do esforço para integrar a região ao resto do país. O Catalina é também um misto de avião e barco: visto de cima é um avião, se por baixo, via-se a quilha de uma embarcação alada, o que permitia a sua operação tanto na água como no solo – importantíssimo na Amazônia, aquela vasta região carente de pistas de pouso. A solução era a amerissagem:



Foto: Alcídio Mafra de Souza.

operação cuidadosa para os pilotos, porque requeria muita habilidade e extenso treinamento da tripulação. Esquivar-se de troncos ou até mesmo tocos de árvores semissubmersos é, ao lado de bancos de areia quase na superfície, dos maiores desafios naquele mundo de águas barrentas.

Ainda em Belém, o capitão realiza vistoria mais específica dos comandos do avião enquanto o major se assenhora da lista de passageiros e seus destinos. Nisso chegam um Tenente Médico e um Sargento Enfermeiro escalados para a missão, porque estava previsto que, após Manaus, iriam atender algumas localidades desprovidas de serviço de saúde, e a FAB se comprometeria a levar esse apoio nas missões que fizesse na área. O atendimento é realizado pela dupla durante os procedimentos de desembarque/embarque e reabastecimento, e só acabava quando a fila terminasse. A quase totalidade dos consulentes é de indígenas, pagando, vulneráveis, o tributo das doenças e dos maus costumes importados dos brancos. Frequentemente a decolagem atrasava, mas ninguém ficava sem ser atendido. Nas localidades mais remotas, as consultas eram realizadas no interior do barracão de madeira aspirante a Terminal de Passageiros, onde sempre havia um cômodo para atender a situações que requeriam maior

privacidade. O sargento faz a triagem e encaminha o paciente para o médico, que está sentado em uma das duas cadeiras de ferro da mesinha também desmontável que faziam parte do equipamento de bordo. Não raro transportam os enfermos mais graves para Manaus para atendimento adequado.

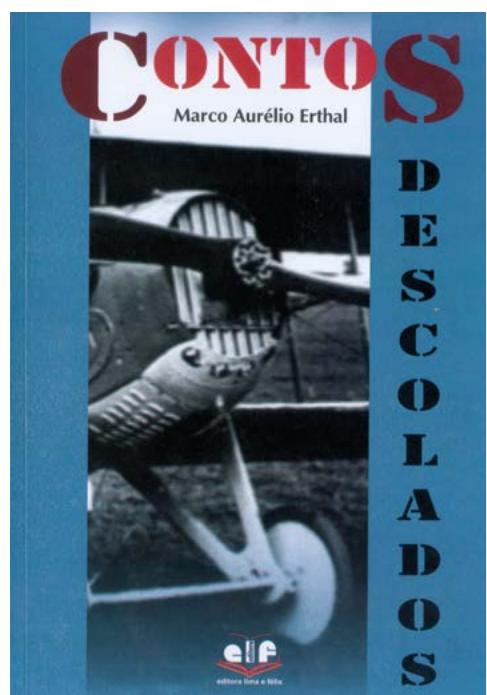
Voltando a Belém e prestes ao embarque, o capitão reúne todos os tripulantes e, na postura regulamentar, apresenta-os ao major, que repassa à equipe como será a missão, recebe o relato das condições da aeronave e tira eventuais dúvidas. Tudo esclarecido, o major autoriza o embarque dos passageiros e fica a observá-los a meia-distância, passando a conjecturar sobre o que iria no íntimo daquelas pessoas que estavam ocupando o bojo de uma aeronave que fora construída para destruir e agora se dedicava à nobre missão de levar apoio e mitigar o sofrimento de tanta gente esquecida pelo nosso território, notadamente na Região Norte. Os biotipos são os mais diferenciados, bem representando a diversidade étnica da Amazônia. Com predominância das feições indígenas, na fila de embarque era possível identificar descendentes das muitas levas de migrantes que transitaram por aquela imensidão de florestas e águas. Nordestinos do ciclo da borracha, japoneses das pimentas, asiáticos/guianenses

da Madeira-Mamoré e até uns galeguinhos, possivelmente da Fordlândia. Todos simplesmente vestidos e visivelmente ansiosos. E alguns militares das Forças Armadas, certamente, regressando ou seguindo destino para merecidas férias, retornando a seus quartéis ou Pelotões de Fronteira. Aliás os Pelotões espalhados pela Amazônia e pelo Centro-Oeste continuam sendo uma das instituições menos reconhecidas pela sociedade, pelo fantástico trabalho que integrantes do Exército executam ilhados naquelas lonjuras. Realizar missões em proveito daquelas unidades era prioritário para a FAB e seus pilotos.

