

REVISTA AERONÁUTICA



JULHO - AGOSTO DE 1967

**REVISTA BIMESTRAL EDITADA PELO
CLUBE DE AERONÁUTICA**

ASSINATURA ANUAL NCr\$ 2,50

N.º AVULSO NCr\$ 0,50

Redação e Administração:

Avenida Graça Aranha 174 S/1116

Telefone 52-3910 — Rio de Janeiro — Brasil

DIREÇÃO DA REVISTA

Diretor:

Major-Brigadeiro R/R Ivo Gastaldoni

Redator-Chefe:

Coronel-Aviador Antônio Geraldo Peixoto

Redatores:

Marechal-do-Ar João Mendes da Silva

Brigadeiro-Médico R/R Dr. José Carlos

D'Andretta

Coronel-Aviador Geraldo Labarthe Lèbre

Coronel-Aviador Hélio Livi Ilha

Coronel-Aviador R/R Breno Olintho Outeiral

Tenente-Coronel-Aviador Aloísio C. Cunha

Nóbrega

Capitão Especialista H. Bennatti Júnior

AUXILIARES DA DIREÇÃO

Encarregado da Publicidade:

Brigadeiro-do-Ar R/R Manoel Borges Neves
Filho

Encarregado da Composição e Ilustração:
Joaquim Dias Corrêa

Revisora:

Glassy Mattos de Carvalho

SUMÁRIO

Carta a nossos leitores — Ivo Gastaldoni ..	1
Reflexões sobre o Vietnam — General André Beaufre	2
Um ato de descuido — Tradução do Cel Av Edílio Ramos Figueiredo	9
Amazônia sofrida... — Cel Av Protásio Lopes de Oliveira	12
Lançado o Javelin — Reportagem	20
Teu amor aviador — Breno Outeiral	23
Sufrágio e tipos de representação — Ten Cel Av Wandir Binato Nogueira	24
Um Brasil de Heróis	28
O Bebê — Cap Av Ivan Von Trompowsky Douat Taulois	30
Futuros Aeroportos — Reportagem	31
Posse da nova Diretoria do Clube — Reportagem	37
FAB e Marinha homenageiam o Exército no Dia do Soldado	42
Algumas dimensões no sentido do termo "Cultura" — H. Benatti Júnior	43
Notícias da Aeronáutica	45
A Base Aérea de Fortaleza comemorou o 3.º ano da Revolução — Síntese de discurso ..	49
Nova estrutura administrativa do M Aer ...	53

Carta a nossos Leitores

Prezados leitores.

Chegamos e tentaremos prosseguir o bom trabalho dos que nos antecederam. Conhecemos nossas limitações e procuraremos suplementar nossa menor capacidade com maior dedicação.

Esperamos, também, contar com a participação dos nossos queridos leitores e, para isso, rogamos a todos e a cada um que colaborem conosco, enviando-nos suas idéias, suas sugestões e seus anseios, a fim de tornarmos a REVISTA cada vez melhor.

Para começar, aqueles que não estão recebendo a REVISTA, principalmente os associados do Clube, hoje na Reserva, poderão fazer contato conosco e enviar seus endereços corrigidos, contribuindo, assim, para diminuir o enorme desperdício de dezenas de Revistas devolvidas por insuficiência de enderêço.

Para finalizar, desejamos destacar a mensagem que, em vibrante improviso proferido por ocasião da solenidade de posse da nova Diretoria, o nobre, digno e querido Marechal Fábio de Sá Earp enviou aos associados do Clube de Aeronáutica:

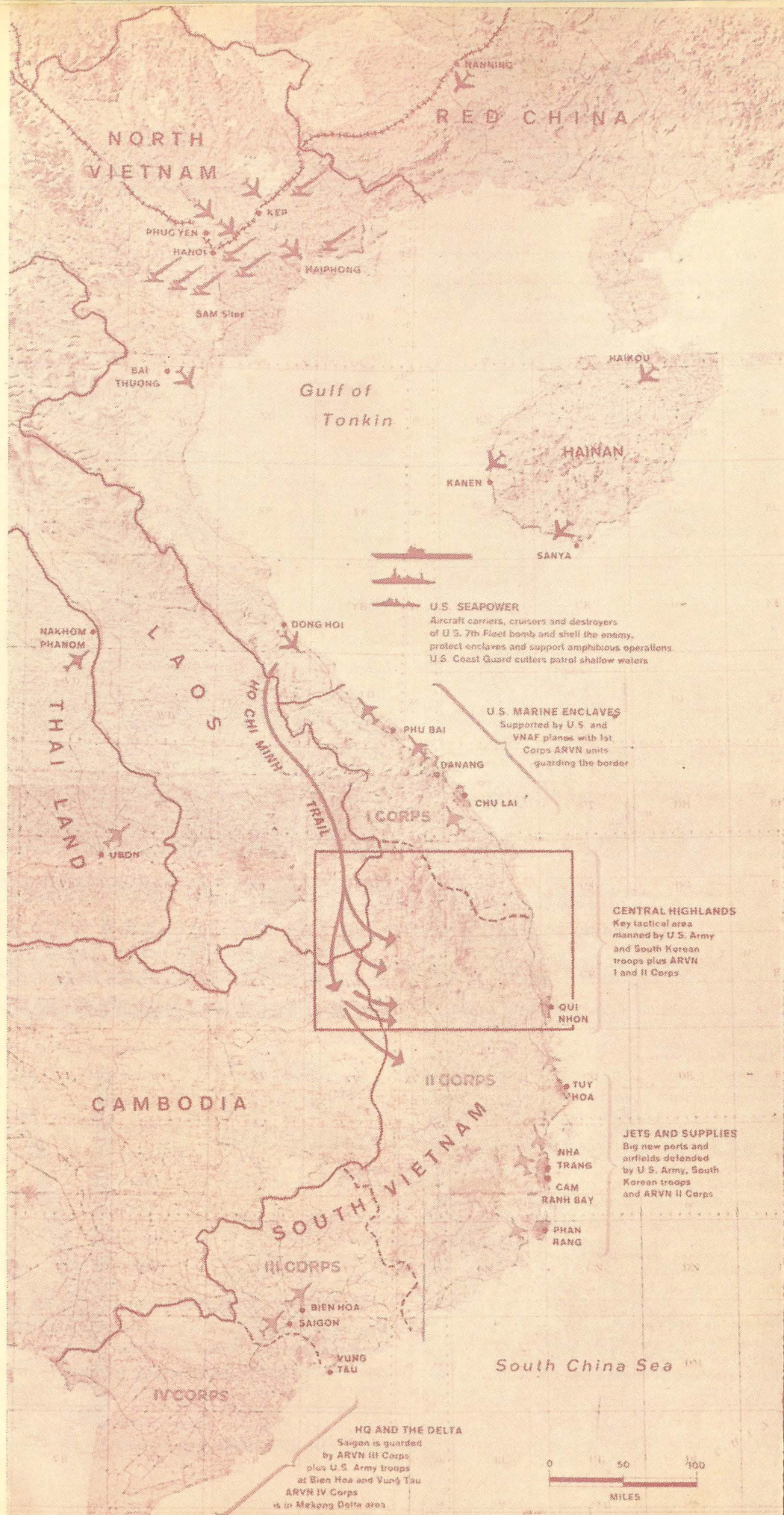
"... convoco aqueles que me honraram com seus votos, a cerrarem fileiras em torno da nova Diretoria e a não pouparem esforços para o engrandecimento do Clube de Aeronáutica."

