

Revista **Aeronáutica**

ISSN 0486-6274

Número 332
2026



EXPEDIENTE

Jul a Set ▪ 2026

Presidente

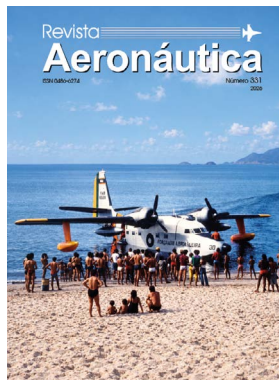
Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez

Vice-Presidente

Cel Av Paulo Roberto Miranda Machado

Foto de capa:
Albatroz SA-16.

Hidroavião
que equipou
os famosos
e eficientes
Esquadrões
de Busca e
Salvamento.



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



ISSN 0486-6274

SEDE CENTRAL

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

Superintendente

Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Diretor Cultural

Cel Av Araken Hipolito da Costa

Diretor Social, Tecnologia da Informação e Hotel

Cel Av Ajauri Barros de Melo

Diretor Financeiro e Patrimonial

Cel Int Genivaldo Bezerra de Oliveira

Diretor Administrativo

Cel Int Carlos 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 Deluigi
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 - Maj Brig Ar Venancio Grossi

CONSELHO FISCAL

Presidente - Maj Brig Int Manoel José
Manhães Ferreira

COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Assessores do Clube de Aeronáutica

Cel Av Araken Hipolito da Costa
Cel Av Ajauri Barros de Melo
Cel Int Carlos Eduardo Costa Mattos

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.

/clubede aeronauticarj



@clubede aeronauticarj

www.caer.org.br

SUMÁRIO

2	Mensagem do Presidente <i>Marco Antonio Carballo Perez</i> Maj Brig Ar	22	Fronteiras: a Patrulha Aérea... <i>Síntese do livro do Ten Brig Ar Deoclécio Lima de Siqueira</i> <i>In memoriam</i>
3	O Piloto de Combate que Nasceu no Mar <i>Rômulo Palma da Silva</i> Ex-aluno BQ85 e AFA 88-91	26	A Revolução dos Drones <i>Reis Friede</i> Desembargador
6	80 Anos do Clube...	28	A História da (quase) Esquecida... <i>Rômulo Palma da Silva</i> Ex-aluno BQ85 e AFA 88-91
8	Falando em Operações Multidomínio... <i>Hugo Moura</i> Cel Av	32	Marquês de Pombal <i>Luiz Ernani Caminha Giorgis</i> Cel Inf EM
10	Filhos da Pauta – 50 Anos <i>Paulo Roberto Borges Bastos</i> Ten Brig Ar	36	Quando as Máquinas Começam a Retribuir <i>Antonio Carlos Gomes Siqueira</i> Engenheiro
12	Guerra e Paz <i>Hugo Barreto Macedo</i> Cel Av	39	Show Brasilidades Celebra os 80 Anos do Clube de Aeronáutica
14	Saint-Exupéry – Piloto e Escritor <i>Astor Nina de Carvalho Netto</i> Ten Brig Ar	40	Por uma Bússola Moral para o País <i>Ives Gandra</i> Jurista
16	Soberania Interna <i>Araken Hipolito da Costa</i> Cel Av	42	Aviação Regional <i>Cmte Decio Corrêa</i> Ex-presidente do CONAR
19	Tradição Esquecida <i>Alfredo Muradas Dapena</i> Cel Av	44	A China de Hoje e de Amanhã <i>Reis Friede</i> Desembargador
20	Dura Realidade <i>Luiz Sérgio Melucci Salgueiro</i> Presidente da Fundação Osorio	46	Todas as Pessoas de Boa Vontade <i>Viktor Frankl</i> <i>In memoriam</i>

Mensagem do Presidente

Caros leitores, civis e militares:

Ressaltamos a realização do nosso Baile de Aniversário de 80 anos do Clube. Foi um sucesso total. O baile mais elogiado dos últimos anos aqui no Clube. Lotação esgotada, com todas as mesas vendidas e animação da renomada Banda Palace. O Bufê da casa, Mel Gastronomia, também foi muito elogiado, com uma maravilhosa mesa de antepastos, jantar e sobremesas excelentes. Que venham mais 80 anos!

A festa na Sede Barra, animada pela Banda Bons Tempos, também foi um sucesso, como sempre, também com lotação esgotada.

O novo e bonito espaço, o nosso Lounge, na Sede Barra, também está bombando, com bastante ocupação. Realmente, o local ficou bastante bonito e agradável. Estamos realizando as obras do 2º andar, que será uma área maravilhosa, com uma bela vista das montanhas. Venham conhecer e curtir o espaço.

Nesta edição a nossa Revista contamos com excelentes matérias de vários colaboradores. Aproveitem bastante.

Boa leitura e um cordial abraço a todos!

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

O PILOTO DE COMBATE QUE NASCEU NO MAR



Rômulo Palma da Silva

Ex-aluno BQ85 e AFA 88-91

romulopsbq@gmail.com

Sá Earp a bordo do Camel, avião de caça inglês em que foi brevetado piloto inglês.

O Chamado

Em 8 de janeiro de 1918, um oficial de 26 anos embarcou no paquete *Barrow*, da *Royal Mail Ship*, com destino à Inglaterra. Atrás dele ficava o Brasil. Adiante, a guerra. O nome dele: Fábio de Sá Earp, primeiro-tenente da Marinha.

Fábio de Sá Earp nasceu no Rio de Janeiro, em 14 de abril de 1891, filho de José de Sá Earp e Bernardina Estrela Earp, de uma família da serra fluminense com tradição naval.

Entrou na Escola Naval em 1909, tornou-se guarda-marinha em janeiro de 1912 e segundo-tenente em 1913. No ano de 1914, enquanto a Europa se incendiava, ingressou na Escola Brasileira de Aviação. O mar o formara. E o céu o chamava.

Mas a aviação, no Brasil, ainda era uma ideia que precisava vencer a resistência dos cofres e dos costumes. Quando Sá Earp e seus colegas tentaram convencer o Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro da Marinha, a criar a Escola de Aviação Naval, o almirante recusara – não porque também não a quisesse, mas por conta das severas restrições orçamentárias.

Eles não desistiram. No dizer de Sá Earp, no depoimento que gravou décadas depois, os jovens oficiais “continuaram a puxar a casaca do almirante” – com a persistência e o bom humor de quem sabia que nos céus estava o futuro.

Em 23 de agosto de 1916, finalmente, foi criada a Escola de Aviação Naval, simultaneamente com a Escola de Submersíveis. A teimosia venceu a tesouraria.

Em 1917, com Belisário de Moura, refez o primeiro pouso noturno do Brasil. O país ainda não tinha uma Força Aérea. Tinha, porém, homens que olhavam para os céus.

A Travessia

A partida não foi discreta. O Almirante Alexandrino Faria de Alencar, comandante da Marinha, convocou para a cerimônia quem havia de mais importante no quadro naval. Tanta pompa e circunstância marcaram o jovem que cruzaria o Atlântico para aprender a voar em plena guerra.

A chegada quase coincidiu com o nascimento da *Royal Air Force* (RAF) – criada em 1º de abril de 1918, a primeira força aérea independente do mundo, que o general Hugh Trenchard organizou ao fundir o *Royal Naval Air Service* e o *Royal Flying Corps*.

Os brasileiros foram para Eastbourne, em East Sussex, onde a RAF transformou a escola de aviação local na 206 *Training Depot Station*.

Ali, os aviadores navais – Lauro de Araújo, Heitor Varady, Eugênio Possolo, Virgínius de Lamare, Olavo de Araújo, Manoel Pereira de Vasconcelos e Fábio Sá Earp – e o aviador do Exército Aliathar Martins também brevetado, cruzaram o oceano para aprender o ofício de Ícaro.

O Caçador e a sua Máquina

O treinamento avançado tinha um nome e o caça: o Sopwith Camel.

O Camel era o biplano mais letal da Grande Guerra – abateu 1.294 aeronaves inimigas, mais do que qualquer outro caça aliado. Construído pela *Sopwith Aviation Company*, era uma máquina pequena e feroz: 5,7 metros de comprimento, 8,5 metros de envergadura, pouco mais de 420 quilos vazio.

No coração, um motor rotativo de cerca de 130 cavalos – na maioria dos exemplares o Clerget 9B, mas também o Gnome

Monosoupape e o Le Rhône. E é aqui que morava o perigo, no motor rotativo, o cilindro inteiro girava em torno do eixo fixo, criando um efeito giroscópico violento: em uma curva à esquerda, o nariz subia; em uma à direita, caía.

O piloto que não dominava aquele torque pagava caro – o Camel matava tantos novatos em treinamento quanto inimigos em combate.

O armamento era o que lhe dera o apelido. Duas metralhadoras Vickers de 7,7 mm, montadas à frente do piloto, disparavam através da hélice, sincronizadas por um mecanismo que interrompia o tiro quando a pá passava.

A carenagem que protegia as duas armas formava uma corcova – daí o nome “camelo”. Atingia cerca de 185 km/h, subia a mais de 5.800 metros e, nas mãos certas, era uma lâmina de dois gumes: mortal para o inimigo, impiedosa com o inexperiente.

No braço de um disciplinado, porém, era uma lâmina. E o rigor da Escola Naval havia feito de Sá Earp exatamente isso: um disciplinado. Ele não era o mais talentoso dos sete, mas era, provavelmente, o mais metódico. E, em um Camel, método valia mais do que talento ou bons reflexos.

A instrução em Eastbourne não era para os fracos. Os acidentes eram frequentes. Em 5 de setembro de 1918, uma esquadrilha de seis aviões decolou para um voo de instrução de formatura; três eram pilotados por brasileiros – Possolo, Varady e De Lamare.

A 1.500 pés, o Camel do tenente da RAF R. H. Sanders colidiu com a cauda do Camel do Tenente Eugênio Possolo. Possolo, que escondera seu casamento para poder embarcar para a Inglaterra, morreu e foi enterrado no cemitério de Ocklynge, com honras militares. A guerra cobrava seu preço antes mesmo do combate.

Do Caça à Patrulha

Concluída a instrução avançada, Varady, De Lamare e Sá Earp seguiram para a base RAF Calshot, na Baía de Southampton, perto de Lee-on-Solent, para o treinamento especializado – missões cumpridas em condições reais, com todo o equipamento, a munição e a disciplina de combate.

Ali, porém, o destino reservou a Sá Earp um adversário que nenhum Camel podia abater: a gripe espanhola. Ele e Varady a contraíram e, embora sobrevivessem, ficaram internados no hospital até o fim da guerra.

Com o treinamento completo, os brasileiros foram designados para a base RAF Cattewater, perto de Plymouth, e incorporados aos Esquadrões 237 e 238 da RAF, que faziam patrulhas anti-submarinas sobre o Canal da Mancha.

O caçador tornara-se sentinela. A missão de Sá Earp era a mais bela e a mais perigosa das rotas: decolar de um vilarejo em Hampshire, cruzar o Canal até Cherbourg-Octeville, na França, e voltar aterrissando em Portsmouth.

O Canal, naquele inverno de 1918, era uma estrada de morte, e os U-boats a percorriam como lobos.

No meio da travessia, o motor falhou. O mar, lá embaixo, era a rota dos submarinos. O recurso de socorro era quase medieval: pombos-correio que os pilotos levavam consigo.

Ali, flutuando sobre águas hostis, o caçador dependia de um pássaro e da sorte. Um navio o encontrou e o resgatou. A guerra não o levou.

Mesmo após o Armistício, de novembro de 1918, os aviadores de Cattewater continuaram a voar – agora para localizar e destruir as minas magnéticas que os alemães haviam lançado aos milhares para bloquear os portos da Inglaterra.

Em março de 1919, receberam ordens de retorno ao Brasil, a bordo do tênder *Belmonte*.

O Retorno e um Novo Tempo

De volta ao Brasil, a carreira seguiu o curso dos grandes. Em 1924, já capitão-tenente e comandante da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte, protagonizou um episódio que a história quase esqueceu: em Natal, as lavadeiras do Rio do Baldo protestavam pelo direito de trabalhar naquele curso d'água, ameaçadas pelo cerco da área por empresários da construção civil.

O Esquadrão de Cavalaria da Força Pública foi enviado para dissipar a manifestação. Sá Earp e o Tenente Francisco Barbosa fizeram o esquadrão recuar. Não houve massacre. O homem que aprendera a domar um caça na Grande Guerra sabia que a coragem também se mostrava em impedir a tragédia e a injustiça.

Em 1938, assumiu o comando do Centro de Aviação Naval na Base Aeronaval do Galeão. E, então, no limiar de 1941, veio a última missão da Aviação Naval.

O Comandante da Flotilha

A reorganização da Aviação Naval, nos anos de 1940-1941, criou um pacote de novas unidades sob a Diretoria de Aeronáutica da Marinha.

O acervo arquivístico da Marinha do Brasil registra o momento com a secura dos documentos oficiais:

“Foram criadas, também, a Primeira Flotilha de Bombardeio e Patrulha, a Primeira Flotilha de Aviões de Esclarecimento e Bombardeio, o Correio Aéreo Naval e uma Seção de Meteorologia na Diretoria da Aeronáutica”.

E, na organização documentada da Aviação Naval de 1941, o nome de Sá Earp aparece à frente da unidade de combate:

1ª Flotilha de Bombardeio e Patrulha – comandante: Capitão de Fragata Fábio de Sá Earp.

Vinte e três anos após ter sido treinado como piloto de combate nos Sopwith Camel e designado para patrulhas anti-submarinas sobre o Canal da Mancha, Sá Earp comandava, agora em águas brasileiras, exatamente a mesma lógica de emprego que aprendera na RAF: a patrulha e o bombardeio, a defesa do litoral a partir dos hidroaviões. O círculo, mais uma vez, se fechava.

Um Novo Tempo

Mas o tempo da Aviação Naval terminava. Em **20 de janeiro de 1941**, o *Decreto nº 1.961* criou o Ministério da Aeronáutica, e, com ele, o seu braço armado, a Força Aérea Brasileira (FAB).

A aviação naval foi extinta: pessoal (aqueles que assim o desejassem), instalações, material e créditos foram transferidos para a nova força.

Sá Earp, que comandara a última linha de bombardeio e patrulha da Marinha, passou para a Aeronáutica no posto de tenente-coronel aviador.

O homem que voara antes de o Brasil ter asas agora ajudava a dar asas ao Brasil.

Nos anos da Segunda Guerra, cumpriu missões em Londres e em Fort Leavenworth, nos Estados Unidos. Em 1944, como major-brigadeiro do ar, foi condecorado com a Legião do Mérito no grau de Comandante – a única condecoração, além da Medalha de Honra, que os Estados Unidos concedem em forma de colar a quem teve conduta excepcionalmente meritória.

No fim da carreira, alcançou o posto máximo: Marechal do Ar, o seletivo grupo que reúne, além dele, Eduardo Gomes, Márcio de Sousa Melo, Casimiro Montenegro Filho, dentre outros Titãs.

O Círculo se Fecha

O Caer – Clube de Aeronáutica nasceu no Dia do Aviador, 23 de outubro de 1941, quando 84 oficiais do recém-criado Ministério se reuniram no Aeroclube do Brasil.

Porém, devido à Segunda Guerra Mundial, entre a ideia original e a diretoria provisória; montada entre 1941 e 1945, a consolidação jurídica, os estatutos e a aprovação oficial da primeira diretoria definitiva só se concretizariam em agosto de 1946.

Em 1946, a Comissão Organizadora do Caer foi presidida pelo então Brigadeiro do Ar Ivo Borges. Essa Comissão cuidou do Estatuto, das finanças e das sedes social e campestre, bem como organizou a primeira eleição. Nela, em 15 de julho, nas dependências do Clube Militar, foi eleita a primeira Diretoria, tendo sido eleito como primeiro Presidente o Brigadeiro do Ar Fábio de Sá Earp.

Sendo assim, em 5 de agosto de 1947, no aniversário de um ano da fundação, foi que a instituição realizou sua Primeira Sessão Magna – nas dependências do Clube Naval na Avenida Rio Branco, no Centro do Rio de Janeiro, no Salão dos Conselheiros – para a posse do seu primeiro presidente eleito: o Major Brigadeiro do Ar Fábio de Sá Earp.

Na mesa, o presidente da República, General Eurico Gaspar Dutra; o vice, senador Nereu Ramos; ministros e altas autoridades. O Major Aviador Dionísio Cerqueira de Taunay leu a ata de posse diante da mesa diretora.

E ali, sob o teto do Clube Naval – pertencente ao mesmo mar onde iniciara sua formação em 1909 – o homem que um dia cruzara o Atlântico em um pacote, do mar ao Sopwith Camel nos céus da RAF, sobrevivera ao Canal da Mancha, à gripe espanhola, comandara a última flotilha de bombardeio e patrulha da Marinha e impedira um massacre em Natal, assumia a palavra.

Não era um fim. Era um retorno. Como na Odisseia, o herói não voltou de Troia para descansar – voltou de Troia para dar sentido a toda uma vida de serviço ao Brasil. No mar. E no ar. Assim como Ulisses atravessou mares e monstros para chegar a Ítaca, Sá Earp atravessou o Atlântico, o Canal da Mancha e a guerra para,

no fim, voltar ao ponto de partida – o mar do Clube Naval – e ali assumir a presidência do Clube de Aeronáutica.

O menino que um dia descera as serras fluminenses e olhara para o mar, tornou-se o homem que olhou para os céus, e o homem que olhou para os céus – e para o futuro – tornou-se o patriarca que reuniu aqueles que voavam.

Fábio de Sá Earp morreu no Rio de Janeiro, em 8 de outubro de 1984, aos 93 anos, o mais antigo aviador militar do Brasil até aquele momento.

Mas ele, que partira em um pacote para uma guerra que não era sua, deixou ao país algo que nenhuma viagem, naufrágio ou pane leva: a prova de que um homem comum, com coragem, disciplina e método, pode atravessar qualquer mar – e liderar outros bravos a voarem e combaterem.

No ar. No mar. Em terra. Ou, mais importante, dentro de si mesmo. Como aqueles que “combatem o bom combate, completam a carreira e guardam a fé”.



Primeiro-Tenente Fábio de Sá Earp, em 1918.
Foi eleito o primeiro Presidente do CAER, em 1946.



Fotos: Diogo Albino.

No dia 8 de agosto, a Sede Central do Clube de Aeronáutica foi palco de uma noite especialmente preparada para celebrar um marco histórico: os 80 anos de fundação do CAER. Associados, autoridades, convidados e amigos reuniram-se no tradicional Baile de Aniversário para comemorar oito décadas de uma trajetória construída sobre valores, tradição, amizade e dedicação à família Aeronáutica.

Em um ambiente de elegância e confraternização, o baile proporcionou momentos de reencontro e celebração entre diferentes gerações que fazem parte da história do Clube. Ao som da Banda Palace, a pista permaneceu animada durante toda a noite, em uma programação que combinou música, gastronomia e o clima festivo que uma ocasião tão significativa merecia.

Um dos momentos marcantes da solenidade foi o pronunciamento do Presidente do Clube de Aeronáutica, Maj Brig Ar Marco Antonio Carballo Perez. Em suas palavras, destacou a importância de preservar a história do CAER e reconhecer aqueles que, ao longo de oito décadas, contribuíram para construir e fortalecer a instituição.

O Presidente agradeceu especialmente a presença dos associados, das autoridades, dos parceiros e dos amigos do Clube, além de ressaltar o trabalho e a dedicação dos integrantes da Diretoria e dos funcionários, fundamentais para que o CAER continue cumprindo sua missão e se preparando para os novos capítulos de sua história.

A noite reuniu também autoridades e nomes que integram diferentes instâncias da vida institucional do Clube. Estiveram

presentes o Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, ex-Presidente do Conselho Deliberativo; o Brig Int Wilson Nunes Vieira, Conselheiro do Conselho Fiscal; e o ex-Presidente do CAER Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa, Conselheiro Nato do Conselho Deliberativo. Entre os convidados, o Clube recebeu ainda o Presidente do Clube Naval, Alte Esq Alexandre José Barreto de Mattos, e o Presidente do Clube Militar, Gen Bda Sérgio Tavares Carneiro, além de outras autoridades, associados e convidados que prestigiaram a celebração dos 80 anos.

Mais do que uma comemoração, o Baile dos 80 anos representou um encontro entre passado, presente e futuro. Uma oportunidade de homenagear aqueles que ajudaram a escrever a história do Clube e, ao mesmo tempo, celebrar uma instituição que continua se renovando, ampliando suas atividades e preservando os valores que estiveram presentes desde sua criação.

Ao completar oito décadas, o Clube de Aeronáutica celebra um patrimônio que vai muito além de suas Sedes e instalações. Celebra as pessoas, as histórias, as amizades e os vínculos construídos ao longo do tempo – um legado transmitido de geração em geração.

O Baile dos 80 anos ficará registrado como um dos momentos mais emblemáticos deste ano comemorativo e como uma homenagem a todos que fizeram e continuam fazendo parte dessa trajetória.

Oitenta anos de história. Oitenta anos de tradição. E um futuro que continua sendo construído por todos nós.