Nada dava mais prazer e satisfação do que levar apoio àqueles bastiões avançados da nossa soberania. Também estavam na fila de embarque duas freiras (era muito raro não haver pelo menos uma religiosa naquelas missões) e muitos meninos, aquelas exibindo a placidez decorrente da opção de vida que fizeram e estes com aquele ar de apreensão que antecede a grande aventura de voar. O que será que cada um esperava naquela viagem? Rever amores? Aconchego de um abraço? A grande chance de suas vidas? Prestar contas? Uma nova aventura? Risos ou lágrimas? Ou, simplesmente, voltar? Fascinante, mas impenetrável essa dúvida. Terminando o embarque em Belém, o major se acomoda na cabine de pilotagem do lado do capitão, dão partida, taxiam, testam os motores e comandos de voo. Alinhando com a pista, o ronco dos motores se eleva, e decolam para Altamira. Vão subindo suavemente, apreciando aquela maravilhosa visão compacta e verde floresta sendo rasgada por inúmeros rios e igarapés que levam seus tributos para o portentoso Amazonas. O voo foi normal, e duas horas e meia depois estavam pousando em Altamira, onde desembarcaram alguns passageiros e embarcaram outros tantos. A diferença era visível na bagagem deles. Os provenientes de Belém bem mais carregados, certamente levando materiais

mais escassos e mais caros nas suas comunidades, contrastando com os magros terêns dos novos passageiros. Quando muito uma sacola de mão e uma malinha de papelão encartado. Enquanto reabastecem o avião com a supervisão do mecânico, chega uma índia na garupa de uma moto, ela jovem, mas com um semblante já castigado pelo tempo, carregando um febril bebê no colo, envolto em trapos, pedindo para ser atendida pelo médico. Sabia que aquelas missões contavam sempre com a presença de um "doutor". E foi atendida debaixo da asa do avião, despedindo-se agradecida, com o bebê em um braço e medicamentos no outro. E retorna na garupa da moto cinquentinha conduzida por alguém que compactua daquele enorme risco que se expõe ao bebê. Mas qual outra solução? Quanto aos medicamentos que os profissionais da saúde distribuíam, antes de missões daquela natureza eles coletavam com os colegas tudo o que era "Amostra Grátis" além do que o serviço de saúde da Aeronáutica fornecia. Aliás, era notável o espírito de solidariedade que aflorava em todos que participavam daquele tipo de missão. Por iniciativa própria, muitos levavam pequenos presentes e até material de higiene pessoal para distribuírem nas paupérrimas aldeias que visitavam. Anzóis e linhas de *nylon* faziam muito sucesso. Uns até coletavam, em casa, todo tipo de sementes de frutas e legumes para serem plantados nas residências pelas populações ribeirinhas que iriam visitar ou mesmo simplesmente soltar as sementes a esmo pela floresta durante o voo... quem sabe se não "pegariam" e saciariam a fome de alguém? Este era o espírito do verdadeiro "amazonero".

A decolagem para Santarém foi normal e, após mais duas horas de voo, estavam pousando em uma bela pista junto à não menos bonita foz do Rio Tapajós, com suas águas excepcionalmente límpidas, contrastando com o barrento Amazonas. Não havia necessidade de reabastecimento e, assim, logo, logo, depois da operação de desembarque/embarque de cargas e passageiros estavam decolando para Manaus e um pouco mais tarde nivelaram no nível 60 (seis mil pés ou mil e oitocentos metros), era um pouco baixo, mas como esperavam encontrar mau tempo, naquela "máquina" a saída era passar por baixo da "craca". Se subissem era a "pauleira" dos CB. Em nível mais "rasteiro" era mais água e menos turbulência. Os dois pilotos eram "amazoneiros" experientes e sabiam o que fazer. Era o que todos esperavam... mas ia dar para driblar as enormes e poderosas nuvens à vista, temor daquela aviação precária de recursos e principalmente de radar para desvios. Decisões eram tomadas mais via experiência e *feelings* pessoais, pois o apoio de solo era muito precário, senão inexistente naquela área. A tripulação também ansiava para chegar à capital manauara para merecido descanso no hotel de trânsito das tripulações, pois a missão fora iniciada às oito da manhã em Belém, e a jornada já durava quase nove horas. Com o avião lotado, o heroico PBY vai aos poucos ganhando altura e deixando Altamira para trás. Os dois pilotos passaram a planejar onde iriam jantar depois de um deles comprar uma calça "americana" – *jeans* – branca para a filha adolescente em uma das muitas lojas que vendiam produtos



da recém-implantada Zona Franca. O outro, solteiro, queria mais era tomar um sorvete de vanilla, dinamarquês, no *boots* e bater pernas para “objetivos de oportunidade”. Era o ano de 1968, aquele que nunca terminou...