Cordialmente

Ivo Gastaldoni

NOSSA CAPA

Homenagem da Revista Aeronáutica à Busca e Salvamento da FAB, pela epopéia do recente salvamento na Amazônia. A alegoria é de autoria do artista Celso Scaldaferry Halfeld. A sigla SAR é a abreviatura internacional da Busca e Salvamento (Search And Rescue).



REFLEXÕES SÔBRE O VIETNAM

General ANDRÉ BEAUFRE

Traduzido da "AIR UNIVERSITY REVIEW",
verão de 1966.

Cooperação da ECEMAR

"O Gal André Beaufre é possuidor de uma grande experiência adquirida com o Exército Francês na Indochina. Este militar foi um dos Chefes nas operações de Tonkin, em 1947; Ajudante do Encarregado da República Francesa junto ao comando das tropas na Cochinchina e Cambódia, em 1948; Chefe das operações de Tonkin, em 1951; e Chefe da Segunda Divisão da Rota Tonkinesa, em 1952. Desde sua passagem voluntária para a reserva em 1961, escreveu vários livros sobre estratégia militar, entre os quais se conta "An Introduction to Strategy" (1963), obra esta que recentemente foi traduzida e publicada nos Estados Unidos.

Beaufre distinguiu-se, também, como cronista de assuntos militares na primeira página do periódico "Le Figaro". Este diário é um dos mais influentes na França, e sua circulação entre a classe média é muito grande. Sua posição política geralmente é central, e seus editoriais freqüentemente refletem uma opinião intermediária entre o nacionalismo francês e a cooperação internacional. Ainda que critique os norte-americanos por não haverem obtido resultado na ordem política junto aos vietnamitas das pequenas povoações, Beaufre opôs-se às predições do esquerdismo francês que sustenta que os norte-americanos sofrerão igual derrota como a da França em Dien Bien Phu, em 1954. Beaufre está convencido de que a estratégia dos Estados Unidos no Vietnam, especialmente seu apoio aéreo e marítimo, impediu outro desastre como o de Dien Bien Phu. A guerra chegou agora à etapa de um "concurso de força" entre a tecnologia de um lado e a evasiva e tenacidade do Vietcong do outro."

Dr. JOSEPH W. ANNUNZIATA

DUAS FASES EXTRAORDINARIAMENTE PARECIDAS

O abcesso no Vietnam é o suficientemente sério, para merecer um diagnóstico exato ao observar cuidadosamente sua mais recente evolução, sem perder de vista os ensinamentos aprendidos num passado mais distante. A justaposição destes dois pontos permite-nos apreciar com uma clareza extraordinária a situação atual.

A fase francesa da guerra no Vietnam vai desde dezembro de 1946 a maio de 1954, um pouco mais de sete anos. De 1946 a 1950, rechaçou-se continuamente o Vietminh e nosso controle estendeu-se; mas em alguns lugares ficavam grandes bolsões, especialmente em Tonkin, espalhados por uma grande parte da alta região em conexão com a China. Em 1949, as tropas de Mao Tsé-Tung estavam na fronteira, e, pouco tempo depois, foram formadas na China as primeiras divisões de Vietminh. Em 1950, estas divisões entravam em ação e nos expulsaram da região alta. Em meados de 1951, elas intentaram levar a cabo uma ofensiva geral no delta de Tonkin, a qual o Marechal de Lattre deteve com sua vitória em Vinh Yen. Estabeleceu-se, então, certo equilíbrio: nós dominávamos os campos planos, onde tínhamos a vantagem da potência de fogo

e da mobilidade, enquanto que os vietnamitas dominavam as montanhas e as selvas, mediante sua mobilidade baseada nos cúlis. Com a saída de Lattre, o comando Vietminh, tendo compreendido em Vinh Yen que era impotente em uma batalha campal, empreendeu em 1953 uma ofensiva geral baseada em duas linhas de ação: situar nossas tropas no delta, onde o Vietminh "corrompera" as aldeias infiltrando-as de guerrilheiros, e estender seu controle sobre o território montanhoso perto da região de Thai e Laos. A esta última ameaça respondemos primeiro estabelecendo uma praça forte em Na San, a qual, por sorte, foi de grande êxito. Arriscamo-nos duplamente, então, estabelecendo uma praça forte em Dien Bien Phu, para cobrir o Laos. Foi então que ocorreu a bem conhecida catástrofe, na qual a artilharia chinesa participou decisivamente.

Depois da Conferência de Genebra de 1954, o Vietnam do Sul desfrutou de quatro ou cinco anos de paz. A ditadura de Dien, porém, originou uma crescente oposição, que fez reviver, com a ajuda do Norte, indubitavelmente, o movimento clandestino no Sul. De 1960 a 1964, a "corrupção" do Sul se acentuou. Em 1965, travaram-se batalhas nas quais apareceram pela primeira vez batalhões completos do Vietcong, e depois também regimentos. Os norte-americanos tentaram exercer uma pressão limitada sobre o Norte, mediante bombardeios aéreos. Longe de ter êxito, todavia, dita pressão desencadeou uma guerra de guerrilhas e verificou-se a chegada de uma divisão do Vietminh à parte setentrional do Vietnam do Sul. Foi então que os norte-americanos decidiram desembarcar forças e encarregar-se da guerra por sua própria conta.

O exame destas duas fases, fazendo uma comparação, manifesta sua extraordinária semelhança: existe a mesma progressão no conflito; porém, mais surpreendente ainda é que existe o mesmo lapso de tempo. A recente intervenção norte-americana corresponde exatamente ao desembarque do General Lattre com reforços nos fins de 1950; o Vietminh necessitou de quatro anos, de 1947 a 1950, para a formação de seu poderio militar, da mesma maneira que o Vietcong necessitou do espaço de tempo de 1960 a 1965. A analogia faz-nos pensar que estamos no começo de uma fase de prova de força similar à que teve lugar entre 1951 e 1954.