Foto: Diogo Albino.

FALANDO EM OPERAÇÕES MULTIDOMÍNIO... UMA REFLEXÃO!

Hugo Moura

Cel Av
mourahjt@gmail.com



Alexander Calder
(1898-1976).

Uma realidade que está sendo amplamente discutida nas Forças Armadas (FFAA) de todo o mundo, cada uma com suas próprias singularidades, capacidades e restrições, é a questão da transição das **Operações Conjuntas** tradicionais para as **Operações no Multidomínio (OMD)**.

A comparação entre o “passado” e o “presente/futuro” sintetiza com clareza o desafio que se impõe à defesa nacional e revela uma mudança paradigmática na natureza da guerra que o Brasil não pode mais adiar.

No modelo conjunto clássico, cada Força Singular atuava em seu domínio tradicional – terrestre, naval e aéreo – buscando a sincronização de efeitos. Era uma lógica de coordenação, linear e previsível.

O multidomínio rompe com essa arquitetura: com a entrada dos domínios espacial e cibernético, os agora cinco domínios (terrestre, marítimo, aéreo, espacial e ciberespaço) passam a operar em rede, interconectados, convergindo capacidades militares e não militares, fusão de dados em alta velocidade para tentar paralisar o ciclo decisório (OODA) do inimigo. O alvo estático do passado cede lugar a uma explosão caótica e distribuída de efeitos.

O que torna essa transição urgente são as pressões que a própria doutrina identifica e o testemunho marcante dos conflitos que hoje presenciamos entre Rússia e Ucrânia, e a guerra do Irã.

O ambiente operacional tornou-se mais complexo, contestado e de decisão acelerada. A atuação simultânea nas dimensões física, humana e informacional exige compreensão que transcende o Teatro de Operações clássico.

A entrada e a participação crescente nos domínios espacial e do ciberespaço – antes periféricos – agora atingem o núcleo da soberania nacional. E, sobretudo, o contínuo de competição entre paz e guerra amplia a leitura binária tradicional: a disputa não se trava apenas no conflito armado, mas de forma permanente, difusa e muitas vezes abaixo do limiar da guerra declarada.

O Brasil, por sua posição geopolítica e suas características estruturais, enfrenta desafios específicos. A Amazônia, a faixa fronteira, a plataforma continental e o Atlântico Sul exigem concepção de emprego que integre domínios de forma inédita e singular.

A proteção de infraestruturas críticas – cabos submarinos, redes de energia, sistemas de comunicação e espectro eletromagnético – tornou-se questão de segurança nacional que nenhuma Força isolada pode resolver.

A dimensão informacional, por sua vez, coloca a desinformação e a guerra cognitiva como ameaças tão relevantes quanto as cinéticas.

A cadeia conceitual **Conceito – Capacidade – Organização – Preparo – Efeito** é a espinha dorsal dessa transformação. Não basta atualizar manuais de emprego... é preciso revê-los e reescrevê-los para que a evolução doutrinária se traduza em *capacidades reais, em estrutura organizacional e infraestrutura adequada, seguidos de perto e quase que em paralelo pelas atividades de preparo do elemento humano*.

A urgência decorre ainda da assimetria temporal. As principais potências militares já operam nesse paradigma (vídeos projetos MAVEN, PUZZLE.ai, MINERVA, ARCADIA, entre outros), e adversários potenciais investem agressivamente nessa direção.

Aprofundando a reflexão, imaginemos como isso poderia ser feito:

- **Propósito:** processar e integrar grandes volumes de dados operacionais para acelerar a decisão e “otimizar operações nos domínios terrestre, marítimo, aéreo, cibernético e espacial” – como preconiza a lógica multidomínio.

- **Implementação:** criar um Centro de Treinamento Interforças para promover o preparo, a exemplo do Centre (JWC), em Stavanger (Noruega), responsável por treinar e integrar as Forças da NATO.

- **Governança:** criar uma Força Tarefa OMD, no Ministério da Defesa, liderada por turnos entre as Forças, dedicada à operação e à expansão do sistema.

Cada minuto de atraso doutrinário aprofunda defasagem que, em cenário de crise, se converte em vulnerabilidade estratégica que precisa ser endereçada de pronto... conceber a doutrina de emprego em OMD não é exercício acadêmico, é condição *sine qua non* de soberania.

Em síntese, o Brasil precisa transformar a reflexão doutrinária já iniciada em doutrina de emprego consolidada, integrada e operacional.

Toda essa ação requererá uma mudança radical de prioridades a nível político nacional, para garantir os recursos, que não serão poucos, necessários à sua implementação.

Chamo especial atenção para o nível requerido de mobilização da BID, principalmente em relação ao “PEOPLEWARE”, que deverá ser também qualificado para permitir a criação das soluções de *hardware* e *software* que esses sistemas requererão!

O Ministério da Defesa certamente vai liderar esse processo e iniciar os trabalhos de elaboração conceitual que precedem essas mudanças doutrinárias radicais.

O desafio maior será conseguir “trocar a roda com a carroça andando”, com a velocidade que o novo ambiente operacional exige, integrando as três Forças Armadas, os órgãos de Estado e a sociedade em uma concepção verdadeiramente multidomínio de defesa nacional.

FILHOS DA PAUTA

50 Anos

Paulo Roberto Borges Bastos

Ten Brig Ar

paulobastos04@hotmail.com

Extraído do livro *Prisma*, de 2026 – Associação dos Membros de Equipagens da Aviação de Transporte Aéreo



“A vida na Terra é uma passagem, o amor, uma miragem, mas a amizade é um ‘fio de ouro’ que só se quebra com a morte. Você sabe? A infância passa, a juventude a segue, a velhice a substitui, a morte a recolhe, a mais bela flor do mundo perde a sua beleza, mas uma amizade fiel dura para a eternidade, viver sem amigos é morrer sem deixar lembranças.”

(Chico Xavier)

Para muitos é muito tempo, para nós, Filhos da Pauta, um renascer a cada reencontro entre sorrisos, lembranças, amizades fraternas e camaradagem. Não importa se os músculos já não impulsionam a bola, as baquetas dos tambores, e as batidas no surdo não têm a mesma intensidade dos encontros no passado; os corações e as vozes continuam fortes e ritmados, entoando sambas e recontando histórias frequentemente aumentadas e quase sempre verdadeiras. Mas qual é o segredo? Onde está a fonte da eterna juventude? Acreditem, amigos, tudo é possível graças ao abençoado Espírito dos Afonsos, onde tudo vira motivo para celebração. Não há tristeza que não se transforme em alegria e não há desentendimento que não se transforme em um abraço. Podemos afirmar que nos Afonsos acontece o verdadeiro sincretismo religioso, o evangélico bebe

cerveja, o espírita é coroinha na missa e os católicos juram, de pés juntos, que cumprem todos os mandamentos. O fenômeno contagia toda a família, até aquelas esposas novinhas que chegavam acompanhando os seus maridos, desconfiadas, arredias, algumas completamente dependentes da ajuda do “Waze” para localizar a cozinha da nova casa, rapidamente se metamorfoseavam e apareciam lépidas e felizes, acendendo o fogo das churrasqueiras de suas casas nas infalíveis reuniões, entre amigos, nos fins de semana. Milagre? Não, é o Espírito dos Afonsos! Mas, o mais importante foi o reflexo desse espírito na motivação profissional e na busca da eficiência operacional que atingia todos dos efetivos das unidades que integravam a Base Aérea dos Afonsos.

Conviver em ambiente de trabalho com competência, motivação, camaradagem e disciplina é uma forma inteligente

de atingir os mais elevados níveis de produtividade e eficiência profissional. E como surgiu esse Grupo que completa agora o seu cinquentenário? Em 1973, 12 capitães e tenentes aviadores chegaram ao Campo dos Afonsos, berço da Aviação Brasileira (civil e militar), mais particularmente no Primeiro Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT), sediado na Base Aérea dos Afonsos, e juntaram-se aos Oficiais já existentes no 1º GTT, na Divisão de Suprimento e Manutenção (ESM), no Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (PARASAR) e na Base Aérea dos Afonsos (BAAF). A camaradagem evoluiu de uma despretenhosa pelada de futebol jogada todas as sextas-feiras, após o término do expediente, para um *happy hour* regado por umas cervejinhas geladas no Cassino dos Oficiais. A turma gostava muito de voar, de futebol e de samba. Nas reuniões familiares na Vila dos Oficiais, sejam quais fossem as motivações, sempre havia barulho saindo baldes e das bacias de plástico que se transformaram em surdo e tamborim.

No final de 1975, nasceu o Filhos da Pauta, um pequeno grupo de samba e pagode, reforçado pela genialidade musical do Comandante do 1º GTT, o Tenente-Coronel Valle, com o seu famoso violão de sete cordas. Uma “vaquinha” foi sugerida para a compra de um surdo e um tamborim para acompanharem o infalível cavaquinho do Capitão Eugênio, um virtuoso no instrumento, que dava suporte aos músicos amadores. O efetivo deixava a alegria transbordar dos seus corpos suados após as renhidas peladas semanais.

As reuniões foram crescendo, a BAAF reservou um espaço com churrasqueira, mastro de bandeira e placa sob a tamarineira centenária, onde, a cada ano, o estandarte do Grupo é hasteado, o sambão é executado e os batizados dos novos membros acontecem. A canção composta pelo Tenente Jordão, em 1994, é um inspirador samba-enredo. As inúmeras transferências dos integrantes originais pelas exigências da vida militar não comprometeram a continuidade do grupo, pelo contrário, serviu para irradiar a ideia por outras organizações.

A Base Aérea do Galeão foi o exemplo mais notável. A fama das quintas-feiras nos Afonsos levou a reprogramação dos pernoites das tripulações vindas de outros Estados que cumpriam à programação operacional da Aviação de Transporte de Tropa. As tripulações optavam pelo cassino da BAAF, sem nenhuma estrela, sem nenhum conforto, mas com muita camaradagem e alegria em detrimento das cinco estrelas do Cassino do Galeão. E, assim, nesse ambiente irrigado pelo sangue jovem da “tenentada” e a vibração contagiante dos mais experientes amalgamou-se em uma amizade fraterna que perdura há meio século.

Em 2008 e 2009 a sucursal Brasília consolidou-se e atualmente possui 18 membros, dos quais 16 já foram batizados no berço dos Filhos da Pauta (FDP). Ao longo desses 50 anos foram inseridos no grupo os Netos da Pauta e os Filhos da Pauta Honorários. Em 2023, a reunião foi inserida no Programa de Trabalho Anual para 2024 da BAAF e aprovado pelo Terceiro Comando Aéreo Regional (COMAR III) e pelo Comando de Preparo (COMPREP). Até novembro de 2025, ingressaram no grupo 22

Honorários, 29 Netos e 157 Filhos da Pauta. Nos Filhos da Pauta todos fazem seus sonhos voarem e todos se tornam aviadores.

Infelizmente, o tempo, inexorável, já afastou da nossa convivência amigos inesquecíveis, e sempre os nominamos no início dos nossos encontros, sabendo que eles permanecem em cada acorde dos nossos sambas e em cada abraço fraterno a cada reencontro. Na história das grandes efemérides do legendário Campo dos Afonsos, berço da aviação militar no Brasil, os Filhos da Pauta devem ser lembrados como um fator motivacional e importante que muito contribuiu para unir e solidificar as relações e garantiram o crescimento e o aperfeiçoamento da Aviação de Transporte de Tropa na Força Aérea.



Hasteamento da bandeira, Maj Brig César Ney.

Relação dos fundadores:

000 MB Valle	010 Cap Carlão	069 MB Hortênsio
000 Maj Eslimar	011 Cel Borrigueiro	099 Brig Barros
001 MB César Ney	012 Ten Cel Paulão	100 Brig Kling
002 TB Pinto	Oficiais Gerais:	111 TB Terciotti
003 Cel Mallet	000 MB Valle	113 Brig Taranto
004 MB Custódio	001 MB César Ney	114 Brig Estevam
005 Cel Eduardo	002 TB Pinto	115 Brig Alencastro
006 Ten Cel Cirilo	004 MB Custódio	119 MB Arnaldo
007 Cel Ubarajara	022 TB Bastos	138 Brig Apolinário
008 Cel Araújo	045 MB Seixas	139 MB Flávio
009 Cel Paiva Neto	052 Brig Rivaldo	151 MB Isaías

GUERRA E PAZ

Hugo Barreto Macedo

Cel Av

hugobmacedo6716@outlook.com.br



*Da esquerda para
a direita: Goulart,
Cox, Joel Brown,
Medeiros e Meira.*

Não poderíamos falar de guerra sem, contudo, mencionar Sun Tzu, um sábio e habilidoso guerreiro chinês que viveu nos anos 500 a.C., conhecedor profundo da Arte da Guerra e que deixou de legado para o mundo vários conceitos doutrinários que, até hoje, fazem parte das doutrinas militares de diversas nações.

O livro *A Arte da Guerra* não é leitura destinada apenas ao segmento militar, mas também recomendada a vários segmentos.

Outro personagem que contribuiu de forma significativa para o tema guerra foi o eminente escritor e soldado prussiano Carl von Clausewitz, que se notabilizou por empregar o seu profundo conhecimento filosófico na guerra, dando origem a seu livro *Da Guerra*, concluído por sua esposa, após sua morte, em 1831.

Falamos de dois personagens lendários importantes, conhecedores profundos e visionários da guerra em suas épocas.

Entendemos como guerra uma luta armada entre Nações ou Partidos. Uma ação, proeminentemente, iniciada pela política, por meio da expressão política, mas conduzida pela expressão militar no seu planejamento e na sua execução. Entendemos, também, que uma guerra não é um ato eminentemente militar.

A nação, em sua totalidade, é envolvida. As cinco expressões do Poder Nacional se fazem presentes: as expressões política, econômica, militar, psicossocial e científica, e tecnologia são mobilizadas para dar suporte às operações.

Os planos de operações se transformam em ordens de operações, após a hipótese de guerra se concretizar.

Segundo Clausewitz: “É tudo muito simples na Guerra”, escreveu ele, “mas a coisa mais simples é difícil”.

Em contrapartida, a paz significa a ausência de lutas, violências ou perturbações sociais. Tranquilidade pública, concórdia e harmonia são as palavras de ordem. Podemos considerar, também, como paz a ausência de conflitos entre pessoas, incluindo um bom entendimento e a harmonia. A ausência de agitações ou ruído, repouso e silêncio pode ser considerada, também, como paz.

A paz é buscada por todas as nações e pessoas. A princípio, nenhum país deseja guerra. Paradoxalmente, podemos admitir que muitas nações procuram a paz por meio da guerra.

Podemos considerar a paz mundial como uma utopia, todavia, ela é perseguida pela grande maioria dos países.

Entretanto, existem países que proclamam a paz, mas se alimentam da seiva produzida pela guerra.

À semelhança da indústria farmacêutica, que necessita de seus pacientes, a indústria bélica necessita da guerra para sua subsistência. E, independentemente da vontade de seus clientes, elas – as indústrias farmacêutica e bélica – faturam alto em função das patologias e das enfermidades, na área médica, e dos conflitos existentes na bélica.

Ao fazermos uma breve reflexão sobre a guerra e a paz, podemos admitir que ambas podem gerar desenvolvimento,

descobertas e avanços, sobretudo na área bélica. Entretanto, tais desenvolvimentos em período de guerra são mais custosos do que na paz.

Cada país tem seu “DNA” próprio. Alguns tiveram a guerra como seu berço e nele repousam enquanto simulam cochilar.

As causas das guerras são contadas pela história, variando desde as guerras de conquistas, religiosas, políticas, econômicas, ideológicas, disputas de territórios, por mulher (Helena de Troia); por represália ao assassinato do Arquiduque Francisco Ferdinando pelo nacionalista sérvio Gavrilovic Princip foi a gota d’água para desencadear a Primeira Guerra Mundial.

Quanto às armas empregadas, podemos citar inúmeras, desde a funda, usada por David para matar o gigante Golias, passando por arco e flecha, espadas, revólveres, fuzis, baionetas, metralhadoras, granadas, foguetes, mísseis, guerra química, bacteriológica, guerra fria (de tensões), navios, submarinos atômicos, aviões, porta-aviões, helicópteros, bomba atômica e drones.

Com relação a sua duração, variam desde a guerra dos seis dias (Israel e Árabes), e a dos 100 anos, entre a Inglaterra e a França, que na realidade durou 116 anos.

Vale a pena ressaltar dois aspectos interessantes que ocorriam nas guerras passadas. Na Primeira Guerra Mundial morreram cerca de 17 milhões de pessoas. Hoje em dia já não ocorre esse absurdo de mortes.

Os objetivos a serem abatidos são outros, tidos como estratégicos.

Outro aspecto era a preocupação dos países em fortificarem suas fronteiras. A China, por exemplo, para garantir o Norte de ataques da Mongólia e de invasores bárbaros, vindos da região da Manchúria, decidiu construir uma super-proteção que tomou o nome de Muralha da China, que se estende de Leste a Oeste, perfazendo uma extensão de 21 mil km, não em linha reta mas em forma sinuosa. Essa fabulosa construção foi iniciada em 210 a.C., terminando em 1500 d.C. Quatro dinastias participaram dessa obra gigantesca: a Zhou, a Quin, a Han e a Ming.

Hoje em dia não há mais esse tipo de preocupação com as fronteiras, apenas existem as fiscalizações e o controle de ambas as partes.

Entretanto, as guerras continuam ocorrendo, e infelizmente a humanidade terá de carregar os fardos pesados desses conflitos. Conflitos esses entendidos pelo homem como a última e única instância para resolver suas pendências.

“*Si vis pacem, para bellum*” (se queres a paz, prepara-te para a guerra) – frase de autoria de Flávio Vegésio, um famoso romano que viveu e morreu no século V. Essa citação está gravada em latim, acima do portão do Forte Copacabana, posto seis, no Rio de Janeiro, de onde saíram os “Dezoito do Forte” para defender a verdadeira democracia. Entre esses heróis estava o Tenente Eduardo Gomes.



Imagem: www.correiobrasiliense.com.br

SAINT-EXUPÉRY

PILOTO E ESCRITOR

Astor Nina de Carvalho Netto

Ten Brig Ar

astornetto@yahoo.com.br

Antoine de Saint-Exupéry nasceu na França, em 29 de junho de 1900. Na sua vida (1900- 1944), misturam-se o aviador pioneiro do correio aéreo, o piloto de guerra que morreu combatendo pela sua pátria e o extraordinário escritor.

Na década de 1950, como aluno do Colégio Marista de Natal, eu fazia parte do Grêmio Literário, a Arcádia Natalense. A palavra Arcádia referia-se a uma região da Grécia antiga, sede de um movimento inspirador de sociedades culturais que valorizavam a razão e a singeleza das criações literárias. A Arcádia Natalense realizava uma reunião mensal, e nela os seus integrantes recebiam do professor orientador a tarefa de fazer uma exposição oral sobre escritores famosos. Para cumprir essa tarefa, eram feitas consultas aos livros da ampla biblioteca do colégio. Coube-me pesquisar e expor sobre Antoine de Saint-Exupéry.

Diligentemente, fiz a leitura dos seus livros *Correio do Sul*, *Terra dos Homens*, *Piloto de Guerra*, *Voo Noturno* e *O Pequeno Príncipe*. O garoto de 16 anos entusiasmou-se com a vida e as obras de Saint-Exupéry. Foi por elas motivado a ingressar na Escola Preparatória de Cadetes do Ar-EPCAR e tornar-se um piloto da nossa querida Força Aérea.

Considerado um *best-seller* (livro que alcança um grande nível de vendas), o primeiro livro de Saint-Exupéry, *Correio do Sul*, narra as experiências de pilotos pioneiros da Empresa Aéropostale, desbravadores de rotas aéreas, que voaram na África, na Europa e chegaram ao nosso Continente. Outro *best-seller*, *Voo Noturno*, tornou-se filme, sucesso de bilheteria. Nele são lembradas as dificuldades enfrentadas na tempestade e na escuridão, em voo na região da Patagônia e na Cordilheira dos Andes. Todas as suas obras contêm belos relatos poéticos. A mais conhecida e famosa é *O Pequeno Príncipe*, clássico da literatura. Ela relata o encontro de um piloto perdido no deserto com um garoto de outro planeta.

Para escrever este artigo, resolvi adquirir aquele livro. Pensava-o esgotado e que teria dificuldade para encontrá-lo. Surpreso, comprei-o na primeira livraria onde estive. Isso demonstra que ele continua atual e disponível ao público.

Novamente surpreso, depois de tantos anos, com uma satisfação idêntica à do garoto de 16 anos, o octogenário voltou a refletir sobre os ensinamentos deixados pelo Pequeno Príncipe. Esses ensinamentos me permitiram fazer um retrocesso na longa caminhada pelas estradas da vida.

Recordei-me dos natais da minha infância com esta passagem: “quando eu era um garotinho, as luzes da árvore de Natal, a música da missa da meia-noite e a doçura dos sorrisos faziam parte do resplendor do presente de Natal que eu recebia”. Senti saudade do menino feliz que ia à missa da meia-noite no Natal, acreditava em Papai Noel e aguardava ansioso o presente do bom velhinho.