Tudo ia calmo e aparentemente não iam “pegar” tempo tão ruim porque os CB estavam mais esparsos e ia dar para saírem driblando aquelas enormes e assustadoras nuvens carregadas de chuva, raios e trovoadas. Em determinado momento, os pilotos perceberam um movimento inusitado na cabine dos passageiros, pois não havia porta separando os dois ambientes, conseguindo observar que um rapaz estava alterado e, em pé, gesticulando na direção de uma passageira mais idosa, que estava sentada entre duas crianças. Ela também estava falando alto e encarando o oponente. Nesse momento viram o mecânico deixar seu posto de trabalho, mais elevado, e se dirigir aos conflitantes, procurando acalmá-los. O que havia ocorrido era que uma das crianças, um menino que acompanhava a senhora, havia derramado um pouco de suco no colo do seu vizinho, um rapaz aí pelos seus vinte e muitos anos, que trajava vistoso terno de brim (iria noivar?) e exigia desculpas do meninote, no que era repelido pela vovó de forma incisiva e insinuando, inclusive, que seu neto fora agredido por uma cotovelada do desafeto, daí ter derramado o refresco. Tanto podia ser uma coisa como outra porque havia dois compridos bancos de ferro nas laterais da cabine que podiam acomodar os passageiros, “amarrados” por cintos de segurança dentro do pouco espaço disponível, o que implicava quase todo mundo viajar “roçando” os parceiros laterais. Qualquer movimento mais amplo dos braços poderia incomodar quem estivesse ao lado. Assim era possível que tivesse ocorrido gesto inadvertido dos envolvidos.

Percebendo maior inconformismo e agressividade da senhora, o nosso sargento mecânico se acercou dela e pediu, educadamente, que se acalmasse pois não houvera má intenção de ninguém, e que voltassem a se sentar, pois já estavam chegando a Manaus. O rapaz se calou, mas a vovó continuou a vociferar, constrangendo o mecânico, o que foi percebido pelos pilotos. O major chama o sargento e diz que informasse à mulher que, se ela não se aquietasse, ele iria pousar em Itacoatiara e desembarcá-la com os netos porque estava afetando a segurança do voo. Para tornar mais crível sua ameaça, reduz um pouco a potência dos motores do avião e aplica leve pressão no manche, provocando sensação de descida. É o bastante para a passageira se calar. O sargento troca o assento do rapaz com outro passageiro para afastá-lo dos meninos e a paz volta a imperar a bordo. Um pouco mais tarde, fazem contato com a Torre de Controle de Manaus, recebem as instruções para pouso, aterrissam e se dirigem para o local de pernoite da aeronave.

Encerrado o desembarque da carga e dos passageiros, o capitão reúne a tripulação, aí incluídos o médico e o enfermeiro, e o major dá as instruções para a decolagem e as etapas do dia seguinte. Como ato final, antes de se dispersarem, preenche o Diário de Bordo, onde registra: “Missão realizada sem alterações”, meio parodiando o “Nada de novo na Frente Ocidental”.

Nota: O rabo do macaco

Falar da Amazônia é suscitar histórias e contos de toda natureza, sejam heróicos, aventureiros, hilários, históricos, reais, imaginários ou tudo isso misturado no mesmo cadiño. Neste exato momento ocorre narrar uma estorinha bem conhecida – já recebida de diversas fontes – mas, pelo seu inusitado, recontável...