Saltam à vista outras analogias; a China é um fator constante e decisivo nesta parte do mundo. Em fins do século dezenove, para pacificar Tonkin, tivemos que atacar diretamente a China, sob o comando do Almirante Courbert. No período de 1950 a 1954, graças ao armistício norte-americano na Coreia, a China pôde, sem correr nenhum risco, canalizar seus interesses em

favor de Tonkin, o qual foi a causa de perdermos Dien Bien Phu. Em 1965, a China, se bem que mais à distância, porém sempre fazendo sentir sua presença, opôs-se às negociações que os norte-americanos estavam tratando de iniciar.

Desta forma, podem-se apontar vários elementos de um diagnóstico. O que está em jogo nesta contenda, na qual o Vietnam é o teatro de operações, é consolidar a primazia na Ásia Sul-Oriental. Os chineses gostariam que essa primazia lhes conferisse, ante os olhos do terceiro mundo, a qualidade de ser a potência comunista de primeira linha que lograsse dobrar os Estados Unidos e que lhe permitisse estabelecer uma ligação com a Indonésia. Os norte-americanos, ao contrário, gostariam de demonstrar ao terceiro mundo que é possível derrotar a estratégia de guerrilhas e impedir desse modo uma ligação da China com a Indonésia, com o fim de proteger o arquipélago Índico, a Austrália e o Pacífico meridional. A contradição é completa e só poderá ser resolvida depois de uma árdua prova de força.

Apesar de dita prova estar limitada ao teatro do Vietnam, podemos supor que terminará em um choque que dará como resultado certo equilíbrio. Contudo, enquanto o equilíbrio não se romper, a solução só poderá produzir-se por cansaço. É de se esperar para isso, então, que o cansaço seja mútuo, o que constitui a única solução ao estabelecer-se um termo médio que seja aceitável por ambas as partes.

Le Fígaro, 26 de agosto de 1965.

O FRACASSO DA ESCALADA

O General Maxwell Taylor deixou o Vietnam ao fim de um ano em seu cargo, o que havia sido anteriormente fixado. Mas, sejam quais forem as verdadeiras razões para haver saído, não resta mais remédio senão pensar que a mesma se relacionou, de algum modo, com o fracasso de sua estratégia.

Tal estratégia foi apresentada brilhantemente em seu livro "The Uncertain Trumpet", que apareceu em 1960. Depois de assumir o governo, o Presidente Kennedy escolheu o Gen Maxwell Taylor como seu conselheiro militar íntimo, até que o nomeou para presidir os Chefes de Estado-Maior Conjunto. A tese de Maxwell Taylor, que Kennedy havia adotado, consiste em que "a reação maciça" deixou de ser a solução da possível situação em que cada um dos grandes adversários ainda destrói o outro, sem importar quem tenha sido o primeiro a disparar. Era necessário, pois, limitar a forma de reagir a uma ação hostil, de parte do adversário, a um grau de violência

só o suficiente para tomar represálias sem, não obstante, fazer estalar a grande catástrofe. Esta conduta, denominada "forma variável de reagir", constituiu uma tentativa de limitar a guerra nuclear a proporções mais humanas, sem desviar-se do plano traçado para atingir a finalidade.

Se bem que era lógica do ponto de vista norte-americano, esta tese encontrou séria oposição na Europa: opunham-se a ela porque a proposição reduzia a ameaça nuclear e com ela seu valor dissuadiu-se; a idéia de uma guerra nuclear limitada à Europa não resultava muito atrativa para os europeus, os quais preferiam reter o máximo de risco a fim de obter o máximo de dissuasão. A França manteve o princípio da forma de reação total para sua força nuclear; os alemães pediram que seu território continuasse amparado por armas atômicas táticas, cuja presença representava a ameaça de usar forças estratégicas norte-americanas.

Quando Kennedy enviou o Gen Maxwell Taylor ao Vietnam, este último pensou que era possível extrapolar, de sua teoria da "dissuasão defensiva", mediante "uma forma variável de reação" o conceito de "pressão de ofensiva" que o próprio Taylor chamou "escalada controlada". Kennedy fez-se de surdo, e foi o Presidente Johnson que, nos fins de maio passado, deu seu consentimento a esta estratégia, a qual os jovens generais vietnamitas vinham pedindo há algum tempo. A idéia, sedutora à primeira vista, consistia em ameaçar os centros industriais do Vietnam do Norte e tornar efetiva essa ameaça com incursões de bombardeios dirigidas aos objetivos militares de suas proximidades. Até esta data a execução desta estratégia tem sido um fracasso completo. Certamente, tal demonstração de decisão levantou o moral do Exército do Vietnam do Sul por uns tempos. E, sem dúvida, as vozes do terceiro mundo não se atreveram ainda a serem ouvidas publicamente contra esta nova forma de agressão. As reações de adversário hostilizado, porém, não corresponderam, de modo algum, ao que Maxwell Taylor desejava: a escalada não fez com que Hanói mudasse sua atitude; ao contrário.

Este fracasso é bastante instrutivo por muitas razões. Primeiro, mais uma vez foi confirmado que o poder aéreo, quando dotado somente com bombas de tipo clássicas, não tem a força que muitos teóricos lhe concedem. Em 1940, a combinação avião-carro combate foi um fator decisivo. Embora o avião tenha desempenhado o papel principal na Normandia em 1944, não devemos esquecer que na época havia milhares deles. Finalmente, para o emprêgo do avião há necessidade de objetivos "que valham a pena", algo que a guerra de guerrilhas dificilmente proporciona.

A lição mais importante, contudo, encontra-se em um ponto mais sutil: a virtude dissuasiva ou persuasiva de "escalada" está no aspecto automático ou incontrolável que se lhe possa conferir. Uma ação pequena não se converte em uma ameaça séria até que se veja a possibilidade de uma ação maior. O que a experiência vietnamita tem demonstrado é que a ação restrita, longe de criar um temor da escalada, restabelece a confiança do adversário. Para que a pressão fôsse efetiva, devia ela ter galgado com extrema rapidez os degraus da violência; o fato da ascensão destes degraus ter sido feita reservadamente e com lentidão demonstrou que o fenômeno estava perfeitamente controlado; nesse ponto, a reação esperada deveria corresponder a uma conclusão, produto de uma análise objetiva e razoável da situação, e o resultado foi não compará-la a uma catástrofe. A ameaça do imponente poder aéreo norte-americano desapareceu por completo.

E mais, o adversário reteve toda sua liberdade de ação ao não resistir, enquanto que os norte-americanos se encontraram a si mesmos, um tanto restringidos a continuarem progressivamente nesta inalterável linha de ação.