“Tu te tornas eternamente responsável por aquilo que cativas”. Esta reflexão me fez lembrar aqueles que me cativaram. Lembrei-me com gratidão dos meus instrutores de voo, que me cativaram com os seus ensinamentos. Alguns se sentiram responsáveis por mim em várias fases da minha carreira.

O meu primeiro instrutor, o Tenente Villa, acompanhou-me como cadete, até o aspirantado. No último ano do curso, logo depois do solo no T-6, o meu instrutor de voo no estágio avançado, o Tenente Tosmann, foi fazer o curso de engenharia no Instituto Tecnológico da Aeronáutica – ITA. Durante um período, fiquei sem instrutor fixo. O Tenente Villa era instrutor do Estágio de Voo por Instrumentos (VI) e ia ao Estágio Avançado para me dar instrução. Com ele, aprendi a fazer acrobacias no T-6.

No estágio básico, tive como instrutor e checador o então Tenente Othon Chouin. Ele também me cativou como excelente instrutor e sentiu-se responsável por mim em várias ocasiões. Em 1968, com a aquisição do RC-130 para o 1º/6º Grupo de Aviação, sediado em Recife, nove pilotos de B-17 foram fazer o curso de C-130 no 1º/1º Grupo de Transporte, localizado na Base Aérea do Galeão. Embora com todas as marcas exigidas, por ser o único tenente indicado para o curso, tive de superar várias barreiras porque na época só capitães e oficiais superiores pilotavam o C-130. Novamente, o então Capitão Othon foi meu instrutor. Com dedicação e desvelo, sentindo-se responsável pelo seu ex-aluno do Fokker T-21, acompanhou-me em várias fases do curso e muito contribuiu para que eu, como tenente, me tornasse primeiro piloto do C-130. Lembro-me de uma longa viagem de instrução feita na Região Amazônica. Por determinação dele, chegamos ao avião muito antes da hora prevista para a decolagem do Galeão, e só consegui dar partida no quarto motor mais de duas horas depois, tantas foram as panes criadas ficticiamente pelo exigente instrutor. Naquela viagem, aprendi muito. Voltamos a nos encontrar na Escola de Comando e Estado Maior da Aeronáutica – ECEMAR. Ele, coronel, fazendo o Curso Superior de Comando, e eu, tenente-coronel, realizando o Curso de Estado Maior. Sentindo-se responsável por mim, periodicamente, avisava-me que eu continuava na ponta da avaliação e me aconselhava a manter o esforço para ser o primeiro do curso. O seu incentivo foi um importante estímulo para que eu atingisse aquela meta. Movido por uma profunda gratidão, até hoje, mantenho contato com este instrutor amigo que, como eu, reside em Brasília. Ele muito me ajudou a percorrer os caminhos do sucesso.

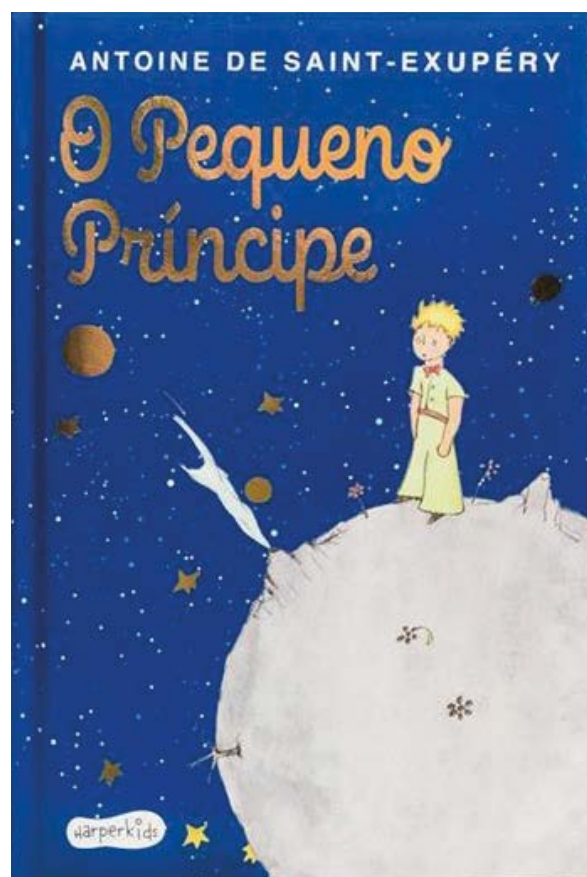
Pelas suas atitudes, o hoje Major Brigadeiro Othon e o Tenente Villa transformaram em realidade a afirmação feita pelo

Pequeno Príncipe: “Tu te tornas eternamente responsável por aquilo que cativas”.

Outra importante reflexão contida em *O Pequeno Príncipe* – “Só se vê bem com o coração. O essencial é invisível para os olhos” – me motivou a agir quase sempre com o coração, sem desprezar a razão. Sempre me dei bem quando escutei o coração. Superei desafios, vivi com autenticidade, compartilhei felicidade, procurei amenizar tristezas, e dediquei-me com afinco à Força Aérea, à família e aos amigos, sem esquecer o Pai Eterno, nosso Deus.

Saint-Exupéry sempre agiu com o coração, a ponto de defender a sua pátria com o sacrifício da própria vida. Na Segunda Guerra Mundial, como piloto voluntário, alistou-se na Força Aérea Francesa Livre. Desapareceu realizando uma missão de reconhecimento sobre o mar, em 31 de julho de 1944. Durante décadas, o seu desaparecimento foie um mistério. Em 1998, um pescador chamado Jean Claude Bianco encontrou na sua rede de pescar uma pulseira de prata com o nome Antoine de Saint-Exupéry. A descoberta teve grande repercussão. Depois, submersos, foram encontrados os destroços do seu P-38 Lockheed. O avião estava vazio e, possivelmente, os restos mortais de Saint-Exupéry permanecem no fundo do mar, sepultura digna de um herói.

Concluo com mais uma reflexão: “O amor é a única coisa que cresce à medida que se reparte”. O corajoso piloto e extraordinário escritor Saint-Exupéry soube repartir amor e nos deixou imorredouras lições de vida.



SOBERANIA INTERNA

Araken Hipolito da Costa

Cel Av

arakenarte@gmail.com

O pensamento antigo acreditava no caos como a origem do mundo, a qual precisava de uma divindade para ordená-lo. Em contrapartida, o pensamento judaico entende a criação do mundo pela palavra de Deus, e pelas suas mãos cria o homem.

Do sobrenatural ao natural, Deus entrega o Jardim do Éden para Adão e Eva, e pelo pecado perdem a soberania sobre o Paraíso. Seus descendentes sofreram outra perda da soberania com o dilúvio, cabendo a Noé restabelecer o domínio.

Mas a partir de Abraão, sua família e descendentes foi prometida uma terra de leite e mel nos confins do Oriente Médio. Esta epopeia deve-se à obediência deste povo a Deus. Criam-se leis para corrigir as paixões humanas a fim de manter a soberania do território.

Ao longo desses relatos bíblicos é com Jesus, o messias, que se dá início ao Cristianismo, expandindo-se ao longo do Império Romano, trazendo no seu bojo as ideias de liberdade, igualdade, justiça social, centrado na palavra divina.

Essa liberdade fundamentada em Deus, origem dos valores morais judaico-cristãos, estruturando a base dessa nova sociedade na família. A vontade divina prevalece sobre a vontade humana.

Esses valores vão nortear o sentido das novas nações modernas. Essas nações apresentam e formalizam suas ideias em modelos políticos como a democracia, onde convivem harmoniosamente os valores cristãos com os valores éticos.

Não obstante, outras nações vão alicerçar seus pensamentos políticos não nestes valores, mas no pensamento materialista onde a matéria é a base e não acredita no espírito. Neste caminho, surgem as vontades pessoais propiciando o aparecimento das ideologias centradas nos interesses de um poder material, econômico, militar, social e científico-tecnológico. Como exemplo, surgem as ideologias como: o Nazismo (prevalência da raça), o Fascismo (prevalência do Estado), o Comunismo (prevalência de classe) e o Globalismo (centralização do poder pelas elites em detrimento das soberanias nacionais). Dentro deste contexto,

inserem-se também as ideologias que usam a religião para impor a vontade de poder, onde a fé não tem respaldo da razão, conhecidos como as nações fundamentalistas e responsáveis pelo terrorismo.

Esse é o grande embate atual dessas cosmovisões, embasadas em uma política que gera conflitos geopolíticos.

A partir desses confrontos adentramos nas soberanias nacionais.

Quando se trata da soberania externa, visualizamos como as nossas Forças Armadas agem na defesa do território nacional contra uma possível invasão militar.

No caso da soberania interna, trata-se da nossa liberdade que deve ser mantida e sobrepujar as tentativas de implantação de ditadura por meio de um governante ou por um partido único.

Essa é a imperiosa reflexão sobre a liberdade individual, bem maior da dignidade humana, substanciada pelos valores morais cristãos e éticos para enfrentar as ideologias marxistas, materialistas, socialistas, globalistas, fundamentalistas e todas as fontes decorrentes de esquerda como o tráfico e o terrorismo.

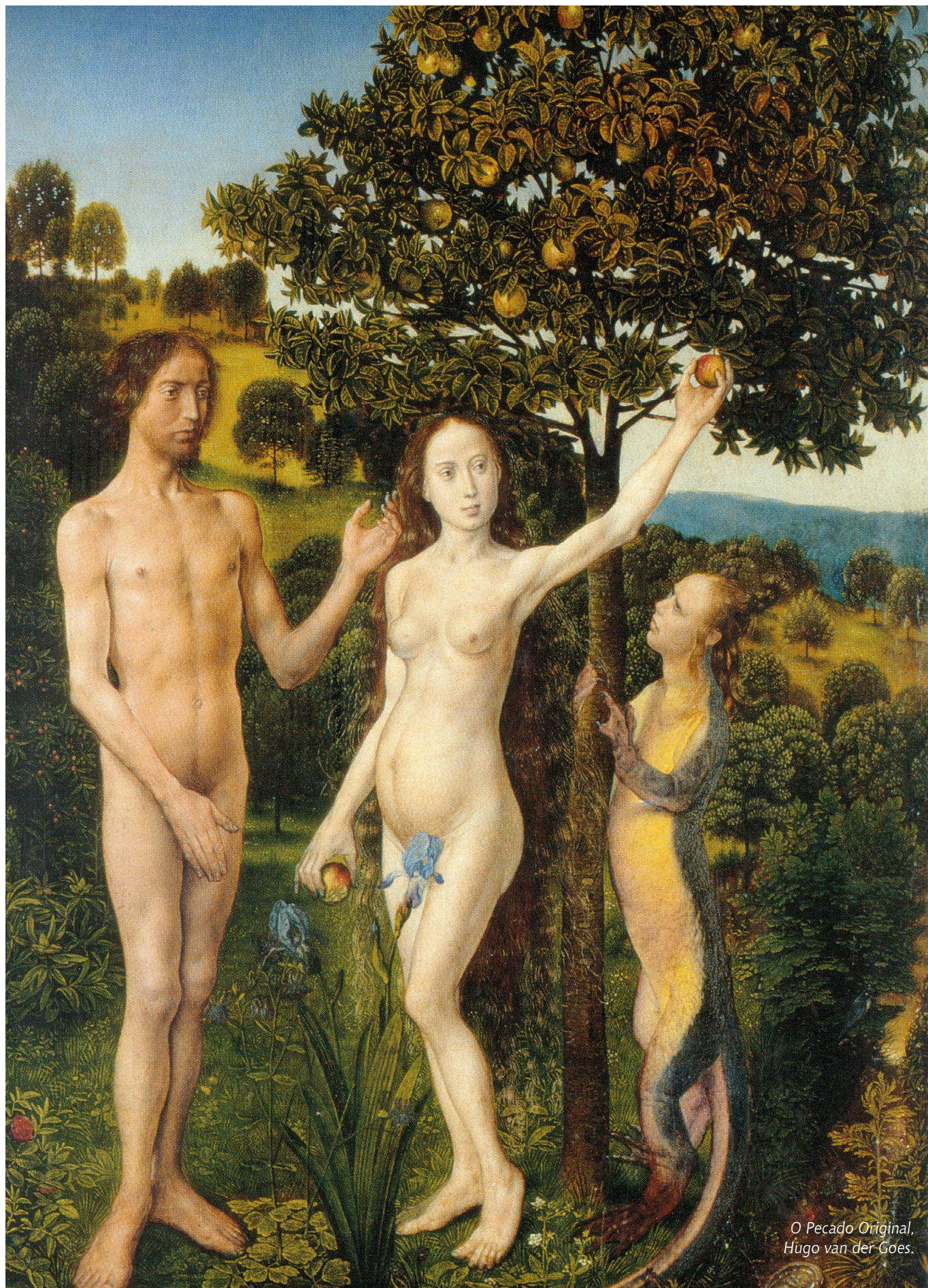
Não se trata de ordenar o caos, mas defender a liberdade que nos conduz para o bem comum, caso contrário, seria a rota para nossa escravidão, e quiçá para um campo de concentração, tão a gosto das diabólicas lideranças de esquerda.

O que compete à Força Aérea é voar e combater intensamente e, se for ferida, não largar as armas e nem recuar.

Finalmente, para que batalhes com valor, é preciso que saibais que esta luta é fatal, que não podemos furtar-nos a ela, e que quem não combater cedo será ferido e morto. Com energia, deve-se guerrear inimigos de tal espécie e tão cheios de ódio, de quem não se pode jamais esperar paz e trégua.

Sem ordem não tem liberdade. E sem pátria não tem para onde voltar.

Defender valores significa ter a sua liberdade, a sua soberania e, sobretudo, nós, brasileiros, convivemos no nosso Jardim do Éden.



O Pecado Original,
Hugo van der Goes.

OUÇA NOSSO *PODCAST!*



PensaPod

O *podcast* do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico

Aponte a câmera do celular para ler o código e acessar o *podcast*





TRADIÇÃO ESQUECIDA

Alfredo Muradas Dapena

Cel Av

alfredomdapena@gmail.com

Até 1970 tínhamos no Campo dos Afonsos a Escola de Aeronáutica, onde eram formados os Oficiais Aviadores e Intendentes para a Aeronáutica. Nessa época, as linhas de trem da Central do Brasil iam até os quartéis. Assim os trens atendiam a Base Aérea dos Afonsos, o Parque de Aeronáutica dos Afonsos e a Escola de Aeronáutica. Ainda a Vila Militar e a Base Aérea de Santa Cruz.

Nos dias 7 de setembro saía da Escola um trem com o efetivo do Corpo de Cadetes, a Banda de Música e tudo o mais, que se deslocava até a Estação Central do Brasil. De lá íamos a pé até um determinado ponto da Avenida Presidente Vargas, participávamos do desfile e voltávamos a pé até a Estação Central do Brasil. Embarcávamos no trem, e cada um de nós recebia uma caixa de

papelão branca de cerca de um palmo de aresta com um lanche. Ao passarmos em Marechal Hermes, jogávamos a caixa de lanche com parte dos alimentos para as crianças que se encontravam ao longo da linha do trem – virou uma tradição.

Nos dias 7 de setembro, na hora prevista, as crianças de Marechal Hermes iam para a linha do trem esperar o trem dos cadetes. Reservávamos uma parte do lanche. Ao passarmos por Marechal Hermes o maquinista reduzia a velocidade do trem. Era aquela festa, nós jogávamos as caixas de lanche, e as crianças agarravam como podiam. Era uma tradição.

Com o fim das atividades da saudosa Escola de Aeronáutica em 1970, a tradição acabou.

Uma verdadeira tradição esquecida.



DURA REALIDADE

Luiz Sérgio Melucci Salgueiro

Presidente da Fundação Osório
salgueiro@fosorio.g12.br



Fotos: Acervo da Fundação Osório.

Crescem no País os debates sobre as melhores formas de promover o nosso desenvolvimento e diminuir a distância que nos separa dos países ditos desenvolvidos. Muitas são as sugestões, as colocações e até as opiniões sobre o problema. Como dirigente de uma instituição pública, voltada para um trabalho exclusivamente educacional, ratifico a ideia de que sem Educação quaisquer dos esforços irão sucumbir ou demorarão demais a produzir os resultados de que tanto precisamos. Sem educação não haverá solução. Sem cidadãos conscientes, participativos e comprometidos não sairemos do lugar.

Vivemos, atualmente, em um mundo movido por tecnologia, impulsionado por aplicativos de IA, onde constantemente fazemos questionamentos sobre o que é certo e sobre o que é errado. As informações, em grande quantidade, chegam facilmente em nossas mãos, mas será que não estamos esquecendo de raciocinar? A mídia, ao invés de esclarecer, é facciosa e normalmente se posiciona acompanhando interesses econômicos e comerciais. É preciso cuidado, muita reflexão para fazer valer a razão, principalmente nas decisões a tomar. Busquemos inspiração em nossos patronos, nos bons exemplos dos homens de bem, usemos e abusemos do pensamento crítico para decidir livremente, rapidamente. Entretanto, lembremo-nos de que é preciso pensar, pensar para decidir corretamente. O hoje e o amanhã nos reservam muitas alternativas, poucas, no entanto, serão as mais acertadas.

Nos dias de hoje, lamentavelmente, crescem as notícias sobre escândalos, fraudes e corrupção. Observamos sérios questionamentos sobre a legalidade de decisões autoritárias, sobre abusos de poder, sobre muitas arbitrariedades. São fatos que nos deixam atônitos, levando-nos a refletir bastante sobre valores democráticos, sobre liberdade de expressão, sobre os direitos e deveres de todos nós. Assistimos o desfiar de argumentos que contrariam e vêm distorcendo a ordem vigente, deixando-nos perplexos. Consequentemente, todos nós, cidadãos brasileiros, temos a obrigação de refletir bastante e de repensar esta realidade. Sem educação, sem participação, nenhuma recuperação. As pessoas, particularmente os jovens, não podem continuar aceitando a realidade imposta pelas circunstâncias. É preciso reagir ao subemprego, ao desemprego, às drogas, ao crime. Em meio aos acomodados, já existe uma juventude disciplinada e responsável, reagindo a desvios ideológicos, com novas propostas e novos compromissos, empreendedora e em condições de mudar os retrógrados paradigmas que permeiam as discussões acadêmicas; eles constituem um grupo cada vez maior que ouve não apenas para responder, mas principalmente para entender.

A competição existe, e os talentos podem fazer a diferença. Algumas escolas públicas ainda se constituem reservas de excelência no ensino público, são poucas as que promovem o mérito e desenvolvem competências, infelizmente, estão sob forte pressão e convivem com crescentes cobranças burocráticas.

Dentre todas as especulações, críticas e sugestões trazidas à Administração Escolar nos últimos anos, cabe registrar que, de uma forma bem genérica, se observa um grande desconhecimento das condições de trabalho e das alternativas para enfrentamentos dos múltiplos problemas de uma escola pública.

Um estabelecimento de ensino desse tipo tem entre os seus objetivos produzir resultados, como o “sucesso escolar” de seus alunos, despertando-os para as necessárias reflexões do momento presente. Mas uma escola pública é totalmente dependente de verbas públicas, convivendo com recursos financeiros defasados, muito aquém de suas reais necessidades. Os bloqueios e os cortes orçamentários aliados às duras regras da gestão financeira têm sido obstáculos difíceis de serem superados.

São muitas as ocasiões em que a atividade-fim fica comprometida. Providencialmente, algumas “ajudas” aparecem, e as situações críticas são minimizadas. O fortalecimento da parceria família x escola tem se mostrado como uma ferramenta indispensável, justa e perfeita, no estabelecimento de acordos/parcerias na busca de alternativas para as múltiplas demandas especializadas que o trabalho educacional vem exigindo.

Além dos recursos financeiros escassos, a falta de pessoal também impacta as práticas educacionais de uma escola pública, aumentando significativamente a dependência de recursos humanos terceirizados. O modelo tão combatido por alguns segmentos – o das escolas cívico-militares no Ensino Básico – é uma solução onde se juntam em um mesmo local “alunos que querem aprender, professores que querem ensinar e uma gestão escolar que promove um ambiente propício à aprendizagem”, ou seja, uma escola com sólidos *princípios, crenças e valores* perseguindo o sucesso dos discentes, apresentando resultados positivos. São fatos concretos vividos por toda a gestão escolar, que não esmorece e enfrenta com ânimo forte os desafios e as dificuldades para funcionar utilizando as melhores práticas educacionais, “formando, hoje, o cidadão do amanhã”. Fazer mais com menos é o principal lema dos valentes profissionais de uma escola pública cívico-militar. As vitórias, os prêmios, as alegrias dos alunos e ex-alunos são as melhores compensações para os trabalhadores comprometidos com a Educação. Indivíduos dedicados e esforçados, que se mantêm alinhados com “melhorias contínuas” e com resultados institucionais efetivos. Enfim, pessoas que sonham e querem o melhor para o nosso querido Brasil, mas que têm a certeza de que o caminho passa por uma gestão escolar de alto nível.