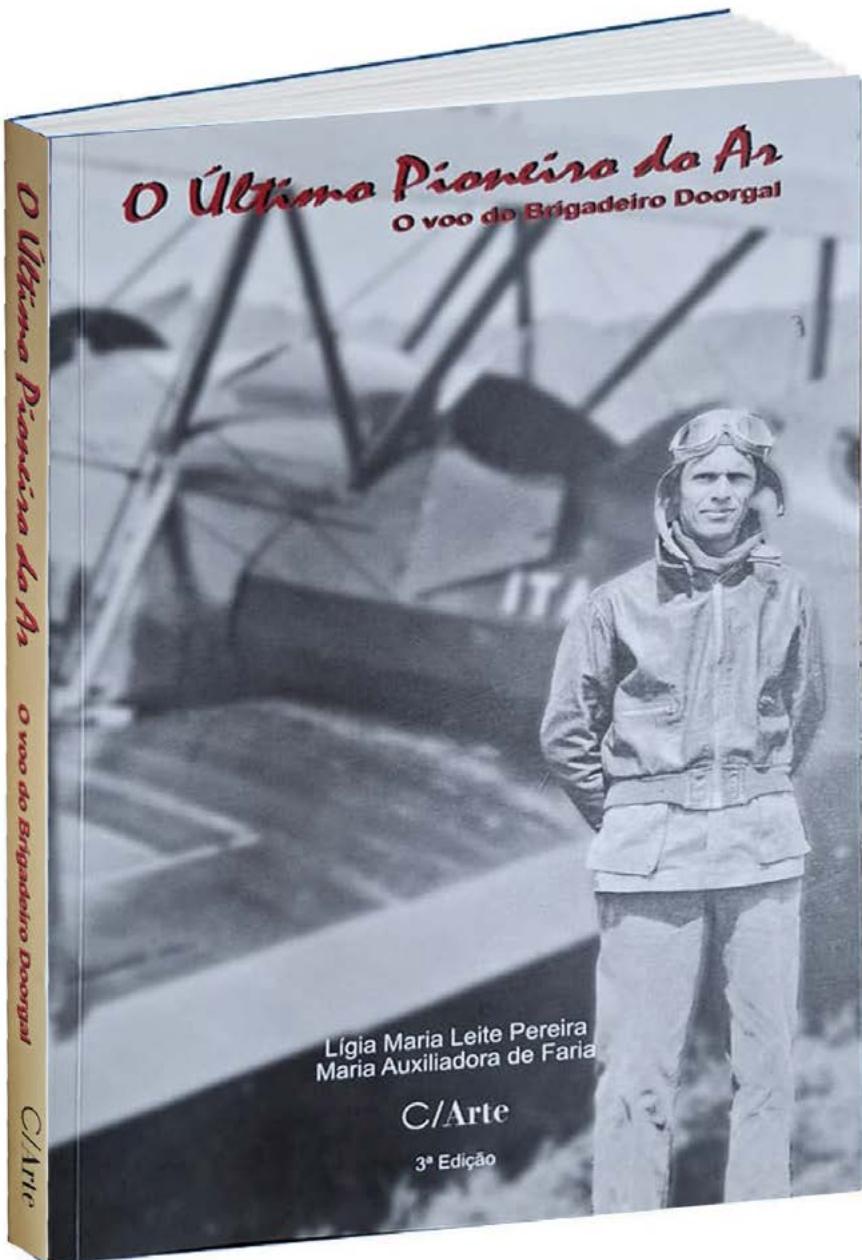
Em uma das centenas ou mesmo milhares de viagens realizadas sobre o “tapete verde” amazônico pela Força Aérea, uma das passageiras era a esposa de um coronel, que também pilotava o Douglas C-47 da Aeronáutica, cumprindo missão do Correio Aéreo Nacional. Acontece que, após pernoitarem em Tarauacá, a senhora fora presenteada no embarque por um cacique da tribo de indígenas com um macaquinho prego, já domesticado. Era hábito de cortesia não raro na região e traduzia o apreço que os silvícolas tinham pela Aeronáutica, que só trazia benefícios e assistência àqueles irmãos ribeirinhos. E havia a crença de que toda casa deveria possuir um macaquinho para atrair a fortuna e, na falta ou impossibilidade de criá-lo, um rabinho seco, também de macaco, produzia o mesmo efeito. A senhora, acompanhada pelo marido, agradeceu a gentileza, embarcou e alguém prendeu a coleira de fibra do esperto macaquinho em uma das muitas argolas metálicas fixadas no piso da aeronave. E decolaram.

Mas, à medida que o avião ganhava altura, a temperatura da cabine ia baixando (naquele tipo de avião não tinha como regulá-la) e o pequeno símio, inicialmente saltitante, foi se aquietando e, para se defender da friagem, acabou por se enroscar todo, mas ficou em contato corporal direto com o frio piso metálico. Acabou fechando os olhos e todos pensaram que o macaquinho estava dormindo.

Passado mais algum tempo, o avião começou a descer para pousar em Santarém e o processo de variação da temperatura se inverte: quanto mais a aeronave descia mais subia a temperatura na cabine. Já próximo ao pouso, alguém notou a imobilidade do macaco e um expediente Tenente da Aeronáutica, também passageiro, avançado nos anos e de conduta gentil e discreta, tomou o símio nas mãos e sentiu que estava gélido, arfando e aparentemente inconsciente: claros sintomas de hipotermia.

Imediatamente alguém aparece com um agasalho e envolve o primata para aquecê-lo. O avião pousa, estaciona e o Tenente, lépido, desce com o macaquinho nos braços e coloca o “embrulho” no piso de cimento quente para tentar reanimá-lo. E logo quase todos os passageiros estavam fazendo uma roda em volta do “paciente”, e o mais aflito era o Tenente.

O clima era realmente de tristeza e apreensão. Pois foi neste momento que o tenente virou-se para a digníssima esposa do coronel e disparou: “Se o macaco morrer, a senhora me dá o rabo?”. Constrangedor? Absolutamente, não, ante o arrasador complemento do tenente, ao cair a ficha, pois disparou: “o rabo do macaco!”. Certamente, ao ouvir isso, o gracioso símio, chocado, ressuscitou e foi viver, feliz, na casa do coronel, que continuou “duro”, mas conformado, ao lado da gentil esposa. Já o tenente estava em Boa Vista e, se o mandassem mais para o Norte, passaria a ganhar em dólares: estaria no exterior...



*Texto retirado do livro:
O Último Pioneiro
do Ar – O voo do
Brigadeiro Doorgal.*

Um destino: a vida militar

Minha escola noturna era particular e meu professor chamava-se Ganeiro. Era bom professor, muito humano e, sabendo que eu era órfão, me tratava com muito carinho. Aprendi muita coisa naquela escola, muita coisa mesmo.

Passei uns dois anos com esse professor. Neste colégio estudava um suboficial, um militar que trabalhava na Vila Militar. Certa vez, esse suboficial me disse: "Doorgal, por que você não vai para a Escola de Sargentos?".

Tratava-se de uma escola que preparava, formava sargentos instrutores. Era formadora de sargentos para dar instrução à tropa. Ele trouxe-me uns prospectos da escola, e passei a estudar esses prospectos no trajeto do trem. Fui estudando até chegar a época do exame.