Estas condições observadas são muito importantes, já que não deixam de influir nos seguintes desenvolvimentos da estratégia: a persuasão mediante uma ação limitada e firmemente controlada não tem significação, a menos que se possa manter a ameaça de uma reação muito mais séria. Mas devido a que esta última não é lógica, quando o assunto que está em jogo não é vital, a única coisa que se prova com uma ação moderada é que se é razoável. Desta forma, neste duelo psicológico, a vantagem permanece com o adversário que parece ser o mais capaz de uma reação irracional. Isto talvez não seja muito aceitável ao nosso pensar — nem tampouco ao interesse da paz — mas é melhor estar bem inteirado disto.

Além disso, desde há muito tempo que se sabe que o lebreiro "Cuidado com o cachorro", ou "Armadilhas para lobo", ou até "Cuidado com as minas", pode ter certo efeito dissuasivo; porém, este último deixa de existir, se alguém observar que o cachorro está firmemente acorrentado, ou que as minas estão cuidadosamente marcadas com bandeirolas.

Le Fígaro, 25 de agosto de 1965.

"GUERRA DE GUERRILHAS EM GRANDE ESCALA"

Pode ser que este título seja surpreendente e pareça contraditório (porque uma guerra de guerrilhas é uma "guerra em pequena escala"), mas isto é o que sucede atualmente no Vietnam.

Uma escalada da guerra de guerrilhas vietnamita é a resposta à escalada do bombardeio norte-americano. Enfrentamo-nos com este fenômeno em Tonkin, depois de 1950 e até 1954, o qual é desconcertante, quando se combina com uma guerra de guerrilhas em seu sentido restrito.

A "guerra de guerrilhas em grande escala" é um tipo de operação que permanece essencialmente dominada pela estratégia e pelos procedimentos táticos da guerra de guerrilhas, mas que emprega forças relativamente numerosas e bem armadas. A regra áurea da guerra de guerrilhas é o segredo, a surpresa, a negativa sistemática a lutar, enquanto não ocupa uma posição de força, e a exploração mediante uma vantagem local adquirida mediante a concentração inesperada de meios muito superiores. A guerra de guerrilhas em grande escala adota esta linha de conduta, mas, em vez de executá-la mediante seções, companhias ou batalhões, leva-a a cabo com regimentos e divisões completos que, à maneira de patrulhas, avançam e se ocultam nas selvas. Não deixa de ser guerra de guerrilhas, porém aumentadas as proporções da guerra clássica. No vocabulário da estratégia de Mao Tsé-Tung, denomina-se "contra-ofensiva geral". Sua finalidade é obter resultados militares em grande escala.

Os primeiros exemplos disto para os franceses foram a destruição da coluna Charton, durante sua retirada de Caobang, em fins de 1950, e a recuperação de Langson. A ação mais característica foi a batalha de Vinh Yen, em fevereiro de 1951, que o General De Lattre ganhou finalmente, mas não sem ter antes que superar várias surpresas penosas. A batalha começou com um ataque a um posto, na margem do delta, que imediatamente pediu socorro. O chefe local enviou uma coluna de vários batalhões. Entretanto, quando se encontravam a caminho, estes batalhões caíram em uma emboscada preparada por uma divisão completa. O General De Lattre encarregou-se então da operação — os reforços vinham de todas as partes — porém outra divisão preparava uma segunda emboscada para os que vinham socorrer os primeiros reforços. Para bater por completo a toda a unidade do exército Vietminh, foram necessários vários dias de luta, com a concentração de todo o poder aéreo e um dilúvio de artilharia, e as perdas sofridas foram consideráveis. Então, o adversário desapareceu na selva densa...

Os mesmos procedimentos parece que têm lugar agora no Vietnam. As notícias da infiltração do Vietnam do Norte no Vietnam do Sul pressagiam o retorno de tal ação. A zona normal de ação é a vasta região das mesetas do Moi, a oeste da cordilheira de Annam. Ali, o Vietcong

pode circular facilmente, ocultar-se e estabelecer gigantescas armadilhas, utilizando como isca uma das guarnições vietnamitas que defendem os pontos centrais da região. Sua única dificuldade é suprir as tropas nesta zona pobre. São obrigados a instalar previamente grandes depósitos de arroz, para o que empregam extensas cadeias de cúlís.

O problema não é fácil para os norte-americanos: a evacuação dos postos importa em dano de sua confiança e, além disso, confere uma vantagem psicológica ao inimigo; manter a dispersão anterior é oferecer ao inimigo uma oportunidade para um fácil sucesso. A primeira solução é necessária, apesar do resultado desagradável, da mesma forma que o foi para os franceses em 1950. A reconstrução está sendo efetuada neste momento, o que se repetirá ainda outras vezes no futuro.

Mas não se pode evacuá-lo todo, e de modo algum podemos esquecer Dien Bien Phu, que a muitos parecia uma guarnição suficientemente forte para resistir a qualquer assalto... Como sucede com tanta frequência na história, deve-se desconfiar das comparações fáceis, já que existem muitas diferenças; Dien Bien Phu estava próximo da fronteira da China, e as mesetas de Moi estão muito afastadas das bases do Vietnam do Norte.

Porém, acima de tudo, o poder aéreo norte-americano é muito superior ao que tínhamos na Indochina em 1954, o que permite que os americanos intervenham com um apoio de fogo muito eficaz; e mais, os Estados Unidos têm muitos helicópteros (o que eu pedi em vão em 1952...), que proporcionam às forças clássicas terrestres a mobilidade e a logística que estas não teriam por causa da falta de caminhos. Depois de vários reveses, que são inevitáveis até que se façam todos os ajustes necessários, não é impossível de se estabelecer em novo equilíbrio.

Contudo, não esqueçamos que estas guerras marginais não têm como objetivo uma vitória militar. São somente uma forma de negociação muito difícil. Neste estado de coisas, os Estados Unidos tinham a esperança de adquirir uma "posição de força" recorrendo a uma escalada controlada. A mesma só serviu para que desatassem em represália uma guerra de guerrilhas em grande escala, a qual busca também uma posição de força com vistas a que com o tempo se celebre outra Conferência de Genebra. Enquanto se espera a transição final, produto provavelmente das circunstâncias diplomáticas que acontecerão em uma escala mundial, a questão local a debater desta nova fase dependerá da aptidão norte-americana, anfíbia e apoiada por bases costeiras,

para manter, graças a suas armas e seu poder aéreo, um controle suficiente do interior, assaltado pelo poder corroidor de uma guerra de guerrilhas cada vez mais poderosa e a cujo serviço se encontram os exércitos de cúlis.

Le Fígaro, 30 de julho de 1965.