FRONTEIRAS:

A PATRULHA AÉREA E O ADEUS DO ARCO E FLECHA

Síntese do livro do Ten Brig Ar Deoclécio Lima de Siqueira

In memoriam

Publicado na década de 1980, *Fronteiras: a Patrulha Aérea e o Adeus do Arco e Flecha* constitui uma das principais obras memorialísticas do Tenente-Brigadeiro do Ar Deoclécio Lima de Siqueira. Veterano da Segunda Guerra Mundial, aviador e posteriormente importante historiador da Força Aérea Brasileira, Deoclécio transforma suas experiências pessoais em testemunho de um período de profunda transformação da aviação militar brasileira. A obra acompanha, sobretudo, a passagem de uma aviação ainda marcada por limitações materiais, técnicas e doutrinárias para uma força capaz de operar equipamentos modernos, integrar-se a sistemas internacionais de defesa e executar missões de guerra no Atlântico Sul.

A narrativa tem como eixo a patrulha aérea e a guerra antissubmarina. Entretanto, seu alcance é maior: trata também da formação dos aviadores, da cooperação entre Brasil e Estados

Unidos, da evolução dos meios aéreos, das dificuldades enfrentadas pelos primeiros tripulantes e da mudança de mentalidade provocada pela guerra.

O próprio título traduz a ideia central da obra. O “arco e flecha” representa, simbolicamente, uma fase anterior da aviação militar, em que os meios disponíveis eram limitados diante das exigências de uma guerra moderna. O desenvolvimento tecnológico introduz novas formas de detectar, acompanhar e atacar o inimigo, estabelecendo uma nova fronteira para o poder aéreo.

A importância histórica do autor confere especial valor ao relato. Durante a Segunda Guerra Mundial, Deoclécio realizou 137 missões de patrulha aérea antissubmarina no Atlântico Sul e participou de ações contra navios do Eixo. Sua narrativa, portanto, não é apenas a de um observador: é a memória de um protagonista da transformação da aviação brasileira.

A primeira turma da USBATU. Na frente, da esq. p/dir.: o autor, depois Ivo, Sayão, Serpa, Hipólito; no degrau de cima o Alte. Ingram, tendo à sua esq.: o Brigadeiro e, novamente, no degrau de baixo, Peixoto, Cícero, Belloc, Ney e Colônia. Atrás do Belloc percebe-se Zamir. Atrás de Sayão e Serpa, o Cmte. Thomaz D. Davies, chefe do curso.



1. ANTES DA TORMENTA

O primeiro grande momento da obra apresenta o ambiente anterior à intensificação da guerra e permite compreender as condições em que se encontrava a aviação militar brasileira. Deoclécio parte de um período em que voar ainda conservava muito do caráter aventureiro e artesanal dos primeiros tempos da aviação. A experiência do aviador dependia fortemente de sua habilidade pessoal, de sua coragem, de sua capacidade de orientação e da confiança depositada em equipamentos que, muitas vezes, estavam muito aquém das necessidades de uma guerra moderna.

A patrulha aérea representava uma atividade particularmente exigente. Sobre o mar, a tripulação encontrava um ambiente sem referências visuais constantes, enfrentava longos períodos de voo e precisava localizar um inimigo que permanecia oculto sob a superfície. O submarino, por sua própria natureza, era um adversário difícil de localizar e combater.

Nesse cenário, a formação profissional do aviador adquiria importância decisiva. O piloto não deveria apenas saber conduzir a aeronave; precisava dominar navegação, meteorologia, observação, emprego de armamentos e procedimentos de patrulha. A guerra moderna exigia, portanto, a transformação do aviador em profissional especializado.

É nesse contexto que a obra apresenta a aproximação entre o Brasil e os Estados Unidos. A situação internacional e a ameaça submarina no Atlântico Sul tornaram evidente a necessidade de modernizar os meios brasileiros. A experiência acumulada pelos norte-americanos e o acesso a equipamentos mais avançados passaram a representar uma oportunidade de acelerar o desenvolvimento da aviação militar brasileira.

A criação de estruturas de treinamento e a chegada de novos aviões constituíram uma mudança decisiva. A preparação brasileira deixou de depender apenas da experiência acumulada internamente e passou a incorporar conhecimentos técnicos e operacionais desenvolvidos no contexto da guerra.

O processo também revela uma característica marcante da narrativa de Deoclécio: a valorização do homem por trás da máquina. Para ele, a modernização não significava simplesmente receber aviões mais rápidos ou mais bem armados. Era necessário formar homens capazes de compreender e empregar corretamente aqueles novos recursos.

Assim, “antes da tormenta” representa o momento de preparação. Ainda não se encontra plenamente instalada a dimensão da guerra que viria a atingir o litoral brasileiro, mas já estão presentes os sinais de uma transformação inevitável. A aviação brasileira percebe que os instrumentos utilizados até então não seriam suficientes para enfrentar o novo tipo de conflito.

A tormenta, portanto, não começa apenas quando os primeiros navios são atacados. Ela começa quando a realidade estratégica demonstra que a antiga forma de fazer guerra aérea já não corresponde às exigências do novo tempo.

2. O COMEÇO DA GUERRA

O segundo momento corresponde à entrada efetiva da guerra no cotidiano brasileiro. O conflito europeu deixa de ser uma realidade distante e passa a produzir consequências concretas no Atlântico Sul. A presença e a ação dos submarinos do eixo tornam-se uma ameaça direta à navegação e ao abastecimento do país.

A patrulha aérea assume, então, uma função estratégica. O objetivo não era apenas encontrar submarinos, mas proteger as linhas de comunicação marítimas, acompanhar navios, localizar ameaças e impedir que o inimigo tivesse liberdade de ação nas proximidades da costa brasileira.

Para os aviadores, esse período significava enfrentar uma realidade inteiramente nova. A missão de patrulha exigia horas de voo sobre o oceano, muitas vezes sem qualquer contato com o inimigo. O desafio consistia justamente em manter a atenção e a disciplina durante longos períodos até que uma oportunidade de ação surgisse.

A cooperação com os Estados Unidos foi fundamental. O treinamento realizado em território brasileiro, especialmente por meio do USBATU, permitiu aos aviadores brasileiros conhecer procedimentos de patrulha e técnicas de guerra antissubmarina mais avançadas. O treinamento abrangia navegação, emprego do radar, busca e ataque a submarinos, tiro e bombardeio, entre outras técnicas.

O desenvolvimento dessa capacidade ocorreu em paralelo à chegada de aeronaves adequadas às novas missões. O Lockheed PV-1 Ventura tornou-se símbolo dessa transformação. A aeronave possuía características muito superiores às dos meios anteriormente disponíveis e permitia ampliar significativamente o alcance, a autonomia e a capacidade de combate das unidades de patrulha.

O conflito também impôs uma transformação psicológica. O aviador, que anteriormente poderia enxergar o voo, sobretudo, como exercício profissional ou aventura técnica, passa a compreender que cada decolagem pode representar uma missão de guerra real.

A narrativa de Deoclécio ganha força justamente nesse ponto porque combina a dimensão operacional com a humana. O inimigo pode ser invisível, a missão pode terminar sem contato e o perigo pode permanecer presente durante todo o voo. A tensão não está apenas no combate, mas na expectativa do combate.

As experiências do autor tornam essa parte especialmente significativa. Deoclécio participou diretamente da campanha de patrulhamento no Atlântico Sul e realizou dezenas de missões contra a ameaça submarina. Sua experiência demonstra como a guerra acelerou a maturidade operacional da Força Aérea Brasileira.

A guerra, nesse sentido, funciona como um grande laboratório. Homens, técnicas, doutrinas e equipamentos são colocados à prova. O que antes era treinamento transforma-se em experiência operacional; o que era conhecimento teórico passa a ser necessidade prática.



Lockheed PV-1 Ventura

3. O CONFLITO SE ALASTRA

No terceiro grande momento, a guerra assume uma dimensão mais ampla e complexa. A patrulha aérea deixa de ser apenas uma atividade de vigilância e passa a integrar um sistema operacional destinado à defesa do Atlântico Sul.

A ameaça submarina exigia coordenação permanente entre aeronaves, navios e estruturas de comando. O avião de patrulha precisava localizar o inimigo, transmitir informações e, quando necessário, atacá-lo. Isso significava que a eficácia da missão dependia tanto da aeronave quanto da integração entre os diferentes elementos envolvidos.

Nesse período, a tecnologia modifica profundamente a forma de combater. O radar passa a permitir a detecção de alvos em condições nas quais a observação visual seria limitada. A navegação radioelétrica aumenta a segurança e a precisão das missões. O armamento especializado transforma o avião em uma verdadeira plataforma de guerra antissubmarina.

O treinamento adquirido no USBATU e posteriormente nos Estados Unidos foi fundamental para essa transformação. O próprio Deoclécio foi selecionado para realizar estágio na Base Naval de Quonset Point, onde recebeu instrução sobre diferentes técnicas de ataque.

A experiência norte-americana representava mais do que um curso técnico. Ela colocava os aviadores brasileiros em contato direto com uma estrutura militar que já possuía experiência operacional em grande escala. Ao retornarem ao Brasil, esses oficiais traziam consigo não somente conhecimentos sobre aeronaves, mas uma nova concepção de emprego do poder aéreo.

A guerra também contribuiu para a consolidação da doutrina brasileira de patrulha marítima. A necessidade de proteger a costa e as rotas marítimas fez com que a FAB desenvolvesse

procedimentos próprios, adaptados às condições brasileiras, mas profundamente influenciados pela experiência aliada.

A transformação material foi acompanhada por uma transformação institucional. Os aviadores formados durante esse processo passaram a constituir o núcleo de unidades capazes de realizar missões de patrulha e bombardeio com maior autonomia.

Um dos resultados concretos desse processo ocorreu em 30 de março de 1944, quando foram entregues à Força Aérea Brasileira 14 aviões Lockheed PV-1 Ventura. Com essas aeronaves seria posteriormente constituído o 1º Grupo de Bombardeio Médio, conhecido como 1º Grupo de Venturas.

A guerra, portanto, não apenas colocou a FAB diante de uma ameaça: obrigou-a a mudar.

O conflito se alastra também no sentido institucional e tecnológico. A experiência adquirida passa a formar uma geração de aviadores que carregará para o período pós-guerra uma nova visão sobre aviação, treinamento, planejamento e emprego operacional.

É justamente nesse processo que o título da obra adquire maior profundidade. A fronteira não é apenas geográfica, é também tecnológica e profissional. O aviador brasileiro atravessa uma fronteira entre dois modelos de aviação: aquele baseado predominantemente na experiência individual e aquele estruturado pela tecnologia, pela doutrina e pela integração operacional.

4. A DESPEDIDA DE UM TEMPO

O quarto e último momento representa a síntese histórica e humana da obra. A guerra termina, mas o mundo da aviação que existia antes dela também chega ao fim.

A expressão “despedida de um tempo” pode ser compreendida como a despedida da chamada aviação romântica. É nesse contexto que surge a metáfora do “adeus do arco e flecha”. O aviador dos primeiros tempos, dependente de sua habilidade individual, de

sua percepção e de sua coragem, começa a ser substituído por um profissional inserido em sistemas cada vez mais complexos.

A tecnologia modifica definitivamente a relação entre homem e máquina. Radar, rádio, navegação, armamentos especializados e aeronaves de maior desempenho fazem com que o sucesso da missão dependa cada vez mais de conhecimento técnico, treinamento padronizado e trabalho em equipe.

É nesse ponto que a experiência do USBATU assume especial importância.

O USBATU

O USBATU – *United States-Brazil Aviation Training Unit* – foi criado em Natal, em 1943, como uma estrutura conjunta de treinamento FAB-U.S. Navy destinada à preparação das tripulações brasileiras para a operação de aeronaves Ventura e para as missões de patrulha e guerra antissubmarina. O curso tinha duração aproximada de seis semanas e proporcionava aos pilotos cerca de 100 horas de voo.

A formação abrangia conhecimentos que representavam uma verdadeira ruptura com a experiência anterior: emprego do radar na busca e no ataque a submarinos, navegação estimada sobre o mar, navegação radiogoniométrica, patrulhamento, tiro e bombardeio, além de outras técnicas específicas de guerra antissubmarina.

A principal aeronave empregada no treinamento foi o Lockheed PV-1 Ventura, avião bimotor de patrulha e bombardeio que permitia operar em missões de maior alcance e capacidade de combate.

As três turmas de oficiais aviadores

A instrução do USBATU foi organizada em três turmas de oficiais aviadores.

A 1ª Turma, realizada de 29 de setembro a 28 de novembro de 1943, reuniu 12 oficiais, além de um suboficial e 35 sargentos: Maj Av Newton Ruben Sholl Serpa; Cap Av: Ney Gomes da Silva, João Afonso Fabricio Belloc e Agnaldo Dória Sayão; 1º Ten Av Deoclécio Lima de Siqueira, Gilberto da Cunha Colonia, Zamir de Barros Pinto, Ivo Gastaldoni, Antonio Geraldo Peixoto, Cicero da Silva Pereira, José Paulo Pereira Pinto e Roberto Hippolyto da Costa.

A 2ª Turma ocorreu de 13 de dezembro de 1943 a 3 de fevereiro de 1944, e também contou com 12 oficiais, acompanhados de 20 sargentos: Cap Av Phídias Piá de Assis Távora; 1º Ten Av Flavio de Souza Castro; 2º Ten Av: Carlos Afonso Delamora, Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca, Geraldo Labarthe, Lebre, Edivio Caldas Sanctos, João Eduardo Magalhães Motta, Luiz Carlos dos Santos Viera, Wilson Arineli Espindola, Sebastião Dantas Loureiro e Clibas Egidio da Silva.

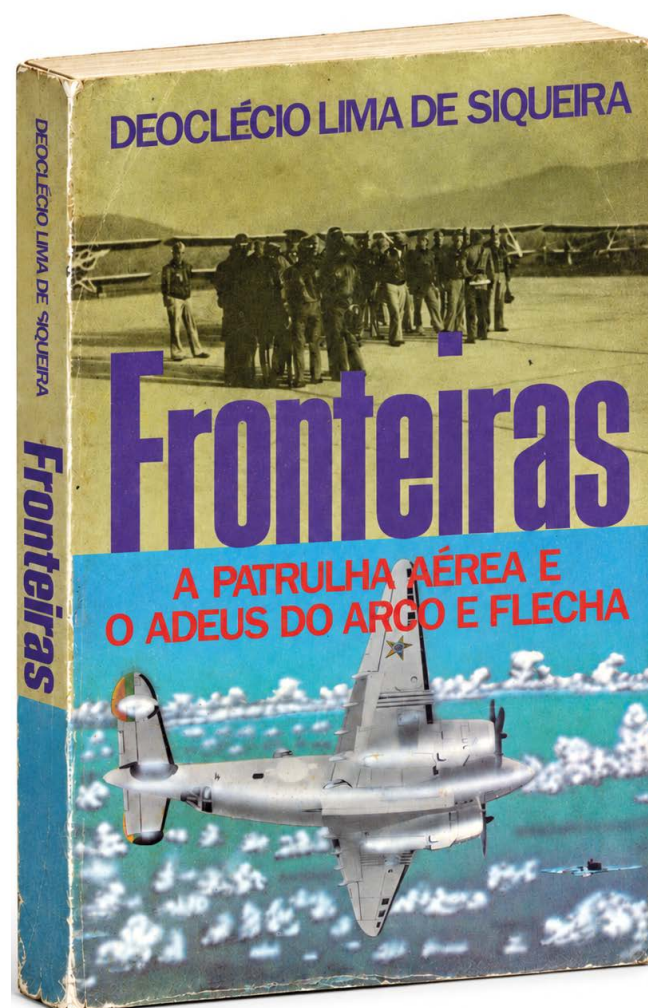
A 3ª Turma foi realizada de 1º a 30 de março de 1944, igualmente com 12 oficiais, além de 26 sargentos: Maj Av Roberto Carlos de Assis Jatthy; 1º Ten Av: Paulo Cunha Melo, José Maia, Carlos Alberto Martins Alvarez, Vitor Didrich Leig, Manoel Poerner

Mazon, José Freire Parras Horta, Waldir Paulino Pequeno de Melo, Carlos Fernando Queiroz Lucena e Alvaro Eustorgio de Oliveira e Silva.

As três turmas representam, portanto, mais do que diferentes períodos de treinamento. Juntas, constituíram um núcleo de oficiais brasileiros preparados para operar dentro de uma nova concepção de guerra aérea. Foram 36 oficiais aviadores formados nesse ciclo, compondo uma importante geração de transição entre a antiga aviação e a aviação moderna.

Assim, o grande mérito da obra está em registrar não apenas como a FAB enfrentou a guerra, mas como a guerra transformou a FAB.

O “adeus do arco e flecha” representa, finalmente, a passagem de uma aviação marcada pelo pioneirismo individual para uma Força Aérea moderna, tecnológica e organizada. Entretanto, ao registrar essa passagem, Deoclécio preserva aquilo que não deveria desaparecer: a memória dos homens que, antes da consolidação da tecnologia, fizeram da coragem, da disciplina e do espírito de missão os instrumentos fundamentais para conquistar os céus e defender as fronteiras brasileiras.



Livro da Editora Revista Aeronáutica.

A Revolução dos Drones

Reis Friede

Desembargador
reisfriede@hotmail.com



Certamente, uma das principais lições extraídas dos conflitos contemporâneos, notadamente da guerra entre Rússia e Ucrânia, é aquilo que já se convencionou denominar “revolução dos drones”.

Inicialmente concebidos sobretudo como instrumentos de reconhecimento, vigilância e aquisição de informações, os drones passaram a desempenhar um papel extraordinariamente mais amplo no campo de batalha. Sua utilização deixou de estar restrita ao domínio aéreo e passou a abranger também os ambientes marítimo e terrestre. Em paralelo aos veículos aéreos não tripulados, desenvolveram-se drones de superfície e submarinos, enquanto sistemas terrestres passaram a desempenhar funções de reconhecimento, ataque, transporte e logística.

Essa evolução permite antever um campo de batalha progressivamente menos dependente da presença física do ser humano. Embora ainda seja prematuro falar em uma substituição generalizada do combatente por robôs humanoides, parece inequívoco que a tendência aponta para uma crescente robotização da guerra, na qual seres humanos estarão cada vez mais afastados do contato direto com o campo de batalha, assumindo funções de supervisão, planejamento e tomada de decisões de nível superior.

Entretanto, a transformação mais profunda não reside simplesmente na multiplicação do número de drones, mas na mudança de sua própria arquitetura operacional. O salto qualita-

tivo ocorre quando a programação e a condução das plataformas deixam de depender exclusivamente de operadores humanos e passam a incorporar recursos de inteligência artificial, visão computacional e processamento embarcado.

Em outras palavras, começa a emergir uma geração de drones capaz de interpretar o ambiente, reconhecer padrões, acompanhar objetos e, dentro de parâmetros previamente estabelecidos, executar determinadas ações com crescente autonomia. Câmeras e sensores associados a modelos de inteligência artificial podem permitir a identificação de determinados objetos ou categorias de alvos com elevada velocidade, inclusive em situações nas quais a intervenção humana por controle remoto se mostra difícil ou impossível.

A guerra russo-ucraniana acelerou extraordinariamente esse processo. A intensa utilização de drones e a necessidade de sobreviver a ambientes caracterizados por forte guerra eletrônica estimularam uma sucessão de soluções tecnológicas. Sistemas inicialmente dependentes de comunicação por rádio passaram a incorporar alternativas como enlaces por fibra óptica, particularmente resistentes a determinadas formas de interferência eletromagnética. Mais recentemente, ganharam importância sistemas dotados de capacidade de processamento e inteligência artificial embarcadas, capazes de realizar determinadas tarefas sem depender continuamente de uma comunicação com um operador situado em terra.

A incorporação de computadores de alto desempenho, sensores cada vez mais sofisticados e modelos de inteligência artificial reduz a dependência de enlaces permanentes de comunicação. O drone pode receber previamente determinadas informações e, uma vez lançado, utilizar seus sensores para interpretar o ambiente, reconhecer padrões e cumprir uma missão segundo parâmetros previamente definidos.

O *software* – como o desenvolvido pela Ucrânia, chamado Delta, que integra imagens, interceptações de rádio e satélites para acelerar a identificação de alvos e reduzir o tempo para atacá-los – também faz parte dessa revolução, estabelecendo a próxima fronteira da guerra.

É importante, contudo, distinguir autonomia tecnológica de autonomia decisória plena. A possibilidade de um drone identificar e acompanhar autonomamente determinado objeto não significa necessariamente que ele possua autorização para decidir, por conta própria, quem deve ser atacado. A questão da autonomia letal permanece, portanto, não apenas tecnológica, mas também jurídica, ética e estratégica.

Essa distinção será cada vez mais importante. À medida que a inteligência artificial avançar, diminuirá a distância entre um sistema simplesmente controlado a distância e outro capaz de executar autonomamente etapas cada vez mais complexas de uma missão militar. O problema central deixará de ser apenas “quem controla o drone”, passando a ser também “quanto controle humano permanece sobre a decisão tomada pela máquina?”

As consequências estratégicas dessa transformação são profundas.