Era o ano de 1923, tinha 18 anos de idade e nem sabia direito o que significava o exame. Quando fiz e passei, disse a mamãe:

"vou buscar as fardas". Logo depois apareci em casa fardado. Minha tia não gostava de soldado, ela dizia: "Isso aí é soldado, isso não vai dar para nada". Ficava muito sentido, porque não era com essa intenção que tinha ido ser soldado.

Fui muito bem classificado na Escola de Sargentos de Infantaria, pertencente ao Exército. Esse tipo de sargento tinha um distintivo especial, todos os outros sargentos tinham camisa com gola comum, a nossa tinha uma fitinha branca na gola. Aquilo significava que éramos oriundos da Escola de Sargentos de Infantaria, que é a escola que prepara os instrutores.

Tínhamos aceitação muito boa em qualquer lugar; era muito reconhecida aquela coleirinha branca. Então, quando se falava em sargento de coleira, era sinal de prestígio. Entrei para a Escola, em julho de 1923, e depois fui para a Escola Militar, no Realengo, em 1927.

A histórica Coluna Prestes

Tinha acabado de fazer o curso de Sargento Instrutor quando o Exército, em 1925, precisou de novos destacamentos para ir no encalço da Coluna Prestes, pelo interior do País. O Exército não tinha oficiais para atender a tudo, e precisava muito de novos Tenentes. Então, chamaram os que foram bem classificados na Escola de Sargentos, eu era um deles, fui o 2º colocado da turma toda. Puseram um galão de Tenente aqui em mim, e mandaram-me para a guerra. Em junho de 1925, estive em Goiás. Depois, fui para São Paulo, para Quitaúna, onde havia o 4º Regimento de Infantaria. De São Paulo fomos de navio para Natal, no Rio Grande do Norte, de onde saí comandando uma seção de metralhadoras, um destacamento. Nossa comandante tinha uma tropa de infantaria e quatro metralhadoras. Era Otelo Rodrigues Franco, um Major muito competente, muito humano, sujeito muito bom. Além dele, tinha o Betim Pais Lemos, que também era um oficial de elite, tinha um médico, com uma postura alemã, muito bom também.

Em Natal o comandante requisitou uma cavalhada de mais de mil cavalos, e saímos a cavalo à procura de Luiz Carlos Prestes por esse país inteiro. Enfim, tendo me metido nessa história, lá fui atrás do Prestes com apenas 20 anos de idade.

Comandava duas metralhadoras pesadas, alemãs, 7 mm, levadas pelos burros. Estava comissionado Tenente e sozinho no comando. Foram 11 meses e meio em cima de um burro. Um burro, um cavalo, quando afrouxava um pegava o outro, e assim por diante. Passei um ano a cavalo.

Nós não tínhamos dinheiro para comprar as coisas. Quando passávamos por uma fazenda, matávamos um novilho e carneávamos. Interessante é que, como no dia seguinte não teríamos carne, pegávamos um cipó, passávamos em um pedaço de carne e colocávamos na garupa do cavalo para comer no dia seguinte. Ah! Mas a gente fazia isso com uma naturalidade...

Quando chegávamos em alguma cidade entrávamos com muito cuidado, e requisitávamos alimentos em nome do Exército, deixávamos escrito: "tantos quilos disso, tantos quilos de sal, tantos de farinha". O que a gente precisava mesmo era de sal, farinha, essas coisas, porque não podíamos fazer comida, arroz, feijão. Precisaríamos de tempo para cozinar, e isso não era viável.

Então levávamos essas coisas imediatas, sal, açúcar, farinha. Deixávamos escrito que levávamos de tal local tantos quilos disso, tantos daquilo. Quando eles quisessem receber do Governo, tinham o recibo. Não prejudicávamos ninguém. Fazíamos churrasco, às vezes, uma sopa.

Tínhamos notícias de que a Coluna Prestes não era de brincadeira. Os membros da Coluna tomavam dos comerciantes o que precisavam. Tínhamos notícias de que o Prestes fazia como o Lampião, passava e levava, ia saqueando.

Andávamos com muita rapidez, tanto quanto fosse possível, claro. Felizmente nunca tivemos um confrontamento direto com a Coluna, mas nos esforçamos para isso ocorrer.

Chegamos a encontrar sinais de fogueira no chão, essas coisas todas, da Coluna Prestes. A Coluna depois se fracionou muito, tinha destacamento para um lado e para outro. Havia destacamentos precursores da Coluna que iam à frente para evitar os perigos e denunciar os locais a serem evitados.

Não tínhamos cama para dormir. Levávamos alguma rede embrulhada na garupa do cavalo, e, quando parávamos, amarrávamos a rede em alguma árvore e dormíamos ali.

Comecei a ter uma coceira nas costas e nas nádegas, era uma coisa horrorosa. Descobri que eram picadas de mosquitos. Eles vinham à noite e me picavam. Arranjei um cortinado de filó e botava por baixo, fazendo uma barriga, o cortinado não era por cima, era por baixo da rede, para os mosquitos não picarem minhas costas.