PROVA DE FÔRÇA NO VIETNAM

O compromisso militar norte-americano no Vietnam tem já vários meses de vida e tem feito sentir sua ação. Embora seja muito cedo predizer como acabará, já se pode, porém, fazer uma recapitulação dos resultados iniciais.

No começo do ano de 1965, o conflito do Vietnam, sem sombra de dúvida, piorava cada vez mais. Ao contrário da opinião de muitos observadores, que então se sentiam muito pessimistas, a situação não apresentava um perigo imediato, porém as perspectivas a longo prazo eram ruins. Desta forma, era necessário fazer alguma coisa de bom ou aceitar uma transação de ordem política muito desvantajosa.

A primeira reação norte-americana, pedida desde há algum tempo pelos chefes do exército do Vietnam do Sul e considerada pelos estrategistas dos Estados Unidos ligada ao conceito da dissuasão nuclear, consistiu em ataques diretos ao Vietnam do Norte. Como todos sabemos, esta solução indireta era demasiado refinada para um adversário primitivo e resolutivo, e não deu o resultado específico que se buscava: a saber, uma forma de negociação honrosa com Hanói.

Assim, pois, o Presidente Johnson retornou ao habitual: a tradicional intervenção de poderosas forças militares clássicas, capazes de travar batalha diretamente com o Vietcong. Na atualidade, há 150 000 norte-americanos no Vietnam, e dentro em pouco a cifra aumentará para 200 000, servidos e apoiados por uma espessa nuvem de helicópteros e aviões. Os bombardeios em massa e as operações com helicópteros estão modificando abruptamente o ritmo desta guerra, a qual não progredia. O Vietcong está perdendo uma boa parte da impunidade relativa que a semi-passividade do exército do Vietnam do Sul lhe permitia, por estar este último totalmente preocupado com as zonas de pacificação. Os batalhões e regimentos do Vietcong, que puderam reagrupar-se e começar a guerra de guerrilhas em grande escala, acham-se agora obrigados a dispersar-se e encontram-se na incômoda posição da presa que é perseguida no início da caçada. Atrás dos norte-americanos, uns 400 000 membros das tropas regulares e das forças territoriais do exército do Vietnam do Sul estão organizando o processo da pacificação.

A originalidade da ação militar norte-americana é que utiliza uma grande quantidade de meios técnicos altamente aperfeiçoados. A potência de fogo aéreo é esmagadora: o uso em grande escala de bombas de napalm e de grande fragmentação faz com que a concentração do adversário se torne muito perigosa, uma vez seja localizada. Por isto, o Vietcong está mostrando uma tendência a entrincheirar-se, o que diminui sua mobilidade, e implica no uso de gás lacrimogêneo para alcançá-los em seus túneis. As tropas de terra têm à sua disposição numerosos artefatos engenhosos que as ajudam nas lutas de guerrilhas para evitar serem surpreendidas, ou para reconhecer o inimigo. A grande inovação nesta campanha, porém, é a inclusão da Primeira Divisão Aeromóvel de Cavalaria, que por si só tem à sua disposição 400 helicópteros. Esta grande unidade está executando quase em sua totalidade o plano que inutilmente propôs para o exército francês em 1953, e que teria impedido o desastre de Dien Bien Phu. Graças a essas tropas aeromóveis, os norte-americanos desfrutam de grande mobilidade tática no campo.

Esta mobilidade lhes permite socorrer, rapidamente, postos isolados e a acumular grandes concentrações de forças contra unidades inimigas, depois que estas são enfraquecidas pelo fogo aéreo maciço. Trata-se de uma experiência extremamente interessante em relação a um procedimento de combate, cujas possibilidades teóricas são consideráveis, quando a luta é em extensas zonas de regiões tropicais.

Desta forma, a luta está adquirindo o aspecto de um conflito entre a elevada tecnologia e o rudimentarismo, entre a máquina mortífera e o combatente protegido pela natureza hostil.

A ação resoluta dos norte-americanos produziu frutos imediatamente: a melhoria da situação é incontestável, e, sem muita probabilidade de errar, pode-se predizer que continuará melhorando. Esta melhoria tem criado nos Estados Unidos — como eu pude apreciar recentemente — uma forte corrente de otimismo. Um número bem grande de norte-americanos crê, agora, que eles ganharão esta guerra, e que possuem uma fórmula que haverá de resolver o difícil problema imposto pelas guerras de guerrilhas, as quais os chineses chamam “guerras de libertação”.

Sem dúvida, na situação atual, seria prematuro emitir um prognóstico definitivo, já que numerosos indícios demonstram que o Vietcong está decidido a fazer frente à prova de força. O “sítio” de Plei Me tornou clara a capacidade do Vietcong para absorver intensos bombardeios e para iludir o envolvimento pelos reforços aeromóveis. A identificação de prisioneiros per-

tencentos aos dois regimentos do Vietnam do Norte, que se infiltraram recentemente no Sul, indica uma boa disposição para opor-se à ofensiva norte-americana por outros meios que não uma dispersão provisória. Os "comandos" Vietcongs, que se infiltraram na enorme base norte-americana de Da Nang, onde chegaram ao estacionamento de aviões e destruíram uns trinta dêles, confirmam a grande habilidade dos guerrilheiros nos atos de terrorismo. E mais, o emprêgo em massa de fogo aéreo inflige à população vietnamita espantosas experiências, cuja influência psicológica é impossível predizer. Finalmente — e especialmente — a ação norte-americana não parece estar fundada em um tema de ordem política capaz de agrupar o povo de maneira permanente.

É, pois, necessário esperar os resultados da prova de força que está sendo levada a cabo neste momento nas selvas das mesetas de Moi, como também na cordilheira de Annam, nas plantações do norte de Saigon, assim como nos campos de arroz e nas vastas zonas inundadas do rio Mekong. Uma vitória norte-americana total poderia produzir o colapso moral do Vietcong. Não obstante, de ser a vitória incompleta, propiciaria tudo para sê-lo. A guerra será demorada, declaram os norte-americanos. Este é o único

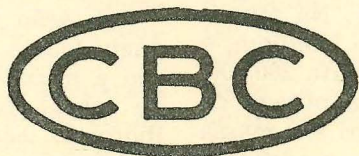
prognóstico que se pode fazer na atualidade sobre a Guerra do Vietnam.

A guerra de guerrilhas, porém, não é somente uma luta de campanha. Uma boa parte da moral dos rebeldes depende da disposição internacional e das esperanças de ajuda externa com que possam contar. Partindo dêste ponto de vista, devemos observar que a determinação demonstrada pelos norte-americanos tem restaurado seu prestígio, enquanto que a atitude dos chineses, por sua vez intransigente e cautelosa, diminuiu de posição no cenário mundial. Finalmente, apesar de certas demonstrações hostis contra a guerra no Vietnam, que têm sido mais espetaculares do que substanciais, uma grande maioria da opinião norte-americana é favorável agora à idéia de um esforço prolongado e até de um compromisso permanente na Ásia Sul-Oriental. Estes são fatores externos que seriam muito favoráveis aos norte-americanos e que, se forem avante, trarão u'a melhoria considerável na situação interna do Vietnam do Sul.