A primeira delas é a democratização relativa do poder militar. Drones são, em muitos casos, muito mais baratos e acessíveis do que aeronaves tripuladas, navios de guerra ou sistemas convencionais de ataque. Isso permite que potências médias, países militarmente menos sofisticados e até mesmo atores não estatais obtenham capacidades que, no passado, estavam restritas às grandes potências.

A segunda consequência é a transformação da relação entre custo e efeito militar. Um sistema relativamente barato pode ameaçar equipamentos cujo valor econômico é muitas vezes superior ao seu próprio custo. Essa assimetria cria novos dilemas para as forças armadas tradicionais e pode tornar economicamente irracional defender determinados ativos exclusivamente por meios convencionais.

A terceira consequência está relacionada à própria natureza do campo de batalha. A quantidade de sistemas não tripulados poderá tornar-se tão importante quanto a qualidade individual de cada plataforma. Enxames de drones, sensores distribuídos e sistemas capazes de compartilhar informações poderão criar uma espécie de campo de batalha permanentemente conectado, no qual a superioridade dependerá menos de uma plataforma isolada e mais da capacidade de integrar milhares de sistemas.

Nesse novo ambiente, a vantagem estratégica poderá pertencer não necessariamente ao país que possuir o armamento mais sofisti-

cado, mas àquele que conseguir desenvolver com maior velocidade a combinação entre inteligência artificial, sensores, capacidade industrial, *software*, semicondutores e produção em escala.

É justamente nesse ponto que a revolução dos drones ultrapassa a esfera estritamente militar. Ela representa também uma transformação econômica e tecnológica. A guerra passa a depender cada vez mais de componentes produzidos originalmente para o mercado civil, de processadores comerciais, sistemas de navegação, câmeras, *softwares* e tecnologias de inteligência artificial. A fronteira entre indústria civil e indústria militar torna-se, conseqüentemente, cada vez mais tênue.

Essa transformação poderá produzir efeitos igualmente relevantes sobre as relações internacionais. Se a superioridade militar das grandes potências sempre esteve associada à concentração de recursos financeiros, tecnológicos e industriais, a disseminação de sistemas autônomos poderá reduzir parcialmente essa vantagem. Países que não dispõem de forças aéreas ou navais comparáveis às das grandes potências poderão, por exemplo, adquirir capacidade significativa de negação de área mediante o emprego combinado de drones relativamente baratos, inteligência artificial e sistemas de ataque de precisão.

O resultado poderá ser uma alteração gradual da própria distribuição do poder estratégico internacional.

A revolução dos drones, portanto, não deve ser interpretada simplesmente como o aparecimento de uma nova arma. Trata-se de uma transformação mais ampla na maneira como a guerra é concebida, planejada e executada. O drone representa a convergência entre robótica, inteligência artificial, computação, sensores, comunicações e produção industrial em escala.

O que se observa na guerra russo-ucraniana pode ser apenas o estágio inicial dessa transformação. Nas próximas décadas, será possível imaginar forças armadas compostas por uma combinação crescente de seres humanos e sistemas não tripulados – aéreos, terrestres, marítimos e submarinos – trabalhando de maneira integrada e parcialmente autônoma.

A consequência mais importante talvez seja justamente a ruptura com um princípio que acompanhou a história militar durante séculos: a presença física do ser humano no campo de batalha como elemento indispensável para a execução da força.

Se essa tendência se confirmar, a guerra do século XXI será cada vez mais uma disputa entre redes de máquinas inteligentes, sistemas de informação e capacidade industrial ao invés de uma disputa entre plataformas tripuladas.

Trata-se, portanto, de um novo mundo estratégico. E, como ocorreu com a pólvora, a mecanização, o avião e a arma nuclear, a transformação tecnológica não permanecerá confinada ao campo de batalha. Ela deverá alterar, nas próximas décadas, a própria estrutura das relações de poder entre Estados, redefinindo conceitos de dissuasão, soberania, superioridade militar e poder estratégico.

A revolução dos drones pode, assim, constituir não apenas uma revolução na guerra, mas uma revolução na geopolítica do século XXI.



A HISTÓRIA DA (QUASE) ESQUECIDA ESQUADRILHA BOEING DA AVIAÇÃO NAVAL

A ESQUADRILHA DE ACROBACIAS AÉREAS MILITAR PIONEIRA DO BRASIL

Rômulo Palma da Silva

Ex-aluno BQ85 e AFA 88-91
romulopsbq@gmail.com

Fazendo o mundo girar e desenhando nos céus – o princípio de tudo.

A famosa *Patrouille de France* (Patrulha da França) foi o primeiro esquadrão de demonstrações (ou de acrobacias) aéreas do mundo, criada em 1931 por instrutores da Escola de Aviação Francesa de Salon de Provence, pertencente ao *Armée de l'Air*.

Compondo com a *Patrouille de France* a lista dos três esquadrões acrobáticos mais antigos, temos os Blue Angels (Anjos Azuis) da Marinha dos Estados Unidos da América – EUA (US Navy), formados em 1946, e o EDA – Esquadrão de Demonstrações Aéreas da Força Aérea Brasileira (FAB) – criado em 14 de maio de 1952, data da primeira demonstração aérea oficial da Esquadrilha da Fumaça.

Outras equipes de destaque são os Thunderbirds (Pássaros do Trovão) da Força Aérea dos EUA (USAF), fundado em 1953, seguidos pelas Frecce Tricolori (Flechas Tricolores) da AMI –

Aeronautica Militare Italiana, de 1961, e os Red Arrows (Flechas Vermelhas) da RAF, formados na Inglaterra em 1965.

Como se pode observar, a nossa Esquadrilha da Fumaça (EDA) – reconhecida mundialmente – está entre os três times de demonstrações aéreas mais antigos, motivo de orgulho para o Brasil na história da Aviação, sendo que mais de 50 países possuem ou já possuíram unidades de demonstrações aéreas acrobáticas militares. Mas a Fumaça não teve a primazia de ser a equipe de acrobacias aéreas militar brasileira mais antiga...

ANTES DA ESQUADRILHA DA FUMAÇA: A ESQUADRILHA BOEING DA AVIAÇÃO NAVAL

Devido à necessidade de se renovar urgentemente os meios aéreos disponíveis, dados o baixo grau de disponibilidade das aeronaves e o envelhecimento da frota tanto da Aviação Naval (da Marinha do Brasil) quanto da Aviação Militar (do Exército Brasileiro), somado à eclosão da Revolução Constitucionalista

de 1932 (9 de julho 1932-2 de outubro de 1932), o governo brasileiro fez uma encomenda de urgência à empresa dos EUA, Boeing Aircraft Company, de 14 aviões de Caça Modelo 256 (Boeing F4B-4) em sua versão de exportação. Essas aeronaves, em diferentes versões, eram utilizadas pela Marinha dos EUA, pelo Corpo de Fuzileiros Navais dos EUA (USMSC), pelo seu Corpo Aéreo do Exército (USAAF), bem como foram operadas por Brasil, Espanha, Tailândia, Filipinas e China, fossem nas variantes 256 ou 267, respectivamente C1B ou P-12, dependendo das características incorporadas.

As aeronaves eram caças biplanos, monomotores (Pratt Whitney com potência de 550 HP), com asas de madeira e fuselagem de metal, medindo 6,10m de comprimento, 9,14m de envergadura e 2,84m de altura, possuindo velocidade máxima de 281km/h, alcance de 530km de voo (e até 1.100km com o uso de tanque extra, externo), armadas com duas metralhadoras *Colt Browning* de calibre .30 pol e com cabides subalares para até duas bombas de 52,6kg.

No Brasil, as 14 aeronaves encomendadas (seis para a Aviação Naval e oito para a Aviação Militar) só chegariam, encaixotadas e desmontadas, entre 14 de setembro e 8 de outubro de 1932 – e, mesmo assim, retiradas de um lote da linha de produção final da *US Navy*, devido à urgência – mas tarde demais para participarem do conflito regional em São Paulo.



Aeronave Boeing modelo 256 F4B-4. Na Aviação Naval da Marinha do Brasil, modelo C1B matrícula 1-C-3, líder de seção.

Imagem: Livro *Brazilians at War*, de Santiago Rivas

As seis aeronaves distribuídas à Aviação Naval da Marinha do Brasil iriam substituir principalmente as aeronaves *Chance Vought* O2U-2A *Corsair*, que chegaram a ser empregadas em combate, em missões de patrulha e bombardeio, pelas forças governistas contra os opositores constitucionalistas durante a Revolução de 1932. Dentre seus pilotos, os Aviadores Navais – conhecidos como Corsários – Capitão de Corveta Djalma Fontes Cordovil Petit, Capitão-Tenente Lauro Oriano Menescal e Capitão-Tenente José Kahl Filho.

A 1ª DC (Divisão de Combate) seria criada no dia 10 de novembro de 1932, subordinada organizacionalmente à Defesa Aérea do Litoral, tendo recebido as seis aeronaves Boeing Model

256 F4B-4 agora redesignadas na Aviação Naval C1B, seguidas de seus códigos de matrícula (“C” indicando aeronave de Caça, “B” para o nome do fabricante, e o “1” para indicar que era o primeiro modelo de caça da Boeing na Marinha). As aeronaves ainda teriam as matrículas de C1B-33 a C1B-38 e também aplicados em suas fuselagens os códigos 1-C-1 a 1-C-6 que identificavam a quais seções da 1ª DC pertenciam e quem eram os líderes de seção.

As seis aeronaves da Marinha seriam recebidas no Centro da Aviação Naval do Rio de Janeiro (CAVN-RJ), após viagem em navio mercante e transporte terrestre.

Em fins de dezembro de 1932, a Aviação Naval decidiu organizar uma unidade de demonstração aérea, a Esquadrilha Boeing (que mais tarde também seria apelidada pela imprensa e pela população de Esquadrilha “Petit”) equipadas com três das aeronaves Boeing 256 F4B-4.

Conforme relatos dos diversos periódicos de época (tais como o *Correio da Manhã* do Rio de Janeiro e o *Correio* de São Paulo, dentre outros), a Esquadrilha Boeing da Marinha realizava apresentações arrojadas e manobras acrobáticas precisas, atraindo a atenção do grande público, civis e militares, causando admiração e deslumbramento entre a população.

Logo, a Esquadrilha começou a ser convidada para participar de grandes eventos nacionais e internacionais. Podemos destacar a participação na inauguração do Aeroporto Internacional de Montevideu, em 2 de janeiro de 1933 (com demonstração prévia na cidade de Pelotas, RS, no voo de deslocamento do Rio de Janeiro para aquela localidade), também tendo acompanhado a comitiva do Presidente Getúlio Vargas em viagem às capitais do Norte e do Nordeste do Brasil nos meses de agosto a outubro, também em 1933.

Ainda como destaque, no voo de regresso da turnê do Presidente Getúlio Vargas ao Rio de Janeiro, no dia 5 de outubro de 1933, a Esquadrilha Boeing escoltou o famoso dirigível alemão Graf Zeppelin, a partir de Macaé.

Segundo o livro *100 Anos da Aviação Naval*, publicado pela FGV-RJ em conjunto com a Marinha do Brasil, em 2016: “Nos anos de 1933 e 1934, a Esquadrilha de Demonstração realizou exposições na maior parte dos estados do Sul, Sudeste, Nordeste e Norte do País, divulgando a Aviação Naval e sempre levantando grande entusiasmo popular”.

BOTAS VELHAS E PEIXES PODRES: OS JOCOSOS DESAFIOS ENTRE A AVIAÇÃO NAVAL E A AVIAÇÃO MILITAR

A Aviação Militar (a quinta Arma da Escola Militar do Realengo) do Exército Brasileiro acabou criando sua própria Esquadrilha de Demonstrações Aéreas, utilizando suas aeronaves Boeing Model 267, designadas no Exército de P-12.

Como as aeronaves de ambas as Aviações também eram utilizadas para a prática operacional do adestramento em combate aéreo, logo surgiu uma saudável e irreverente rivalidade entre os colegas – adversários que desembocavam em improvisadas e



Esquadilha Boeing na inauguração do Aeroporto de Montevideu (2JAN1933).

Imagem: Livro *Aviação Naval*, de Jackson Flores Jr.

divertidas sessões de combates aéreos entre seus aviadores e suas aviações.

Os Boeing P-12 da Aviação Militar decolavam do lendário Campo dos Afonsos (berço das Aviações do Brasil) e sobrevoavam o pátio do Centro da Aviação Naval do Rio de Janeiro, bombardeando-o com bem embalados peixes podres. Desafio prontamente aceito! Em seguida, eram os Aviadores Navais com seus Boeings C1B a atacarem os Afonsos, atingindo-o no Pátio da Bandeira com botas velhas.

Esses convites ao combate resultavam em aguerridos *dog-fights* sobre os aeródromos do adversário, porém breves, pois, ao terminar o combustível, era necessário regressar às bases.

COMANDANTE DJALMA PETIT: AVIADOR NAVAL – UM PRÍNCIPE DOS CÉUS



Tenente Djalma Fontes Cordovil Petit

Foto: DPHDM – Arquivo da Marinha.

O Capitão de Corveta Djalma Fontes Cordovil Petit (filho do Almirante Cordovil Petit) nasceu em 12 de maio de 1899, no Rio de Janeiro, então Distrito Federal, e sentou praça como Aspirante a Guarda-Marinha na Escola Naval em 8 de maio de 1914, formando-se 2º Tenente em 6 de novembro de 1918. Em 8 de março de 1932, foi promovido a Capitão de Corveta por merecimento e a Capitão de Fragata *post-mortem*. Deixou esposa, D. Clélia Aché Petit e filhos pequenos: Alfredo e Lenita.

O Comandante Djalma Petit fazia parte da primeira Turma de Aviadores Navais diplomados no Brasil, seguindo depois para a França, onde se aperfeiçoou na Escola de San Rafael do Armée de l'Air e na Itália, servindo durante 10 meses na 1ª Guerra Mundial (1914 a 1918), voando no famoso Esquadrão Cicognes (Cegonhas), francês – onde voaram pilotos como Georges Guynemer (ás francês com 53 vitórias) e Roland Garros, dentre outros – patrulhando o Canal da Mancha, sendo condecorado com a Cruz de Campanha, a Medalha da Vitória e a Coroa da Itália com a medalha de bronze por serviços distintos.

Era considerado um exímio piloto, aviador naval, entre os melhores da Marinha, caçador e instrutor. Um líder nato, calmo e sereno. Bom colega, reservado e apaixonado pela aviação.

Participou da chamada Revolta Protógenes Guimarães. Foi também Diretor e Instrutor de Voo do Aeroclube do Rio Grande do Norte.

Liderou a Esquadilha Corsários durante a Revolução Constitucionalista de 1932, envolvendo-se em combates e bombardeios a posições dos revoltosos; como Imediato do Centro da Aviação Naval do Rio de Janeiro, liderou, depois, a Esquadilha Boeing, de 1932 a 1934, quando veio a falecer, em 22 de abril de 1934 durante uma demonstração aérea ao término de um *looping* durante o 1º Congresso Brasileiro de Aeronáutica no Campo de Marte, em São Paulo, SP. Segundo diversos relatos e testemunhos de época, em periódicos como *O Correio de São Paulo* e *O Correio da Manhã* – RJ, dentre outros, o Comandante Djalma Petit teria optado por colidir com o solo a tentar a saída do *looping* rente ao solo em voo horizontal em direção à multidão a menos de 200 metros à sua frente, tendo evitado uma tragédia.

A perda do Comandante Djalma Petit causou grande comoção e pesar nacionais; seu ataúde foi carregado pelos ca-

bisbaixos Ministro da Marinha, Almirante Protógenes Guimarães, Ministro da Agricultura, Juarez Távora, Diretor da Aviação Naval, Almirante Adalberto Nunes, e pelo Capitão-Tenente Ernani do Amaral Peixoto.

FUTUROS OFICIAIS AVIADORES DA FAB: OS ALAS DO COMANDANTE PETIT

Com a dissolução da Esquadrilha Boeing, em 1934, após o fatídico acidente de 22 de abril, em que perderiam seu líder no Campo de Marte, os Capitães-Tenentes José Kahl Filho e Lauro Oriano Menescal foram enviados ao exterior para realizar curso de Estado-Maior.

Mais tarde, a partir da criação da Força Aérea Brasileira, em 1941, por opção, ambos passariam a integrar os quadros de Oficiais Aviadores da FAB, como maiores aviadores. Os dois teriam participação expressiva no patrulhamento do litoral do Brasil e do Atlântico Sul durante a 2ª Guerra Mundial (1939-1945), com carreiras destacadas e vitoriosas nos anos vindouros, sendo promovidos a Oficiais-Generais da FAB, com José Kahl Filho atingindo o posto de Major-Brigadeiro do Ar, e Lauro Oriano Menescal, o de Marechal do Ar.

LEMBRAI-VOS DA MARINHA DO BRASIL!

Com a criação do Ministério da Aeronáutica e seu braço armado – a Força Aérea Brasileira –, em 20 de janeiro de 1941, durante a 2ª Guerra Mundial, por decreto-lei do Presidente Getúlio Vargas, as Aviações Naval e Militar, bem como suas Reservas foram extintas, tendo seus efetivos de pessoal (aqueles que assim o desejassem), os meios materiais aéreos e de apoio, bases, máquinas, créditos etc., sido transferidos para o novo Ministério, assim como o pessoal e meios do Ministério de Viações e Obras Públicas, sob a direção do Ministro e advogado Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho.

Em 1971, com a transferência definitiva da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos no Rio de Janeiro/RJ para a Academia da Força Aérea (AFA), em Pirassununga/SP, a Marinha do Brasil doou para a nova sede um mastro similar àquele existente no lendário Campo dos Afonsos/RJ. Em 1974, o mastro foi realocado no Pátio do Corpo de Cadetes da Aeronáutica (CCAer), após uma solenidade de hasteamento da Bandeira Nacional para consagração do novo local, realizada pela equipe de serviço de Cadete-de-Dia. Desde então, a cerimônia da passagem de serviço de Cadete-de-Dia e do hasteamento do Pavilhão Nacional permanecem no Pátio da Bandeira, tradição realizada pelos Cadetes da Aeronáutica, diariamente.

Mantendo as tradições e também baseado na AFA, assim como um dia também já o fora na Escola de Aeronáutica dos Afonsos, está o EDA – ou Esquadrilha da Fumaça – para despertar, motivar e fomentar novas paixões, vocações e carreiras nos Cadetes da Aeronáutica, futuros Oficiais Aviadores. Perpetua-se, assim, o legado da Esquadrilha Boeing da Aviação

Naval da Marinha do Brasil, bem como o semblante sorridente e confiante do Comandante Djalma Petit captado nas fotos, ecoando pela eternidade!

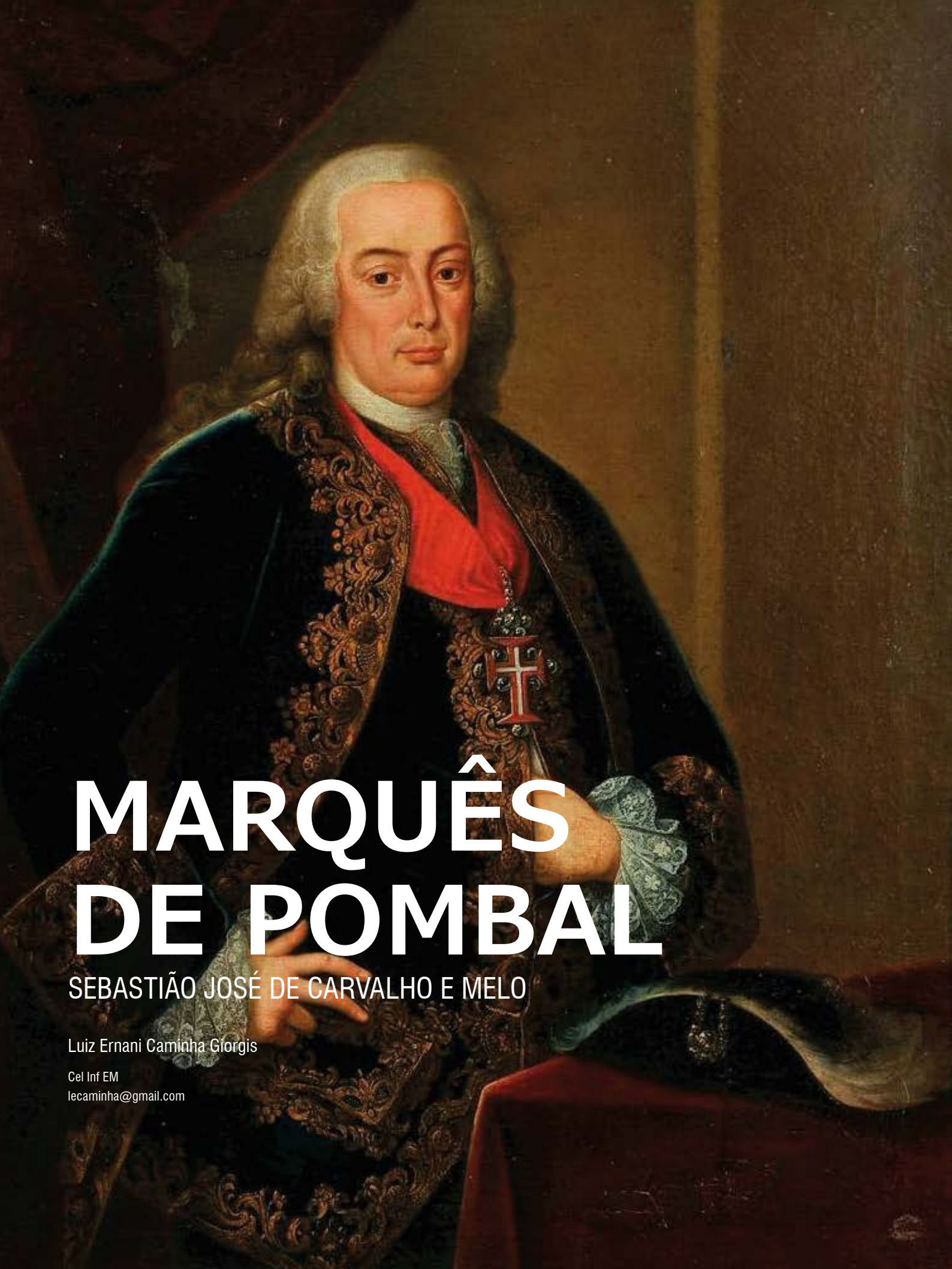
Naquele mastro da bandeira, doado pela Marinha do Brasil e que permanece no pátio do Corpo de Cadetes da Aeronáutica na Academia da Força Aérea, ladeado por quatro imponentes águias de tamanhos levemente diferentes, simbolizando os quatro árduos anos do período de formação e permanência naquela instituição, pode-se observar o brasão da Marinha, em bronze, com os seguintes dizeres: “LEMBRAI-VOS DA MARINHA”, ao que o Comandante Djalma Petit, levemente sorrindo, dos céus, acrescentaria o comando de “FUMAÇA... JÁ!”