Ás vezes, sosseguei um pouco. O soldo que recebia era todo mandado para minha mãe, no Rio de Janeiro. Mas o pagamento não tinha época certa, porque às vezes estávamos em uma mata fazendo um trajeto que levava mais de um mês.

Aprendi muitas coisas, conheci esse Brasil inteirinho. Saí do Rio Grande do Norte e fomos parar no Mato Grosso, onde fiquei alguns meses em Três Lagoas, indo para perto de Goiás Velho. Um ano a cavalo... depois chegamos a São Paulo, em Quitaúna. Por outro lado, na rota que fazíamos, do Nordeste para o Sul, não tinha perigo de encontrar com o Lampião. Se encontrássemos com o bando do Lampião, estaríamos fritos.

Assim foi que comecei minhas atividades. De modo mais modesto possível, mas o mais honroso que se pode imaginar.

Quando me lembro dessas coisas, parece um sonho. Não sei como vivi tanto, como fiz tanta coisa. Lembro-me da fisionomia de meus colegas, mas já não me lembro de seus nomes. Tantos anos passados, mais de 70 anos...

Ingressando na Escola Militar

Quando voltei da perseguição à Coluna Prestes, em 1927, minha matrícula já estava assegurada na Escola de Guerra. Tenho impressão de que quem arranjou isso foi minha mãe².

Cheguei na Escola Militar para me matricular e já encontrei tudo arrumado, tudo pronto. Pensei: tem dedo da minha mãe aí, e realmente tinha.

Comecei a fazer o curso em abril de 1927, tive de fazer o preparatório. Chegou a época da escolha da arma, os alunos mais destacados eram logo chamados para escolher a arma que queriam seguir: cavalaria, engenharia, infantaria, artilharia ou aviação.

A aviação era uma das mais procuradas, mas a inspeção de saúde cortava muita gente. Eu, felizmente, não fui cortado.

Fomos apenas 10 da Escola Militar para o Campo dos Afonsos, para fazer o curso de aviação militar. Depois, houve uma influência política qualquer e mandaram matricular mais 10. Então minha turma passou a ser de 20 alunos.

Quando saí de lá, em 22 de dezembro de 1932, já estava com a vida arrumada. Fiz o curso como 2º Tenente comissionado e fui o 3º aluno da turma.

ORDEM DO DIA

Márcio Callafange

Maj Brig Ar
In memoriam

Companheiros que fazem a Força Aérea e o Ministério da Aeronáutica Amazônia Ocidental.

Encerro nesta data mais uma etapa de minha vida profissional, sem dúvida, a mais fascinante e gratificante, entre tantas outras ao longo dos últimos 41 anos que balizam a minha, já longa, na Força Aérea Brasileira, que me proporcionou o privilégio efetivamente a Região Amazônica.

Há 35 anos, no esplendor de minha juventude, estabeleci os primeiros contatos com a Amazônia e com ela me identifiquei e, não seria exagerado dizer, por ela me apaixonei. Fascinavam-me a sinuosa beleza de seus rios, a silenciosa majestade da floresta e a simplicidade cabocla de seu povo hospitalar. Manaus, onde praticamente não havia luz elétrica permanente, contrastava com as já congestionadas grandes cidades. Era de singular lirismo refletindo a bucólica poesia dos antigos portos que tão bem ilustram a saga desta bela região.

A Força Aérea, historicamente presente na Amazônia, como uma das alavancas de integração, desenvolvimento e progresso da região, me proporcionara tão raro prazer, que se repetiria 32 anos depois, quando em cerimônia muito semelhante a esta, neste mesmo cenário, assumia o comando do VII COMAR, que hoje tenho a honra de transmitir ao meu ilustre substituto Maj Brig do Ar José Alfredo Sobreira de Sampaio.

Nunca perdi os contatos com a Amazônia, mas voltar para uma mais prolongada, já amadurecido pela implacável cronologia do tempo, reservava a grata surpresa de sentir reacender-se em mim os mesmos sentimentos e os mesmos ideais juvenis do antigo tenente, que galhardamente resistiram a tantos anos de experiências vividas.

Vira-se, aqui e agora, mais uma página da história do VII COMAR que juntos escrevemos e juntos nos orgulhamos, sim, de ter sido feito para cumprir uma missão aparentemente impossível, graças a esforços dos setores envolvidos. O mérito é de todos os seus integrantes, fruto do trabalho anônimo, da dedicação e, sobretudo, da vontade de homens que, na diversidade de suas origens, bem caracterizam o valor do profissional militar de nossa força aérea.

Entendo que a Amazônia exige um tratamento diferenciado, consentâneo com a sua singularidade, que sugere as pessoas responsáveis pelas instituições nacionais e órgãos governamentais, uma cívica orientada para a adoção de uma política inteligente, baseada no esforço conjunto e no apoio mútuo, para

não corrermos o risco de tropeçar nos nossos próprios equívocos. Assim procurei conduzir a minha ação de comando.