Neste contexto melhorado, uma conciliação, que normalmente depende da atitude da China, poderia propiciar-se no Vietnam. Todavia, a prova está por acontecer nos meses vindouros.

Le Fígaro, 10 de novembro de 1965.

COMPANHIA BRASILEIRA DE CARTUCHOS



"FABRICANTE DE ARMAS e MUNIÇÕES DE ALTA QUALIDADE"

AV. INDUSTRIAL, 3330 — SANTO ANDRÉ — CAIXA POSTAL, 51

ESTADO DE SÃO PAULO

O presente artigo é uma tradução e adaptação de uma apresentação feita pela esposa de um aviador à 165.^a ala de Transporte Aéreo, Geórgia.

Por ser um artigo escrito pela esposa de um militar, julgamos interessante a sua divulgação através da Revista. Deixamos, no entanto, o julgamento final aos leitores.

Cel Av EDÍLIO RAMOS FIGUEIREDO

UM ATO DE DESCUIDO

Presumo que o leitor esteja intrigado com o que possa eu dizer, em se tratando de segurança de vôo, considerando que sou civil.

Possuo, contudo, um pouco de experiência sobre a vida militar. Tenho vivido nesses últimos oito anos em contato com a Guarda Nacional, seis ou sete



em campos de verão, cinco ou mais em missões no exterior, e cerca de 40 fins de semana por ano longe de casa, incluindo viagens a serviço, tudo acompanhando meu espôso. Tenho costurado muitos nomes em roupas militares, lavado muitos uniformes, arrumado e desarrumado muitas malas.

Contudo, ainda há muitas coisas sobre a Guarda Nacional que eu não entendo. Por exemplo: não posso compreender porque é necessária uma viagem a serviço a Las Vegas. Acredito que deva haver algum tipo especial de treinamento de combate que se possa desenvolver lá.

Assim, não tenho intenção de dar testemunho sobre a vida de uma espôsa de um aviador militar, ainda que seja em todo ou em parte. Penso, contudo, poder expressar a opinião média de uma espôsa, que divide com ele os mesmos problemas, inquietações, frustrações e ansiedades. E, também, aquela que divide o mesmo orgulho e satisfação em saber que seu espôso é capaz de aceitar tais responsabilidades.

Imagino ser necessária muita habilidade para voar um avião e conservá-lo voando. Isto me infunde muito respeito. Estou certa de que, após alguns anos como aviador, o vôo se tenha tornado rotina para ele, mas eu ainda sinto uma emoção diferente ao observar um avião decolando; particularmente, quando eu conheço o piloto.

Como ele o consegue! E, quando meu espôso é envolvido, fico então a imaginar: será ele cuidadoso? Que fará ele se alguma coisa falhar? Passo, então, a pensar em seu pernoite. Que fará ele? Aposto que irá a algum clube e que lá ficará por horas. Penso então na manhã seguinte. E odeio a mim mesma pelos meus pensamentos, por imaginar: "Terá ele, realmente, uma boa "chance" no regresso, após tal noite?" Naturalmente, que

me preocupo muito com o que poderá suceder ao meu espôso, quando ele sai em u'a missão, e imagino se minhas ansiedades são realmente infundadas.

Não são simplesmente preocupações a respeito de sua moral; talvez ele tenha um desejo de ser jovem novamente, bem como o mau efeito que um companheiro possa ter sobre ele ou ele sobre o companheiro.

Mas, quando fora de casa, e descobre que há mais tempo livre do que nunca, você, subitamente, vê o que gostaria de fazer se estivesse, realmente, a sós em definitivo. E isso é uma sensação embriagadora.

Quer imagine você, quer não, e estou certa de que imagina, a sua partida no cumprimento de u'a missão não pára a nossa vida conjugal. Os meninos continuam podendo ficar doentes, o trabalho está por fazer e os problemas sem as soluções. Somente que a responsabilidade que normalmente dividimos com cada um de vocês permanece toda com a espôsa, no lar.

Não que deseje, com isso, tirar os bons momentos que a profissão de aviador encerra, assim como as vantagens e as oportunidades que uma viagem oferece.

É certo que nós, espôsas, desejamos que nossos esposos permaneçam em casa, apesar de sabermos que não poderão estar todo o tempo conosco. Mas, desde que isso não pode acontecer, é um alívio saber que eles se recordam, constantemente, de suas responsabilidades para com a família.

Claro que não espero que a maioria despenda a noite de pernoite relembando todas as boas coisas que deixou em casa. Mas, acredito que, consciente ou inconscientemente, mesmo longe de suas famílias, há o prazer e a satisfação de saber que elas são uma parte de suas vidas.

Nossa satisfação aparece não simplesmente com as chamadas telefônicas, cartões postais ou lembranças que são trazidas para casa, mas de imaginar que, ao fazer cada uma dessas coisas, o seu pensamento está voltado para a família.

Quer acredite ou não, a maioria das espôsas não prega os olhos à noite, quando seus esposos estão voando, imaginando o perigo a que estarão expostos.

Sabia que cada um de vocês projeta uma imagem? Do ponto de vista de suas famílias, o homem é o chefe da casa, o ganhador, o líder e aquele que sempre está acima da média dos acontecimentos. É aquele olhado pelas crianças com respeito e admirado por sua espôsa. Cada ato que ele determina ou cada atitude que toma, certa ou errada, é um exemplo a seguir.

Um ato de descuido ou de indiferença, quando longe de casa, pode refletir em sua família e causar uma impressão desapontadora.

Durante longo tempo, o ritual da família é apanhar os meninos às sextas-feiras, após o regresso da Base, correr para casa e, ainda que pareça incrível, levá-los para visitar a Base e seus aviões.

Quantas crianças, orgulhosas de seus pais, não falaram às suas professoras dessas aventuras e desejam, com todo o ardor, ter os seus pais na Escola, a seu lado, dentro de seu próprio avião.

Isto tudo poderá parecer insignificante, mas mostra o orgulho e a confiança das crianças em seus pais. Elas desejam mostrar que seus pais são tão habilidosos, que serão capazes, se quiserem, de trazer os seus próprios aviões à Escola.

Por muitos anos, a magia do vôo tem ganho o respeito de muitos. Os aviadores são os heróis silenciosos dos meninos da vizinhança, o assunto de quieta adoração.

Quantas vezes você terá ouvido "Meu papai voa!" E este grau de orgulho nunca deve ser destruído por um ato de descuido.