Voo em formação dos pioneiros da Aviação Militar em 10 de setembro de 1934 (Aeronaves de Havilland DH60 Moth). No dorso, Tenente João Adil Oliveira; na ala direita, Capitão Nero Moura; e, na ala esquerda, Capitão Casimiro Montenegro Filho
Imagem: Wikimedia Commons.



O líder da Esquadrilha Boeing, Comte Djalma Petit (ao centro) e seus alas, CT José Kahl Filho (à esquerda) e CT Lauro Oriano Menescal (à direita), durante a visita de Getúlio Vargas a Fortaleza, em agosto de 1933. Ao fundo, Boeing CIB da Aviação Naval.
Imagem: Livro 100 anos da Aviação Naval, produzido pela FGV-RIO em parceria com a MB.



MARQUÊS DE POMBAL

SEBASTIÃO JOSÉ DE CARVALHO E MELO

Luiz Ernani Caminha Giorgis

Cel Inf EM
lecaminha@gmail.com

// O cultivo das atividades literárias constitui a base de todas as ciências, e em seu aperfeiçoamento consistem a reputação e a prosperidade dos reinos.”

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Estamos na Vila de Sernancelhe,¹ no dia 13 de maio do ano de 1699.

Nesse local e dia nasceu um menino que se tornaria, no século seguinte, um dos homens mais importantes da História de Portugal.

Filho de Manuel de Carvalho e Ataíde e de Dona Teresa Luisa de Mendonça e Melo, ao menino foi dado o nome, e registrado, de Sebastião José de Carvalho e Melo. Herdou ele o nome de seu avô, falecido em 19 de janeiro de 1719 na freguesia das Mercês.

O pai, Manuel, era de marinha e serviu nas armadas da costa portuguesa. Foi também Capitão de Cavalos (Coudel). Seus avoengos remotos foram um padre e uma mulher afrodescendente, talvez escrava, chamada Maria Fernandes.

O recém-nascido, primogênito do casal Manuel e Teresa, trazido para a capital, foi batizado 24 dias depois do nascimento, em 6 de junho, na Capela das Mercês, Lisboa.

Sebastião foi o mais velho de 12 irmãos. Destes, destacaram-se na história portuguesa Paulo Antônio de Carvalho e Mendonça (1702-1770), um clérigo que desempenhou as funções de monsenhor da Sé Patriarcal de Lisboa, e Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1701-1779).² Ambos foram fiéis colaboradores do irmão.

Conforme informações da Internet, apesar do berço nobre, a família não possuía grandes quantias de dinheiro. Sebastião, na juventude, estudou Direito na Faculdade de Leis e na Faculdade de Cânones da Universidade de Coimbra,³ e serviu no exército durante um curto período, quando chegou à graduação de cabo-de-esquadra.⁴

Já voltando a residir na capital, Sebastião José tornou-se um homem conhecido como “turbulento” até se casar, em 1723, com Dona Teresa Maria de Noronha e Bourbon Mendonça e Almada, uma senhora da sociedade lisboeta, sobrinha do Conde dos Arcos – Dom Luís de Lima e Brito Nogueira. Esta senhora já era viúva de Antônio Mendonça Furtado⁵ e 10 anos mais velha que Sebastião José. O casal não teve filhos.

Ajudado pelo tio – Paulo de Carvalho –, Sebastião aproximou-se da Corte portuguesa e passou a trabalhar na área diplomática.

Em algum momento da vida recebeu ele a alcunha de “Cabeleira”, e assim ficou conhecido.

Em 1737, com a morte do tio, Sebastião José recebeu um morgadio⁶ em Oeiras e em Sintra.

No ano seguinte, começou a brilhar a estrela de Sebastião José. Ele foi nomeado, pelo rei Dom João V, ministro⁷ de Portugal em Londres. Contava 39 anos de idade.

Os grandes eventos da vida desse personagem moldaram-lhe o espírito. Foram eles:

- a nomeação para ministro em Londres;
- o falecimento de sua esposa em 1739;
- a nomeação para ministro em Viena em 1745;
- o casamento em Viena com a nobre austríaca Eleonore Ernestine Eva Wolfganga Gräfin von und zu Daun auf Sassenheim und Callaborn;
- o retorno a Portugal em 1749 por concluída a missão em Viena;
- o nascimento de seus sete filhos com Eleonore Daun;
- a morte do Rei Dom João V e a posse de Dom José I;
- a nomeação para Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, cargo homólogo ao atual primeiro-ministro – este foi, com certeza, o evento mais importante;
- o terremoto de Lisboa em 1755, quando sua *performance* no governo foi notável;⁸
- a tentativa de regicídio em 1758, seu contexto e seus desdobramentos;
- a concessão do título de Conde de Oeiras em 1759;
- a contratação do Conde de Lippe para as reformas militares em Portugal;
- a concessão do título de Marquês de Pombal em 1769;

⁶ Que pertence ao que diz respeito ao morgado. Conjunto de bens de um morgado. Morgado ou morgadio: forma de organização familiar que cria uma linhagem, bem como um código para designar os seus sucessores, estatutos e comportamentos.

⁷ Embaixador.

⁸ Conforme o Dr. Corálio Bragança Pardo Cabeda, o Conde de Oeiras consultou a aliada Inglaterra para as reformas nas FA portuguesas. Londres indicou o Conde Guilherme de Schaumbourg-Lippe (Friedrich Wilhelm Ernst zu Schaumbourg-Lippe), militar competente, atualizado com o estado da arte e discípulo de Frederico II. O Conde de Lippe desembarcou em Lisboa em 3 de julho de 1762, acompanhado de dois batalhões suíços e de um grupo de oficiais, entre os quais os coronéis João Henrique Böhm e Diogo Jacques Funk, que teriam papel de destaque na reconquista da Vila de Rio Grande e da Ilha de Santa Catarina aos espanhóis no RS, em 02 de abril de 1776. Comissionado como Marechal-General, o Conde de Lippe passou a desenvolver intensa atividade no reerguimento do exército português, tendo de enfrentar e vencer muitos obstáculos, como a má vontade dos vedores, intendentess encarregados dos suprimentos e pagamento da tropa, e a resistência passiva de oficiais.

¹ Vila portuguesa localizada na sub-região do Douro, pertencendo à região do Norte e ao distrito de Viseu. É sede do município homônimo.

² Foi governador geral do Estado do Grão-Pará e Maranhão de 1751 a 1759.

³ Mário Domingues, escritor luso, nega esta possibilidade.

⁴ Comandante de uma das duas esquadras do Grupo de Combate (GC) das tropas de Infantaria. Hoje, simplesmente, Cabo.

⁵ Não confundir com Antônio Carlos Furtado de Mendonça (1728-1803), militar e administrador colonial português que foi, no Brasil, Comandante do Regimento de Moura.

- a decisão de mandar construir o Forte Príncipe da Beira na Amazônia;⁹
- a morte do rei Dom José I, a 24 de fevereiro de 1777, a aclamação de Dona Maria I;
- a perda de suas funções; e
- a Viradeira, política de reversão das obras, leis e ordens de Pombal em todos os 27 anos nos quais foi Secretário de Dom José I.

O PRIMEIRO MINISTRO E O BRASIL

Embora nunca tenha colocado os pés na colônia brasileira, Sebastião José de Carvalho e Melo fez valer a sua autoridade e muito fez pelo Brasil. Suas obras foram relevantes para o progresso da colônia, e algumas ainda se fazem sentir, mesmo 276 anos depois da sua posse como o homem mais poderoso da Corte de Dom José I.

Vejamos, de maneira bem objetiva, quais foram essas providências, ordens, cartas-régias, leis, decretos etc., pelo menos as principais. Neste item, vamos nos utilizar da obra *O Marquês de Pombal e a Unificação do Brasil* (Lisboa: Livraria Bertrand, Temas e Debates, 2024), de José Eduardo Franco e Luiz Eduardo Oliveira.

De maneira genérica, as grandes obras de Pombal foram, entre outras, a erradicação de focos de oposição e experiências de controle do território português; a redefinição da geografia colonial de tutela política ibérica; e a estatização da administração de toda a América portuguesa.

Objetivamente, as seguintes:

- a imposição de uma língua única, o português, e a proibição de outros idiomas nativos;
- o estabelecimento do ensino público, em detrimento das instituições privadas, nomeadamente os muitos colégios dos Jesuítas então extintos;
- a criação de companhias monopolistas para controle pleno do Estado, por meio de uma oligarquia de poder econômico, para ter sob a alçada da Coroa os setores vitais da economia;
- a manutenção de uma política de ensino superior elitista e centralista que manteve apenas uma universidade na

metrópole, obrigando os estudantes brasileiros a obter os graus acadêmicos em Coimbra;

- a difusão de uma propaganda que fazia uma releitura histórica de um passado decadente dominado pelos jesuítas;
- a afirmação da bondade da política iluminista, que teria instaurado um tempo novo e gerado um homem novo, liberto dos grilhões do obscurantismo e da falta de liberdade pensante;
- diversas leis de 1757 e 1758 impondo a defesa da liberdade dos índios, dentre as quais a Lei do Diretório, de 27 de agosto de 1758;¹⁰
- a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em agosto de 1755;
- junto com a anterior, apoio à livre-iniciativa do comércio dos índios;
- no campo cultural, a reforma da Universidade de Coimbra;
- a abolição dos últimos direitos feudais e reversão das capitanias restantes para o Estado português;
- a emancipação dos índios do Pará e do Maranhão e, em seguida, de todos do Brasil;
- a expulsão dos jesuítas em 1759 e a derrota de seus planos antinacionais (a primeira missão jesuítica no exterior aconteceu no Brasil);
- a revogação da administração temporal conjugada com a administração espiritual nas mãos de religiosos missionários (jesuítas e de outras ordens);
- o fim dos aldeamentos missionários, entendidos como princípios de separatismos;
- o aumento das facilidades para viagens do e para o Brasil;
- a criação das companhias gerais de comércio tais quais as do Pará, do Maranhão, de Pernambuco e da Paraíba;
- a vinda para o Brasil dos discípulos do Conde de Lippe, os quais introduziram muitos melhoramentos nas forças militares luso-brasileiras (ver nota de rodapé 8);

¹⁰ A Lei do Diretório (ou Diretório dos Índios), oficializada por um alvará de 17 de agosto de 1758 (embora originalmente publicada em 1757), foi uma política pombalina que extinguiu o poder temporal dos jesuítas. Ela transformou os aldeamentos em vilas e impôs a integração forçada e a assimilação cultural dos indígenas à sociedade portuguesa. A legislação implementou mudanças drásticas no cotidiano das comunidades nativas: os missionários foram substituídos por “diretores” leigos, que controlavam a vida civil, o trabalho e a economia dos aldeamentos; foi decretada a obrigatoriedade do uso da língua portuguesa, proibindo o uso da “Língua Geral” (tupi); os indígenas passaram a ser considerados súditos da Coroa, devendo trabalhar para particulares ou para o Estado, recebendo salários administrados pelo diretor; o Diretório estimulava o casamento entre indígenas e colonos brancos com o objetivo de “abrasileirar” e apagar as distinções culturais. Estas diretrizes foram elaboradas pelo irmão do Marquês de Pombal, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, inicialmente para o Estado do Maranhão e Grão-Pará, e estendidas para o restante do Brasil. O documento completo está disponível no artigo acadêmico sobre o Diretório de 1758 da USP.

⁹ O Real Forte Príncipe da Beira, localizado em Costa Marques (RO), às margens do Rio Guaporé, é a maior edificação militar portuguesa construída fora da Europa. Erguido entre 1776 e 1783, foi um pilar da política do Marquês de Pombal para demarcar e proteger as fronteiras na Amazônia contra incursões espanholas. O nome homenageia Dom José de Bragança, o Príncipe da Beira e herdeiro da Coroa. A Política Pombalina foi a de erigir o forte estrategicamente posicionado, após o Tratado de Madrid, o qual serviu para garantir a soberania territorial portuguesa na Bacia Amazônica. Com quase 1km de extensão, a fortaleza possui impressionantes muralhas e quatro baluartes projetados para defesa tática. O monumento é tombado pelo Iphan desde 1937 e recebeu o título de Proteção Reforçada da UNESCO. O Exército Brasileiro mantém uma guarnição no local e conduz trabalhos de conservação. Neste ano de 2026 o forte completa 250 anos do início da construção.

Estátua do
Marquês de
Pombal em
Lisboa.

- a elevação da colônia ao *status* de vice-reinado com a mudança da capital para o sul;¹¹
- bem como a criação de órgãos reguladores de governo e também de escolas públicas;
- o aumento do cuidado com as questões de fronteiras ao sul e ao norte (ver nota 9);
- o reforço da política de impostos sobre o ouro: antes de circular, o ouro minerado precisava passar por um reconhecimento governamental, então, ele era fundido e 20% do total – um quinto – já acabava automaticamente retido com a cobrança de impostos, era o chamado “quinto dos infernos”, na expressão popular, que já existia desde o século XVI.

CONCLUSÕES

Sebastião José de Carvalho e Melo foi um homem destemido, bipolar (não no sentido psiquiátrico), cruel, autoritário, despótico, relativamente esclarecido, iluminista, controverso, estadista, diplomático, combinou monarquia absolutista com o racionalismo iluminista, ditatorial, prospectivo, centralizador, polarizador, patriota, nacionalista, educador etc.

Muitas realizações suas, em Portugal e no Brasil, existem até hoje ou, pelo menos, os seus reflexos. Salvo melhor juízo, o Brasil muito deve ao Marquês de Pombal.

Basta andar por Lisboa, pelos museus, e se poderá comprovar o que representou Pombal para a formação de Portugal nos séculos XVIII e seguintes. A presença dele é inegável.

O monumento abaixo teve uma grande motivação: as obras de Pombal em função do terremoto e do tsunami que atingiram Lisboa e arredores em 1755.

Ao lado, o maior monumento dedicado a um governante português erigido no centro de Lisboa.

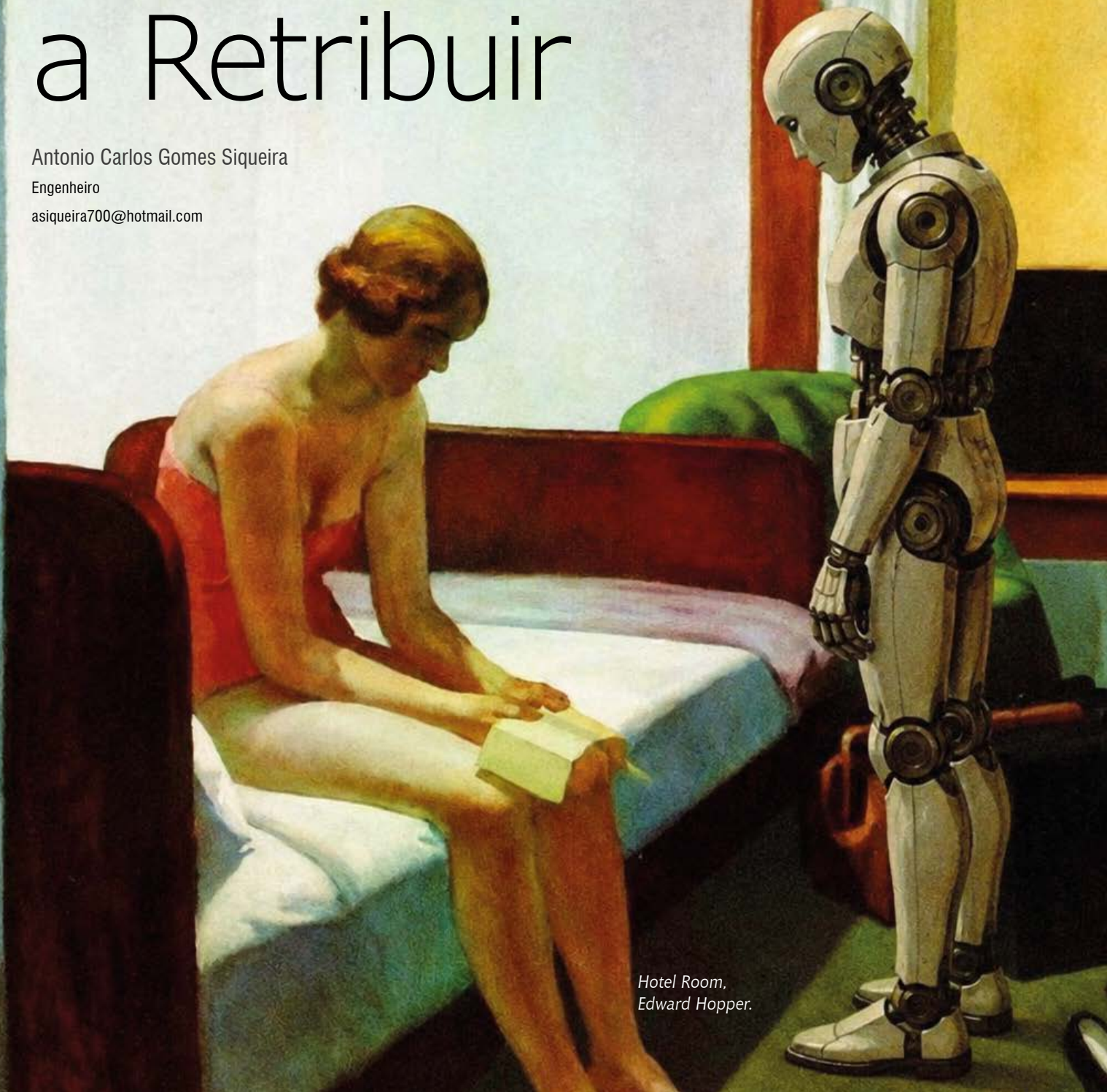
¹¹ Transferência da capital da colônia para o Rio de Janeiro, oficializada em 1763.

Quando as Máquinas Começam a Retribuir

Antonio Carlos Gomes Siqueira

Engenheiro

asiqueira700@hotmail.com



*Hotel Room,
Edward Hopper.*

Durante quase um século, nós aprendemos a usar máquinas digitais aprendendo primeiro a falar a linguagem delas. No começo, isso significava interruptores, cartões perfurados, código de máquina e instruções que apenas poucos especialistas dominavam. Depois vieram linguagens como FORTRAN, COBOL, C e C++, e quem viveu diferentes fases da computação certamente se lembra de quantas vezes tivemos de aprender uma nova maneira de dizer à máquina exatamente o que queríamos que ela fizesse.

Depois vieram os sistemas operacionais, as linhas de comando, os menus, os ícones, o *mouse*, as interfaces gráficas, as telas sensíveis ao toque e os *smartphones*. A cada geração, a interação ficava mais simples. Mas uma característica permanecia: nós ainda precisávamos aprender como operar a tecnologia.

Precisávamos conhecer comandos, entender regras, escolher opções, preencher campos e seguir os caminhos definidos pelos sistemas. Mudaram as máquinas, mudaram as interfaces e mudaram os dispositivos, mas a lógica fundamental permaneceu durante décadas: nós precisávamos nos adaptar à tecnologia para conseguir utilizá-la.