Tenho consciência plena da exata dimensão de minha dívida e gratidão, e as minhas palavras de despedida não teriam sentido mais nobre se não incorporassem, uma ponderável parcela de justos e necessários agradecimentos a seus numerosos credores.

Inicio agradecendo a meus comandantes, representados pelo Exmo. Sr. Ten Brig do Ar Mauro José Miranda Granda, digníssimo



Maj Brig Ar Márcio Callafange

Ministro da Aeronáutica, cuja presença nesta cerimônia muito nos honra e traduz a importância que sua excelência atribui à nossa Amazônia, agradeço pela confiança em distinguir-me com tão relevante missão, e pelo Exmo. Sr. Ten Brig do Ar Ronald Eduardo Jaeckel, comandante-geral do Ar, que preside este ato solene, pelo apoio que pôde ser dado e, sobretudo, pela sensibilidade de priorizar as nossas causas, dedicando especial atenção a esta área, com destaque para a adoção do plano de apoio à Amazônia, que viria, além de racionalizar inteligentemente o apoio logístico à região, transformar-se em um importante instrumento de valorização do homem, pelo extraordinário alcance social de sua aplicação.

Registro sensibilizado meus melhores agradecimentos pelas inúmeras demonstrações de consideração, apreço e amizade com que fomos distinguidos, minha mulher, com quem compartilho os eventuais êxitos de meu comando, e eu, pelas autoridades dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário nas pessoas de suas expressões maiores que sempre nos apoiaram e têm nos prestigiado com suas presenças ilustres.

Por imperativo de justiça não poderia deixar de mencionar, entre as pessoas que nos são gratas, o ex-governador prof. Gilberto Mestrinho e sua equipe de governo, pelo clima cordial de consideração e respeito que mantivemos por mais de dois anos de salutar convivência, com destaque para o seu secretário de educação, Josué Filho, pelo apoio do Estado, concretizado com a construção da Escola Brig Camarão, que viria a suprir uma carência da família Aeronáutica de Manaus.

Aos companheiros militares do Exército e da Marinha aqui representados pelos Exmos. Srs. Gen Ex Germano Arnoldi do Comando Militar da Amazônia e do Comando Naval da Amazônia Ocidental, respectivamente, pelo excelente nível de fraterna integração que conseguimos imprimir às nossas forças, animadas pelos mesmos ideais no cumprimento de nossa patriótica de prover desenvolvimento e segurança a esta brasileira Amazônia, que tem o poder carismático de aguçar, superlativamente, todo o nosso senso de brasiliade e me fez consolidar algumas crenças: creio que nossa importância e na necessidade de concretizarmos o sistema de proteção da Amazônia e a retomada, na sua dimensão original, do Projeto Calha Norte, onde apenas nós estamos fazendo a nossa parte. A efetivação de tais projetos estaria em perfeita sintonia com a inteligente concepção do governo deste estado de implantar o terceiro ciclo do desenvolvimento do Amazonas.

Na medida em que essas aspirações, perfeitamente factíveis, se tornarem realidade estaremos em condições de prover a segurança e manter a soberania plena da Amazônia, o que exige forças armadas operacionalmente treinadas e socialmente respeitadas, pois creio, também, que o conceito de soberania limitada não passa de uma inaceitável utopia retórica para justificar interesses esotéricos contrariados.

Rendo também a minha homenagem de despedida à força pública do estado do Amazonas pela cooperação e consideração que tem caracterizado a nossa relação funcional.

Proclamo o meu maior reconhecimento e minha melhor gratidão aos comandantes das organizações militares subordinadas e vinculadas ao VII COMAR, com ênfase para a BAMN, que diretamente nos apoia. Os meus oficiais, sargentos, praças e servidores civis, participes, todos, do meu comando, pelo dedicado trabalho que juntos desenvolvemos em benefício da nossa missão, com a responsabilidade implícita de sermos os artífices de nosso próprio futuro, pois só assim lograremos aprovação no julgamento das gerações que não irão nos conhecer. Vivemos ultimamente um clima de confiança de estarmos, agora, construindo, verdadeiramente, um Brasil mais sério e socialmente mais justo.

Prossigamos, como dita a nossa consciência de militares, legando a nossa parcela de contribuição, ajustando-a à realidade imposta pela dinâmica desse penoso processo que, apesar de exigir de nós pesados sacrifícios, não abaterá o nosso ânimo, tampouco diminuirá nossa fé e a nossa convicção de jamais atuarmos como meros espectadores de nosso próprio destino. Somos militares por ideal e vocação; e fiéis servidores da pátria, que não é o Estado simplesmente, nem a Nação; e muito menos o governo, pois encerra valores existenciais que a gente sabe sentir mas não sabe dizer. Concito-os a permanecerem fiéis aos termos do juramento, que um dia fizemos e à dignidade da nossa profissão, cujos princípios e valores não podem ser relegados ao plano das conveniências temporais.

Foi fácil comandá-los, tive apenas a preocupação de valorizá-los como homens e ser justo.