A profissão de aviador requer constante condição de alerta, de treinamento e operação. É um trabalho competitivo do homem contra o produto de sua própria imaginação, o avião. Para uma esposa, como eu, que não sei pilotar, isto parece um empreendimento difícil. Calculo tudo isto pelas histórias que ouço de vôos em condições atmosféricas adversas ou sob condições de formação de gelo.

Quando uma decisão errada é tomada ou quando se dá uma "chance", perde-se um elemento humano necessário a nós e à sociedade.

Não me refiro, claro, às negligências graves, para as quais todos estão sempre alertas, mas para aquelas pequenas e, às vezes, despercebidas. Parece-me que os métodos de correção é que são pouco rápidos ou lentos demais para trazer o avião à posição desejada, no momento adequado.

Ainda que sejam situações comuns ao vôo, com as quais estejam familiarizados, é sempre bom enfrentá-las como se fossem a primeira vez. A maior dificuldade na prevenção de acidentes, parece-me, é um constante esforço para fazer os pilotos entenderem isso.

Olhando friamente de relance, seguir tal regra não me parece tão difícil.

Que é, realmente, difícil em ser seguro? O que todos devem

fazer é seguir os procedimentos e ouvir os conselhos dos que os precederam.

Por conhecer meus hábitos em casa, isto não implica dizer que eu os conduzo sempre da mesma forma. Poder-se-ia até dizer que a metodização contraria a natureza humana.

Se eu estivesse no lugar dos aviadores, pensaria em reconhecer algumas das dificuldades para voar em segurança, quais sejam:

Personificação de super-homem — Pode realizar qualquer missão. É "sempre" o outro companheiro que não está apto a acompanhá-lo!

Aprendizado pelo caminho mais difícil — Contrariamente ao velho ditado, quando se lida com a segurança de vôo, a experiência "não é sempre" a melhor conselheira.

Falta de preparo — Por causa de outros requisitos, do planejamento de sua vida quotidiana, do seu trabalho, das funções cívicas e sociais, o tempo para estudar procedimentos parece ser escasso. Em determinada situação, muito tempo pode ser despendido imaginando o que fazer, sem tempo contudo para concentrar-se em como fazê-lo.

Complacência — Quando um trabalho se torna familiar, ele nos parece tão rotineiro que temos a impressão de que nada mais pode ser aprendido a seu respeito. É como tomar um banho. Nós o fazemos diariamente; contudo, cada ano centenas de pessoas caem na banheira, quebram a coluna vertebral,

têm uma concussão cerebral ou morrem afogadas.

Recordação dos velhos tempos

— Nós não nos conformamos de que o tempo passe e acreditamos que aquilo que fizemos no passado é possível no presente. Alguns foram "hot pilots" em aviões de caça. Viveram rápida e perigosamente, ou pelo menos disseram que viveram. Mas, em um jato de caça o vôo é sozinho e somente você e sua família foram envolvidos. Agora, há muitas famílias a considerar e ninguém tem o direito de, descuidadamente, pôr em perigo o futuro dos outros.

Superar essas dificuldades requer muito de você, mas não é mais do que você é capaz de dar. Requer, em primeiro lugar, disciplina consciente, hábitos saudáveis, treinamento e uma atitude positiva.

Também requer responsabilidade. Não trate segurança como u'a máquina de jogo; trate-a cuidadosamente, tanto quanto possível, esperando obter o "jackpot". Contudo, considere-a como um investimento seguro, com um retorno proporcional ao planejado e ao programado. Se tiver que tomar uma decisão e que envolva a segurança dos outros, use o melhor de seu julgamento e esteja seguro de que ele é o melhor possível.

Há um velho ditado que diz "Se você auxiliar um homem a subir uma montanha, você também estará próximo ao cume".

Você pode proteger-se e aos outros. Realizando isto você protege os que o estão esperando em casa.



MISSÃO SALESIANA DE TARACUÁ — Verdadeiros oásis da selva Amazônica, surgem as missões católicas em esforço sobre-humano para o desenvolvimento da região. Falta, contudo, o apoio efetivo dos órgãos federais e locais