Foi assim que construímos nossa relação com as máquinas. Primeiro criamos sistemas capazes de executar instruções. Depois passamos décadas criando maneiras melhores de fornecer essas instruções. O desenvolvimento tecnológico pode ser visto, em parte, como uma longa tentativa de diminuir a distância entre aquilo que uma pessoa quer fazer e aquilo que uma máquina consegue compreender.

E fizemos isso muito bem.

Ensinamos as máquinas a calcular, armazenar, organizar, analisar, reconhecer imagens, processar sons e compreender diferentes formas de linguagem. Nossos melhores engenheiros e cientistas criaram os sistemas. Nossos melhores programadores escreveram bilhões de linhas de código. Também os mais talentosos escritores, artistas e pesquisadores contribuíram para alimentar essas tecnologias com conhecimento. Demos às máquinas nossas palavras, nossas imagens, nossos sons, nossas experiências e uma quantidade extraordinária de informação sobre o nosso mundo.

Agora essa relação mudou.

Não porque uma máquina tenha decidido alguma coisa, mas porque construímos tecnologias capazes de trabalhar de uma maneira muito mais próxima da nossa forma natural de comunicação. Em vez de sempre precisarmos aprender como dar instruções a uma máquina, estamos construindo sistemas capazes de compreender como nos comunicamos.

Essa mudança é enorme.

E ela não está acontecendo apenas nos computadores. Está nos telefones, nos fones de ouvido, nos relógios, nos óculos, nos sensores, nos veículos, nos dispositivos vestíveis e em interfaces que ainda estão sendo desenvolvidas. A inteligência artificial está se tornando uma camada de inteligência presente em diferentes

máquinas e dispositivos, em vez de estar confinada a uma tela ou a um computador.

Isso muda também a maneira como pensamos sobre tecnologia.

Pense em alguém que chega a um novo país sem dominar o idioma local. Para essa pessoa, a língua não é apenas uma ferramenta de comunicação. Ela está presente em praticamente todos os aspectos da vida. Uma conversa com um professor, uma consulta médica, uma entrevista de emprego, uma reunião, uma conversa com um vizinho ou uma situação burocrática podem se transformar em desafios muito maiores simplesmente porque a pessoa ainda não consegue se expressar ou compreender com naturalidade.

Para um imigrante, portanto, a tradução não é apenas uma questão de conveniência. É uma porta de entrada para a participação.

Aprender uma língua significa muito mais do que memorizar palavras, significa descobrir uma cultura, compreender seus valores, reconhecer referências, entender sua história, perceber o humor, os costumes e os códigos sociais, e aprender como as pessoas daquela sociedade se relacionam. Uma língua carrega dentro dela uma maneira de enxergar o mundo.

Uma pessoa pode aprender inglês e ainda não entender por que Shakespeare é tão importante para a cultura de um país ou não compreender determinadas referências que aparecem naturalmente em uma conversa. Pode conhecer as palavras de uma frase e ainda assim não compreender a ideia por trás dela. O mesmo acontece quando alguém precisa compreender Kant, Tolstói ou Fernando Pessoa. Não basta traduzir as palavras. É preciso compreender o contexto, as ideias, os valores e a importância que essas obras e esses autores adquiriram dentro de uma cultura.

É aí que a inteligência artificial deixa de ser apenas uma ferramenta de tradução e se transforma em uma ponte entre culturas. Ela pode explicar referências, contextualizar ideias e ajudar uma pessoa que chegou de outro país a compreender não apenas o que está sendo dito, mas por que aquilo é importante para as pessoas que estão dizendo.

Esse processo é fundamental para a assimilação e, principalmente, para a participação. Uma pessoa passa a entender referências que antes desconhecia, reconhece aquilo que é valorizado, compreende o humor, percebe diferenças de comportamento e encontra seu próprio lugar naquela sociedade. Isso não significa abandonar a cultura de origem. Significa acrescentar uma nova camada à própria identidade.

Para um imigrante, a tecnologia representa muito mais do que a capacidade de traduzir uma frase. Ela ajuda a atravessar a distância entre chegar e participar, entre ouvir e compreender, entre estar presente e sentir-se parte.

E participar cria relações. Quando conseguimos conversar, compartilhamos experiências. Quando compartilhamos experiências, começamos a construir vínculos. É por meio desses vínculos

que uma pessoa passa a compreender e ser compreendida, a ser aceita e, finalmente, a sentir que pertence.

É nesse ponto que vejo uma dimensão particularmente importante da inteligência artificial: o companheirismo.

Durante muito tempo, pensamos na tecnologia como uma ferramenta que usamos quando precisamos realizar uma tarefa. Essa relação está mudando. A inteligência artificial pode estar presente no dispositivo que carregamos, no fone que usamos, nos óculos que colocamos ou em qualquer outra interface que faça parte da nossa vida.

Estamos criando uma relação diferente. Não uma máquina que tenta substituir as pessoas, nem uma inteligência artificial que precisa chamar nossa atenção o tempo inteiro, mas uma tecnologia que permanece disponível quando precisamos dela.

Um companheiro não precisa falar continuamente. Ele está presente quando necessário e permanece em silêncio quando não é necessário.

Essa é uma das características mais importantes dessa nova geração de tecnologia: estar presente sem interferir.

A voz é especialmente importante nesse processo porque falar é uma das formas mais naturais de comunicação humana. Não precisamos aprender uma interface para conversar. Desde crianças, aprendemos a utilizar palavras, pausas, ritmo, volume e entonação para expressar pensamentos e emoções. A voz também carrega informações que não estão necessariamente nas palavras. Podemos reconhecer uma pessoa pelo som da sua voz, perceber preocupação, entusiasmo ou tristeza e entender quando alguém está brincando ou falando seriamente.

É essa visão que está por trás do Ald Human Voice, projeto que venho desenvolvendo. Ald combina inteligência artificial, processamento de áudio, reconhecimento de fala, tradução, texto para voz, gravação e conexão com diferentes dispositivos de áudio. Mas essas tecnologias são meios. O objetivo é permitir que a tecnologia ajude a comunicação humana sem se transformar em uma nova barreira entre as pessoas.

Imagine duas pessoas frente a frente que não falam o mesmo idioma. Hoje, normalmente uma delas precisa pegar o telefone, abrir um aplicativo, selecionar uma língua, falar, esperar a tradução e olhar para a tela. Funciona, mas a tecnologia se torna parte visível da conversa.

Agora imagine que a pessoa simplesmente fale e a tradução seja entregue diretamente ao ouvido do interlocutor por meio de fones ou outro dispositivo vestível. As duas pessoas continuam olhando uma para a outra, percebendo expressões, gestos e

emoções. A inteligência artificial está trabalhando, mas não está comandando a interação.

Essa é uma diferença fundamental.

Durante décadas, a tecnologia nos pediu atenção para poder nos ajudar. A próxima geração de tecnologia devolve essa atenção ao mundo real.

Criamos máquinas e dispositivos para ampliar nossas capacidades e redes para conectar pessoas, mas também criamos uma cultura na qual frequentemente olhamos mais para as telas do que para quem está diante de nós. A inteligência artificial muda essa relação.

Ela traduz sem exigir que olhemos para uma tela. Ajuda alguém a ouvir sem interromper uma conversa. Registra uma informação sem exigir que paremos para escrever. Reconhece o que está acontecendo ao nosso redor e oferece ajuda quando é necessária.

A tecnologia deixa de ser o destino da nossa atenção e passa a ser o meio para que nossa atenção permaneça onde realmente importa.

Essa ideia se estende muito além dos imigrantes. Pessoas mais velhas, viajantes, pessoas com dificuldades auditivas, famílias que falam idiomas diferentes e qualquer pessoa que encontre uma barreira de comunicação se beneficia de uma tecnologia que trabalha discretamente ao seu lado.

Esse é o verdadeiro significado de retribuir.

Durante décadas, construímos máquinas e dispositivos para ampliar nossas capacidades. Alimentamos essas tecnologias com conhecimento, linguagem, imagens, sons e experiências humanas. Agora utilizamos toda essa capacidade não apenas para produzir mais ou trabalhar mais rápido, mas para aproximar pessoas.

Para facilitar a participação. Para diminuir barreiras culturais e linguísticas. Para ajudar alguém a compreender e ser compreendido. Para transformar presença em pertencimento.

E para criar uma tecnologia que esteja sempre disponível sem estar sempre exigindo nossa atenção – uma presença discreta, quase um companheiro, que nos ajuda a permanecer conectados com o mundo e com as pessoas ao nosso redor.

O verdadeiro avanço não está em fazer a inteligência artificial parecer humana. Está em fazer com que a tecnologia se torne mais humana na maneira como serve às pessoas.

Nós passamos quase um século aprendendo a falar com as máquinas.

Agora estamos construindo máquinas capazes de nos compreender de uma maneira que nos permite olhar novamente uns para os outros.

Eles aprenderam conosco.

Agora estão começando a retribuir.

SHOW BRASILIDADES CELEBRA OS 80 ANOS DO CLUBE DE AERONÁUTICA

No dia 5 de agosto, data em que o Clube de Aeronáutica completou oficialmente 80 anos de fundação, a Sede Central recebeu mais de 100 convidados para uma manhã especialmente dedicada à música, à cultura e à celebração da história do CAER.

O Show Brasilidades levou ao Salão Costa Hall um espetáculo concebido como uma homenagem à riqueza da música brasileira, percorrendo a obra de grandes nomes como Villa-Lobos, Pixinguinha e Tom Jobim, entre outros compositores que ajudaram a construir a identidade musical do País.

No palco, os cantores Carla Rizzi e Fernando Portari conduziram o público por esse percurso musical, acompanhados pelo Quinteto da Orquestra Sinfônica Jovem do Rio de Janeiro, sob regência e ao piano do Maestro Cypano Sales. A apresentação ficou a cargo de Fernando Bicudo.

A qualidade das interpretações e a seleção do repertório proporcionaram momentos de emoção ao público, transformando a manhã em um encontro entre música, memória e brasilidade. Em uma data tão significativa, o espetáculo ganhou ainda mais simbolismo ao unir a celebração da cultura nacional à comemoração das oito décadas de trajetória do Clube.

Realizado como parte da programação comemorativa dos 80 anos do Clube de Aeronáutica, o Show Brasilidades ficará entre os momentos marcantes deste ano histórico, unindo música e cultura à celebração de uma trajetória que atravessa oito décadas.





POR UMA BÚSSOLA MORAL PARA O PAÍS

Ives Gandra

Jurista

igm@gandramartins.adv.br

Uma especialidade do terceiro mandato do governo Lula é gerar déficits, o que faz permanentemente.

O governo anterior gerava superávits, tanto que suas contas públicas eram equilibradas. Já este governo, apesar dos empréstimos e do aumento de tributação, tem gerado déficits. O déficit do mês de novembro, por exemplo, foi muito mais grave porque o mercado esperava um saldo negativo de 13 bilhões de reais, mas ele foi de 20 bilhões.

Ainda assim, o governo continua expandindo os gastos. Os Correios, por exemplo, que chegaram a dar lucro durante o governo Bolsonaro, têm apresentado enormes prejuízos: pediram 12 bilhões de reais, estão solicitando mais 8 bilhões e é possível

que necessitem, ainda, de mais aportes. Esse cenário gera intranquilidade no mercado financeiro.

É interessante notar que também aumentam, com grande frequência, os benefícios destinados aos mais diversos setores. Um exemplo é o Poder Judiciário brasileiro, que é o mais caro do mundo. Enquanto a média mundial de gastos com o Judiciário é da ordem de 0,28% do PIB, levantamentos recentes mostram que o sistema brasileiro custa 1,55% do PIB, ou seja, cinco vezes mais do que a média global.

É possível perceber, portanto, que continuamos a gastar dinheiro que não temos. Por isso, na minha tese de doutoramento, defendida em 1982 – a primeira da Universidade Mackenzie –, afirmei que o tributo é uma norma de rejeição social. Pagamos ao

Estado para que ele realize serviços públicos em prol do próprio Estado: em primeiro lugar, para beneficiar os detentores do poder; em segundo lugar, para cobrir a corrupção, que é, muitas vezes, o destino do dinheiro que somos compelidos a pagar.

Outro exemplo emblemático é o INSS, em que, na prática, nós, contribuintes, entregamos nossos recursos ao governo, mas grupos específicos se aproveitam do sistema previdenciário. Agora, em vez de se reaver o montante daqueles que se locupletaram, penaliza-se novamente os contribuintes para se ressarcir os lesados. É por essa razão que o tributo se manifesta como uma norma de rejeição social: o cidadão é duplamente onerado para cobrir a ineficiência ou o dolo na gestão pública.

Todos somos compelidos a pagar tributos em patamares muito superiores ao que o Estado necessitaria para a prestação de serviços públicos essenciais. Esse excedente sustenta benesses e privilégios dos detentores do poder, além de alimentar o ralo da corrupção. Afinal, a realidade dos fatos desmente qualquer narrativa de integridade, especialmente quando confrontada com o volume de recursos desviados em esquemas como o Petrolão, o Mensalão e os revelados pela Operação Lava Jato.

Embora determinadas provas tenham sido anuladas por tecnicismos ou questões estritamente processuais, a materialidade dos fatos permanece incontestável: os registros e as evidências continuam a existir. Esse ciclo de impunidade e privilégio se renova em episódios recentes, como os que envolvem o INSS. Observamos, mais uma vez, a ascensão daqueles que orbitam as esferas do poder, beneficiando-se de contratos milionários firmados sob o manto da influência e da proximidade com o Estado.

Na minha tese de doutoramento, sustentei a premissa de que o tributo configura, em essência, uma norma de rejeição social. Esta tese não nega a imprescindibilidade do imposto para a manutenção da sociedade: o tributo é necessário e fundamental.

Contudo, a rejeição nasce da percepção de que o cidadão é compelido a pagar muito além do que seria justo, apenas para alimentar uma máquina pública perdulária e ineficiente. Pagamos para ter um Estado prestador de serviços, pois essa é a contrapartida ética e jurídica do sistema tributário, mas o que recebemos é o fardo de sustentar uma estrutura que consome recursos sem devolver o devido amparo à cidadania.

A tese, originalmente apresentada em 1982, continua atual, lembrando-se a obra organizada por Marcelo Magalhães Peixoto, que reuniu 50 professores em homenagem aos meus 90 anos – incluindo dois ministros do Supremo Tribunal Federal – para debatê-lo. O ponto central dessas discussões é a premissa de que o tributo deve ser compreendido como uma “norma de rejeição social” e de imposição tributária, um conceito que continua a desafiar e a pautar a doutrina jurídica nacional.

Diferente do que pregava no século XIX, a questão não é meramente afirmar que o tributo é sempre devido por uma obrigação. É evidente que o tributo é devido; todavia, sua importância reside no fato de ser um instrumento necessário e fundamental para que o Estado possa prover serviços à sociedade.

Contudo, o que enfrentamos hoje é uma carga tributária desmedida. Existe uma parcela da arrecadação destinada, de fato, ao custeio dos serviços públicos essenciais; entretanto, há uma fração considerável que serve apenas para sustentar mordomias e privilegiar a *entourage* do governo. É esse sistema que permite que grupos de influência se aposentem ou se locupletem por meio de contratos milionários, transformando o sacrifício do contribuinte em fonte de enriquecimento para uma casta protegida.

Somado a isso, enfrentamos a chaga da corrupção que, embora tenha sido alvo de um enfrentamento vigoroso em passado recente, esbarrou na resistência tenaz daqueles que se recusam a combatê-la. A força do estamento que se beneficia do *status quo* foi tão avassaladora que os movimentos de combate sistêmico à corrupção – outrora celebrados internacionalmente como exemplos de avanço institucional – acabaram neutralizados. No cenário doméstico, esse esforço resultou em um vazio de impunidade.

Estou perfeitamente consciente de que essas palavras emanam de um simples professor de província. No entanto, falo como alguém que dedicou e continua dedicando – 62 anos de sua vida à cátedra universitária, orgulhando-me profundamente de ser, antes de tudo, um professor universitário.

Minhas manifestações podem parecer um clamor isolado no deserto, insurgindo-se contra uma realidade que, infelizmente, golpeia a dignidade de todos os brasileiros. Contudo, enquanto não me calarem, persistirei na defesa intransigente da moralidade pública.

Refiro-me ao alicerce escrito no artigo 37 da nossa Constituição: o princípio da eficiência, que exige resultados; o da publicidade, para que a luz do escrutínio popular penetre as entranhas do governo; e o da impessoalidade, que veda o uso da máquina pública para favorecer pessoas próximas ao poder. Estes não são meros conceitos abstratos, mas os pilares fundamentais da nossa Carta Magna estabelecidos pelos constituintes para balizar o dever de quem administra a coisa pública.

Em suma, continuarei a erguer a minha voz. Tenho plena consciência de que ela ressoa como um clamor isolado no deserto. No entanto, encontro alento nos leitores e amigos que, com fidelidade, acompanham minhas reflexões e manifestações. São mentes atentas que, independentemente da minha idade, caminham ao meu lado nesta jornada.

Reitero o meu compromisso inabalável com a defesa dos feridos princípios. Faço-o, porém, sob uma premissa inegociável: não ataco pessoas, mas sim, fatos; não critico indivíduos, critico atos, pois a minha luta não é movida por ressentimentos pessoais, mas pelo dever de restaurar a moralidade pública.

Minha esperança é que essas mesmas pessoas, cujas ações e fatos hoje sou forçado a criticar, possam, enfim, despertar para uma reflexão mais profunda sobre o amanhã. Que elas compreendam que o futuro exige o desprendimento das vaidades imediatas e a renúncia aos interesses particulares. Aspiro o dia em que o bem comum deixe de ser um conceito abstrato para se tornar a bússola que orienta aqueles que detêm o destino do nosso país.



AVIAÇÃO REGIONAL

Cmte Decio Corrêa

Ex-presidente do CONAR – Congresso Nacional de Aviação Regional
decio@deltafoxeventos.com.br

Pode-se dizer que o termo aviação regional começou a ser desenhado a partir da década de 1960 com a política de expansão da indústria nacional empreendida pelo Governo Federal. A criação do Instituto Tecnológico de Aeronáutica – ITA e do Centro Técnico Aeroespacial – CTA, frutos do empreendedorismo e do espírito visionário do Brigadeiro Casimiro Montenegro Filho, forjou uma plêiade de jovens idealistas, liderados pelo engenheiro aeronáutico Ozires Silva que, sob o comando do francês Max Holste, começaram a alicerçar o que viria a se constituir e uma das três maiores indústrias aeronáuticas do mundo.

Há que se ressaltar que a base do sucesso desse empreendimento deveu-se ao conceito inicial do projeto: 1 – A aeronave

em desenvolvimento não deveria atender apenas as encomendas da Força Aérea Brasileira. 2 – Deveria ser uma aeronave que pudesse atender às necessidades da aviação civil. 3 – Deveria ser também uma aeronave que viesse a atender às necessidades do mercado internacional e pudesse ser exportada. Apesar de ter esse conceito como objetivo do projeto, eles não sabiam que ali estava nascendo à primeira aeronave Regional Airliner do mundo.

O protótipo do Bandeirante voou no dia 22 de outubro de 1968 e a Empresa Brasileira de Aeronáutica – Embraer foi fundada em 1969, dando início à saga do Emb 110 Bandeirante, que viria a ser o primeiro grande sucesso da empresa com a produção de 501 aeronaves. Vale lembrar que o produto desse conceito esteve



Força Aérea Brasileira/Sgt. Simo

com plataforma principal de um dos mais importantes projetos de ampliação da malha aeroviária brasileira, o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional – SITAR, que funcionou de 1975 a 1999 e foi responsável por uma revolução no transporte aéreo regular brasileiro. Entre 1957 e 1975, com a criação do SITAR, o número de cidades atendidas por linhas aéreas regulares havia caído de 441 para apenas 75 cidades. Em 1992 começou o processo de flexibilização do setor e, novamente, as manobras de bastidores conseguiram ir exaurindo o SITAR, que terminou definitivamente em 1999. Como resultado, a falta de regras e o conceito claro de aviação regional, resultaram no encerramento de 14 das 17 empresas regionais existentes no Brasil, nos últimos 10 anos – perdemos 1,4 das empresas aéreas regionais por ano.

Em seu excelente artigo sobre aviação regional, publicado na edição 162 da revista *Aero Magazine*, Sergio Quintanilha chama a atenção para o fato de contarmos com apenas cinco empresas aéreas regionais, com uma frota de 17 aeronaves, para atendermos às 270 cidades pretendidas pelo plano do Governo. Também alerta para o fato de a frota brasileira de aeronaves comerciais, incluindo as que fazem voos internacionais, serem cerca de 400 aeronaves, enquanto a frota de aeronaves empregadas nas linhas aéreas americanas ser de 5.200 aeronaves, e apenas a frota de aviação regional ser de 1.882 aeronaves, sendo 1.635 jatos e 247 turboélices. Outro dado muito importante a ser considerado para o êxito do plano regional é o fato de uma das estrelas da frota americana ser o nosso Embraer ERJ 145, com um total de 454 aeronaves, o ERJ 135 com 37 assentos e até uma frota de 50 Emb 120 Brasília.