Orgulha-me o fato de ter sido o oficial-general de Força Aérea que mais tempo passou à frente do VII COMAR, o que representa a minha integração e a minha afeição a esta terra e a sua gente, onde fui então feliz. Todavia, a minha felicidade se completaria com a designação do Maj Brig Sobreira para meu substituto. Amazonense de nascimento e coração, cearense por circunstâncias, companheiro querido e amigo de tantas jornadas. Estou seguro da inteligência de sua designação para relevante função. Pois virtudes e competência não lhe faltam, desejo-lhe apenas sorte. A dedicação de seus novos comandos muito facilitará a sua missão.

Finalmente com a consciência cívica que este momento representa, presto a minha homenagem de despedidas ao povo desta terra e à sociedade da cidade de Manaus, aqui representada pelos meus amigos que, mais uma vez, prestigiam as nossas cerimônias com o conforto de suas caras presenças.

Sinto que aqui pulsa o coração verde do Brasil do século XXI que todos desejamos legar aos nossos descendentes: um país economicamente forte e politicamente influente no concerto das nações, pois acredito na capacidade e na força da sociedade brasileira, e na lucidez de seus dirigentes.

As despedidas não têm necessariamente de ser tristes. Despeço-me com a certeza de que aqui fui muito feliz, com a consciência plena do dever cumprido e com a gratificante sensação de só estar deixando amigos.

Valeu!

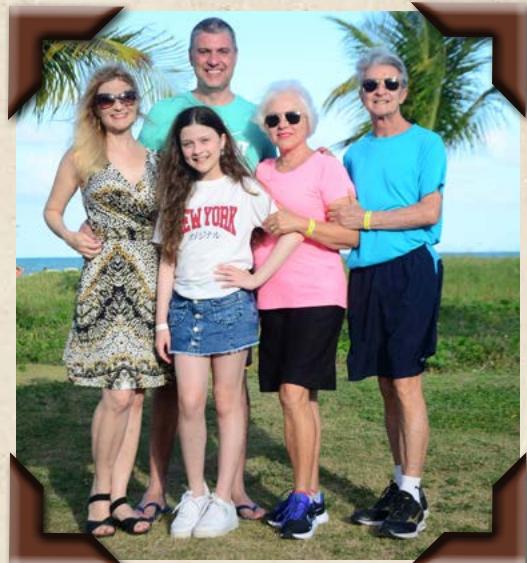
A FAMÍLIA AERONÁUTICA

Walacir Cheriegati

Maj Brig Ar
walacirc@gmail.com



Da esquerda para a direita: Eduardo (neto), Sandra (nora), Diolásia (esposa), Walacir, Henrique (neto), Jeferson (filho) e Gustavo (neto).



Laíse (filha), Marcello (genro), Milena (neta) Diolásia (esposa) e Walacir.

Aprendi a valorizar a família desde a infância, pois nosso lar era emoldurado pela frase “Amar e ser amado é a maior felicidade do mundo”.

Meu sonho de ser Aviador começou na adolescência, ao assistir filmes de guerra.

Certo dia, um pequeno avião, guiado pela mão de Deus, sobrevoou Ponta Grossa (Paraná), minha cidade natal, lançando folhetos com imagens e chamamento para a Aeronáutica.

O primeiro voo de minha vida foi como Sargento; indescritível de tanta emoção, pois, além de noturno, foi executado em um avião de Caça Gloster Meteor, do vibrante 1º/14º GAV – Esquadrão Pampa.

Recém-promovido a 2º Ten, conheci a Diolásia, a maior bênção de minha vida. Nossa feliz lar foi emoldurado por dois filhos maravilhosos, nora e genro queridos, que nos deram quatro netos que reoxigenam nossos dias e nos motivam para uma família cada vez mais unida e feliz.

Nos 43 anos de amor e dedicação integral à Força Aérea, sempre tive o apoio incondicional de minha família. Devido às constantes transferências, Diolásia sacrificou sua profissão de Cirurgiã-Dentista priorizando sempre minha vida profissional e nossa vida familiar. Jeferson, nosso filho mais velho, sentiu muito as constantes despedidas de amigos, e Laíse fez as oito séries do antigo primeiro grau em seis cidades e sete colégios diferentes.

Mas sempre estivemos nos dando as mãos e os corações. Sempre foi inarredável a consciência da importância da Família Aeronáutica, no cumprimento da nobre missão da Força Aérea Brasileira.



Documentário do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico



Araken

Pensamento
Brasileiro e
Filosofia Política



Frederico
Bergamo

Cultura Brasileira



Fernando
Bicudo

Arte Brasileira



Osvaldo
Albuquerque

Pensadores
Brasileiros



Ricardo
Vélez

Valores
e Tradições
luso-brasileiras



Marco Aurélio
Mendes

Pensamento
Aeronáutico



Flávio
Kauffmann

Liderança



Luiz Fernando
Póvoas da Silva

A face invisível
da guerra



YouTube

@pensamentobrasileiro