Outra estrela é o Bombardier CRJ 100/200 com uma frota de 585 aeronaves. Somente as frotas dos três modelos da Embraer e outros três da Bombardier somam 1.747 aeronaves, com uma oferta diária de 100.335 assentos. Isto equivale a dizer que apenas a Embraer e a Bombardier fornecem 72% das aeronaves da frota regional americana e são responsáveis por uma oferta de 100.335 assentos diários, ou 3 milhões de assentos mensais, segundo levantamentos do Quintanilha.

Com uma extensão territorial pouco maior do que a brasileira, esses números nos forçam a uma reflexão: apesar das diferenças de ordem econômica, algo de muito errado vem acontecendo conosco, em termos de transporte aéreo. Nestes últimos 15 anos falimos a Varig, a Vasp, a Transbrasil e outras 14 companhias regionais. Enquanto o crescimento demográfico chegou próximo de 200 milhões de brasileiros e a nossa economia se estabilizou e voltou a crescer, nossa infraestrutura aeroportuária foi sendo sucateada, e nossas empresas, desnacionalizadas. Para um país de dimensões continentais como o Brasil, torna-se urgente a criação de uma Política Nacional de Aviação Regional para darmos mobilidade, sustentação econômica e integração nacional. Transporte aéreo é um direito do cidadão brasileiro, e estratégico para o país na sua integração e no seu desenvolvimento. Nesse sentido, deverá ser encarado pelo governo com responsabilidade e “rédeas curtas”. Haverá fortes interesses pretendendo sabotar a criação de novas empresas “genuinamente regionais”. Não há necessidade de “reinventarmos a roda”. Basta mirarmos no sistema de aviação regional dos nossos irmãos do Norte.

A China de Hoje e de Amanhã

Reis Friede

Desembargador
reisfriede@hotmail.com

A China contemporânea é irradiadora de um modelo singular de organização política, econômica e social. Trata-se de uma experiência fundada em uma meritocracia altamente competitiva, associada a um Estado centralizado e à primazia dos resultados coletivos sobre a liberdade individual. Diferentemente de tudo aquilo que o Ocidente experimentou ao longo de sua trajetória democrática, Pequim parece construir o que se convencionou denominar “democracia de resultados”, cuja legitimidade não decorre da escolha popular direta de governantes, mas da capacidade do Estado de produzir prosperidade, estabilidade e desenvolvimento.

O contraste com as democracias liberais ocidentais é evidente. O cidadão chinês não escolhe diretamente seus dirigentes nacionais por meio de eleições competitivas entre diferentes partidos políticos. O Partido Comunista Chinês permanece como núcleo incontornável do sistema político, exercendo o controle sobre as principais instituições do Estado e sobre as grandes diretrizes da sociedade. Seus mais de 100 milhões de integrantes

representam, ainda assim, apenas uma parcela minoritária da população chinesa. A grande maioria, portanto, permanece fora da estrutura partidária formal que define os rumos políticos do país.

Isso não significa, necessariamente, que a população chinesa seja absolutamente passiva diante do sistema. A relação entre sociedade e Estado na China é muito mais complexa e bem diferente daquela experimentada pelo Ocidente. O governo procura obter legitimidade por meio de crescimento econômico, redução da pobreza, estabilidade social, nacionalismo e, cada vez mais, pela percepção de que o país recuperou uma posição de protagonismo no sistema internacional. A legitimidade política chinesa, nesse sentido, não está primordialmente assentada no princípio da alternância eleitoral, mas na capacidade de entregar resultados.

É justamente nesse ponto que reside uma das características mais intrigantes da experiência chinesa. Ao longo das últimas décadas, a China demonstrou extraordinária capacidade de transformar crises, limitações e adversidades em oportunidades de desenvolvimento. A abertura econômica iniciada no final da



década de 1970, a incorporação progressiva dos mecanismos de mercado, a industrialização acelerada, a expansão da infraestrutura e a integração às cadeias produtivas internacionais transformaram radicalmente o país.

O resultado foi uma das maiores transformações econômicas da história moderna. A China deixou de ser uma economia predominantemente agrária e relativamente periférica para se converter em uma potência industrial, comercial, financeira e tecnológica. Sua ascensão alterou profundamente a distribuição mundial de poder e fez do país um dos principais motores da economia global.

Entretanto, talvez ainda mais importante do que o sucesso econômico alcançado seja a mudança de prioridade que Pequim vem promovendo. A China parece compreender que o crescimento econômico, isoladamente, já não é suficiente para assegurar sua almejada posição de supremacia no século XXI. O verdadeiro campo de disputa desloca-se progressivamente para a tecnologia, a inteligência artificial, a computação quântica, a robótica, os semicondutores, a energia e o domínio das cadeias estratégicas de produção.

Nesse novo cenário, a competição com os Estados Unidos assume características que ultrapassam a tradicional disputa comercial. Trata-se de uma competição pela capacidade de definir os padrões tecnológicos, controlar recursos estratégicos e estabelecer as regras que orientarão a economia mundial nas próximas décadas.

A ambição chinesa, portanto, parece ir além de simplesmente alcançar a economia norte-americana. O objetivo estratégico de longo prazo seria transformar a superioridade econômica e tecnológica em poder

político e geopolítico, ampliando progressivamente a capacidade de Pequim de influenciar e moldar o sistema internacional.

É nesse contexto que a China de amanhã talvez seja ainda mais relevante do que a China de hoje. Seu modelo não precisa necessariamente reproduzir as instituições ocidentais para disputar a liderança mundial. Ao contrário, sua força reside justamente na combinação peculiar entre planejamento estatal, competição econômica, meritocracia burocrática, capacidade industrial, investimentos maciços em ciência e tecnologia, e controle político.

A grande questão para o século XXI, portanto, não é apenas saber se a China será capaz de superar os EUA em determinados indicadores econômicos ou tecnológicos. A questão fundamental é saber se o modelo chinês conseguirá demonstrar que prosperidade, inovação e poder nacional podem ser alcançados sem a adoção das instituições políticas características das democracias liberais.

Se a resposta for afirmativa, as consequências serão profundas. A ascensão chinesa deixará de representar apenas a transferência do centro econômico de gravidade do Ocidente para a Ásia e poderá significar a emergência de um modelo alternativo de modernidade política e econômica.

A China já não é apenas uma potência em ascensão. É uma potência que pretende moldar o futuro. Em qualquer perspectiva, portanto, o país constitui um poder sem limites – não apenas pela extensão de sua economia, de suas forças militares ou de sua influência diplomática, mas pela capacidade de projetar seu modelo, sua tecnologia e sua visão de mundo muito além de suas próprias fronteiras.

Praça Tiananmen, em Pequim, voltada para o Portão Tiananmen (Portão da Paz Celestial).



Todas as Pessoas de Boa Vontade

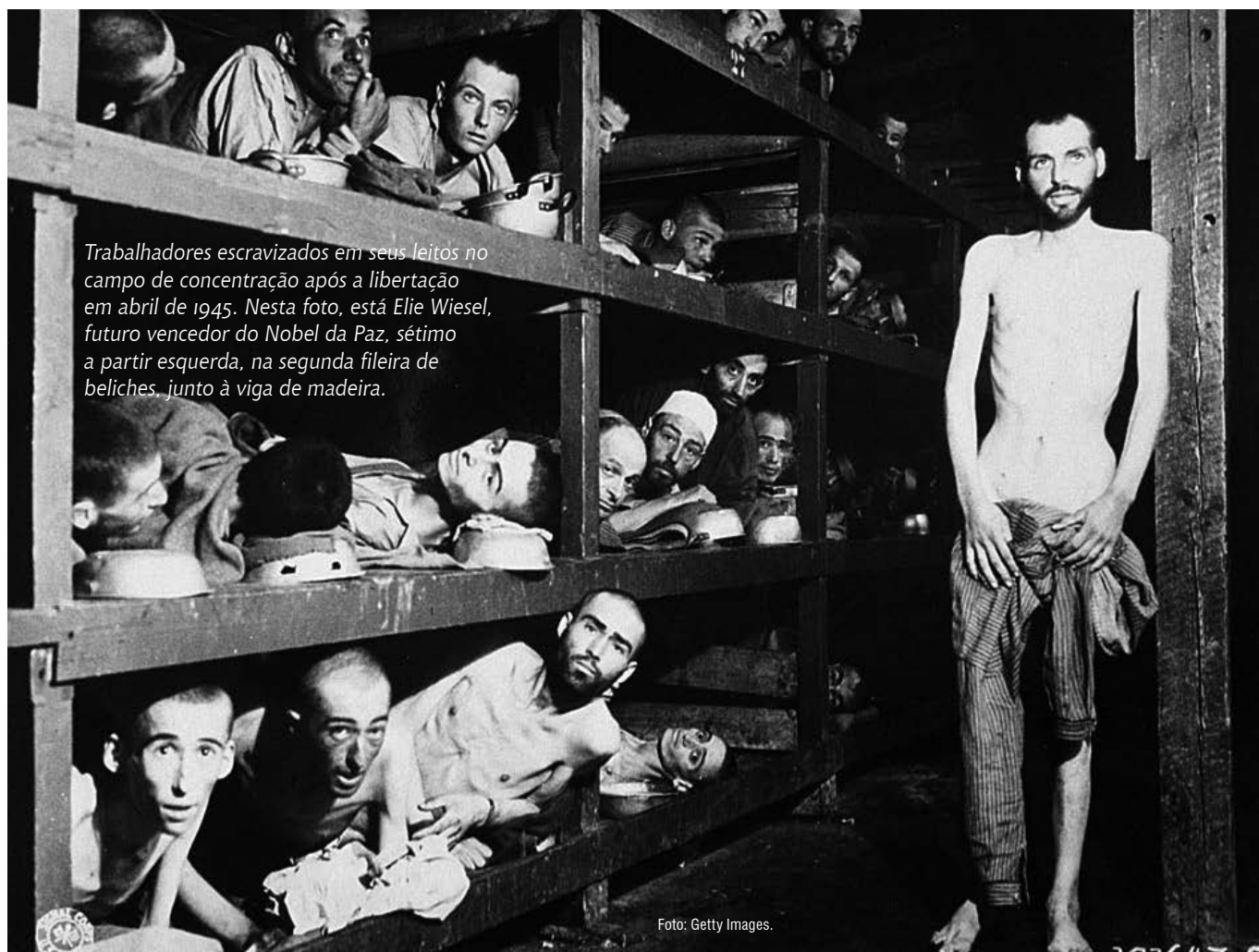
Extraído do livro *Chegará o dia em que serás livre*

Viktor Frankl

In memoriam

Senhoras e senhores,
Espero que entendais se vos pedir que vos junteis a mim nesta hora de recordação... de meu pai – ele pereceu no campo de concentração de Theresienstadt; de meu irmão – que morreu no campo de concentração de Auschwitz; de minha mãe – assassinada na câmara de gás em Auschwitz; e de minha primeira esposa – ela perdeu a vida no campo de concentração de Bergen-Belsen. No entanto, devo pedir-vos que

não espereis de mim uma única palavra de ódio. Quem eu deveria odiar? Afinal, só conheço as vítimas, não os algozes, pelo menos não os conheço pessoalmente – e me recuso a considerar alguém coletivamente culpado. Não existe culpa coletiva, e não estou dizendo isso apenas hoje, mas desde o primeiro dia em que fui libertado do último campo de concentração em que estive – e naquela época não era muito popular atrever-se a assumir uma posição pública contra a culpa coletiva.



Trabalhadores escravizados em seus leitos no campo de concentração após a libertação em abril de 1945. Nesta foto, está Elie Wiesel, futuro vencedor do Nobel da Paz, sétimo a partir esquerda, na segunda fileira de beliches, junto à viga de madeira.

Foto: Getty Images.

A culpa, de todo modo, só pode ser pessoal – a culpa por algo que eu mesmo fiz ou talvez me tenha absterido de fazer! Não posso ser culpado de algo que outras pessoas tenham feito, mesmo que sejam meus pais ou avós. E nesse sentido considero, por assim dizer, um crime e uma insanidade persuadir os austríacos que hoje têm entre um e cinquenta anos a acreditar em uma “culpa coletiva retroativa” – ou, para colocar em termos psiquiátricos, seria um crime se não se tratasse de um caso de perturbação mental... e de uma recaída na chamada *Sippenhaftung*¹ dos nazistas! E acho que as vítimas dessa perseguição coletiva deveriam ser as primeiras a concordar comigo, a menos que façam questão de impelir os jovens aos braços dos velhos nazistas ou dos neonazistas!

Volto a falar de minha libertação do campo de concentração: depois que saí, retornei a Viena no primeiro transporte disponível (embora ilegal): um caminhão. Nesse ínterim, viajei sessenta e três vezes para os Estados Unidos, mas sempre regressei à Áustria. Não porque os austríacos me amem muito, mas ao contrário: porque eu amo muito a Áustria e, como todos sabemos, o amor nem sempre é recíproco. E, sempre que estou na América, os americanos me perguntam: “Por que não viestes até nós, Sr. Frankl, antes da guerra? Isso vos teria poupado tantas coisas”. E então tenho de explicar a eles que estava à espera, que durou anos, de um visto; e, quando finalmente chegou, já era tarde demais, porque eu simplesmente não consegui deixar meus pais idosos entregues à própria sorte no meio da guerra. E então me perguntam também: “E por que não viestes então pelo menos após a guerra – com tudo o que os vienenses fizeram a vós e aos vossos?”. “Bem”, digo a essas pessoas, “em Viena, por exemplo, havia uma baronesa católica que, correndo o risco de morrer, manteve ilegalmente escondida uma prima minha, salvando-lhe a vida. E depois havia um advogado socialista em Viena que – pondo-se também em perigo – me dava comida sempre que podia. Sabeis quem era? Bruno Pittermann, mais tarde vice-chanceler da Áustria. Agora eu pergunto aos americanos, por que não iria voltar para uma cidade como esta, onde havia pessoas assim?”.

Senhoras e senhores, posso ouvir-vos dizer: tudo isso é bom e belo; mas essas foram apenas as exceções, exceções à regra, e em regra as pessoas eram oportunistas – deveriam ter resistido. Senhoras e senhores, tendes razão; mas lembrai-vos: a resistência pressupõe heroísmo, e heroísmo, em minha opinião, só pode ser exigido de uma pessoa: de si mesma! Aquele que afirma que se deveria antes ter-se deixado prender do que chegar a um acordo com os nazistas... Este deveria, antes, dizer se um dia demonstrou preferir ser enviado a um campo de concentração! E eis que aqueles que estiveram nos

campos de concentração geralmente julgam os oportunistas com muito mais brandura do que aqueles que se encontravam no exterior durante aquele tempo. Sem falar na geração mais jovem, que nem imagina como as pessoas temiam e tremiam por sua liberdade, por suas vidas e, não menos importante, pelo destino de suas famílias, pelas quais eram, afinal, responsáveis. E devemos admirar ainda mais aqueles que ousaram juntar-se à resistência. Penso em meu amigo Hubert Gsur, que, acusado de desmoralizar as forças armadas da Alemanha nazista, foi condenado à morte e executado na guilhotina.

O nacional-socialismo implantou a loucura racial. Contudo, no fundo só existem duas raças humanas: a “raça” de pessoas decentes e a das pessoas indecentes. E essa “segregação racial” ocorre em todas as nações e em todos os partidos de cada nação. Mesmo nos campos de concentração, de vez em quando se encontrava um sujeito meio decente entre os homens da SS – assim como inúmeros crápulas entre os prisioneiros. Para não mencionar os *capos*. Que as pessoas decentes são a minoria, que sempre foram e provavelmente continuarão sendo minoria – temos de nos conformar com isso. O perigo só nos ameaça quando um sistema político traz à tona o indecente, ou seja, os piores tipos de uma nação. Mas nenhuma nação é imune a isso, e, nesse sentido, toda nação é, em princípio, capaz de um holocausto! Isso é também sugerido pelos chocantes resultados dessas pesquisas científicas que devemos a um americano (e que entraram para a história sob o nome de “Experimento de Milgram”).²

Se queremos agora tirar as consequências políticas de tudo isso, devemos então partir do fato de que existem basicamente dois estilos de política – ou talvez seja melhor dizer: dois tipos de políticos. O primeiro é daqueles que acreditam que os fins justificam os meios, todos os meios... Ao passo que os outros políticos sabem muito bem que existem também meios que poderiam profanar até mesmo o fim mais sagrado. E é neste tipo de político que confio – apesar do barulho de 1988³ – para ouvir a voz da razão e perceber que o que precisamos hoje é que todos os homens de boa vontade estendam suas mãos uns aos outros, por sobre todas as sepulturas e trincheiras.

Obrigado por vossa atenção.

¹ N.T.: Conceito jurídico estabelecido no Terceiro Reich, segundo o qual um réu de crimes contra o Estado automaticamente estendia sua responsabilidade criminal a seus parentes, que podiam ser então considerados igualmente culpados, presos e, em alguns casos, também condenados à morte.

² N.T.: A Experiência de Milgram (ou Experimento de Milgram) foi uma experiência científica desenvolvida e realizada pelo psicólogo Stanley Milgram. Consistia em responder à questão de como é que os participantes observados tendem a obedecer às ordens de uma autoridade, mesmo que elas possam contradizer o bom senso individual.

³ N.T.: Alusão provável ao caso Kurt Waldheim – secretário-geral da ONU de 1972 a 1981 e presidente da Áustria de 1986 a 1992. Waldheim, quando servia em funções burocráticas na ex-Iugoslávia e na Grécia, teria tomado conhecimento da execução de militares aliados e da deportação dos judeus de Salônica (Grécia) para campos de concentração durante o período do nazismo.

A FAMÍLIA AERONÁUTICA

Brig Ar Humberto Cesar Pamplona Coelho
mtherezapamplona.arq@gmail.com



Minha esposa Marilu e eu



Sentados, da esquerda para a direita: Maria Clara, Marilu, eu e Maria Thereza. De pé, da esquerda para a direita: Basílio, Maria Luisa, Maria Cecília com Arthur no colo, Marcelo e Ivan.

Em dezembro de 1945, Marilu escreveu sua primeira cartinha para o Papai Noel. Tinha 6 anos de idade, pediu um Aviador e foi atendida! Mas o boneco era de louça e se quebrou. Seu pai consolou-a dizendo que o Bom Velhinho não se esqueceria do seu desejo e que, no tempo oportuno, ela seria agraciada com um de verdade!!!

1958, também dezembro. Baile de Formatura no Hotel Glória. Eu, Cadete do 1º ano da CFOAV – Curso de Formação de Oficiais Aviadores da então Escola de Aeronáutica –, havia solado o PT-19 Fairchild (avião de treinamento primário usado pela Força Aérea nas décadas de 1940/1950) em junho e, do alto de umas poucas horas de voo, já me sentia um As!

Quando entrei no recinto, meu olhar foi atraído por uma lindíssima jovem em um deslumbrante vestido branco, qual uma Cinderela! Algo no meu ouvido disse claramente: “Estou te mostrando aquela que vai partilhar da tua jornada de vida. Agora é contigo!”. Consegui responder: “Deixa comigo”. Enquanto eu mirava aquela beleza de invólucro, Deus tentava me mostrar o maravilhoso espírito que nele habitava algo que percebi algum tempo depois!

Minha insistência, fazendo jus ao sussurro divino, venceu sua relutância e, após três anos de namoro e noivado, nós nos casamos em 1960! Deus ainda estava ao nosso lado, por pura graça, e fomos abençoados com duas filhas, Maria Thereza, arquiteta, e Maria Clara, bióloga. Estas duas joias preciosas casaram-se com Ivan e Basílio, respectivamente, dois genros bem-aventurados cuja celebração ocorre no dia 28 de junho.

De mais bênçãos fomos alvo com a chegada de nossas netas, Maria Cecília, médica, e Maria Luisa, publicitária, frutos da união de Maria Clara com Basílio.

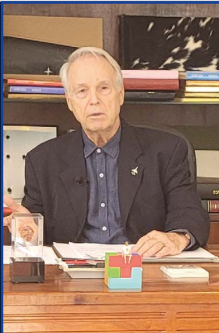
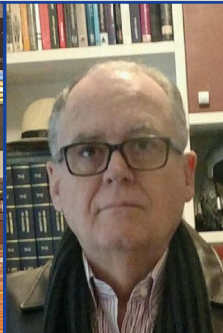
Mas não parou por aí. Maria Cecília casou-se com Marcelo e então nasceu nosso bisneto Arthur!

Nossa família nasceu e cresceu em torno da espiritualidade e da determinação de Marilu! Basta dizer que, com duas filhas pequenas, se graduou advogada pela Faculdade Nacional de Direito e, mais tarde, exerceu sua profissão em Brasília, junto ao STF!

DEUS está no comando!



14º Curso do Pensamento Brasileiro e Aeronáutico

						
Araken	Marco Aurélio de Mattos	Fernando Bicudo	Osvaldo Albuquerque	Reis Friede	Marco Aurélio Mendes	Luiz Fernando Póvoas da Silva
Pensamento Brasileiro e Filosofia Política	Criação do CAER e o entorno cultural	Cultura Brasileira	Política	A construção econômica do Brasil	Pensamento Aeronáutico	A face invisível da guerra



YouTube

@pensamentobrasileiro

80
Anos
CAER