AMAZÔNIA... SOFRIDA

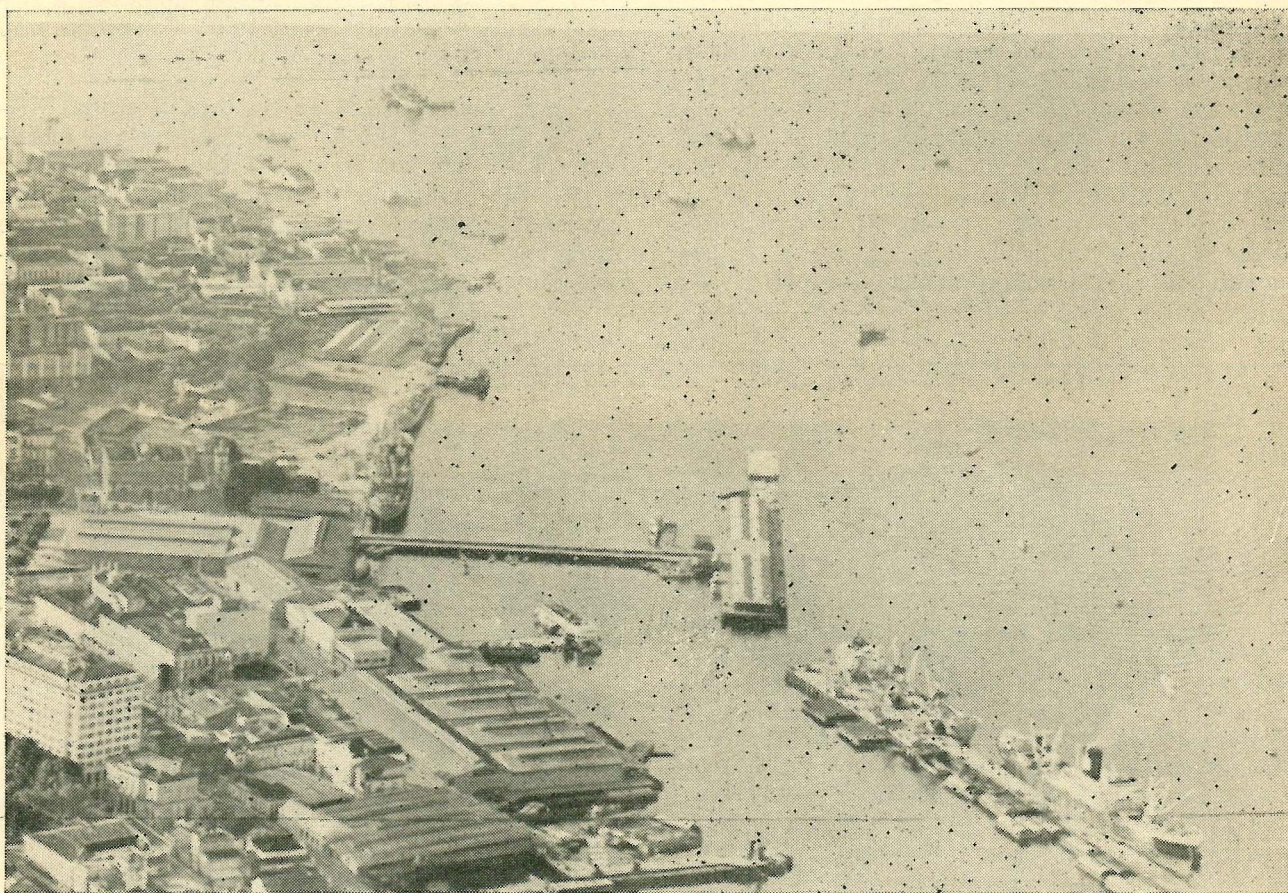
Cel Av PROTÁSIO LOPES DE OLIVEIRA

NOTA DA REDAÇÃO: O presente artigo é mais uma contribuição desta Revista ao Estudo da Amazônia, iniciado em nosso número de março-abril deste ano. Seu autor, limitando-se à área física da Amazônia, tece comentários interessantes sobre os erros acumulados e as incalculáveis possibilidades da região.

O Coronel-Aviador Protásio Lopes de Oliveira é, atualmente, o Chefe do Estado-Maior da 1.^a Zona Aérea e já possui uma vasta experiência da região, pelos muitos anos em que lá serviu.

MANAUS

A capital do Estado do Amazonas que se liga com todos os países do mundo através do seu cais flutuante. Não se liga com o interior do Estado pela falta de aproveitamento dos seus rios navegáveis por um bom sistema de transporte fluvial.



Podemos afirmar, com toda a propabilidade de acerto, que a Região Amazônica representa, no seu conjunto, a mais rica e mais promissora, dentre todas as regiões definidas no imenso Território Nacional.

O raciocínio é bastante lógico se atentarmos que, num conjunto que abrange 42% de toda a área do País, localizado no seu interior, é natural que se encontre, além de outras, a maioria das riquezas existentes em cada uma das diversas pequenas regiões que com ele se limitam para formar o resto do País, abrangendo os Estados do Maranhão ao Rio Grande do Sul.

Mas, podemos afirmar, também, com toda a segurança, e é do conhecimento comum, que, apesar disto, é a região menos desenvolvida, menos povoada e... mais abandonada.

Dentre um sem número de escritos e referências que se têm feito sobre a Amazônia, um deles contém termos que se notabilizaram pela perfeita consentaneidade do seu emprêgo:

"Esta Amazônia sofrida..."

Sim, esta Amazônia que nos foi legada como um produto de sacrifícios dos nossos antepassados que a conquistaram para nós!

Esta Amazônia cobiçada pelo mundo inteiro e olhada como um futuro celeiro capaz de, por si só, alimentar e manter nações inteiras.

Esta Amazônia tão falada, tão enaltecida, mas, infelizmente, tão utilizada como argumentos para as mais diversas demagogias.

Esta Amazônia tão enganada, ludibriada, saqueada e... esquecida.

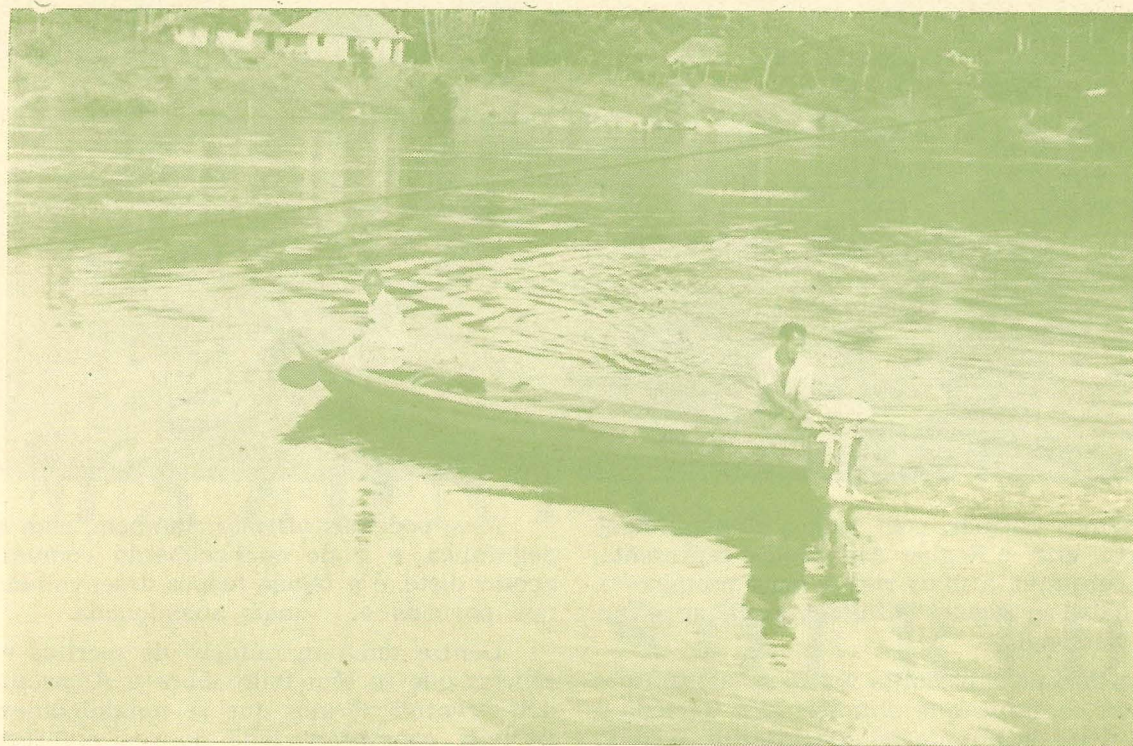
Esta Amazônia é realmente uma terra sofrida...

Sofrida... de impaciência pelos séculos de espera improfícua, como a ânsia de uma noiva que aguarda o enlace com o seu bem-amado, na certeza de que, mercê de seus imensos dotes, poderá proporcionar-lhe perene felicidade e imensurável progresso. O arrôjo de um Pedro Teixeira ou de um Plácido de Castro e a dedicação de uns poucos missionários são lampejos de esperança que aumentam a sua angústia ao desvanecerem-se pela falta de continuidade. Medra-lhe, por isso, a semente de uma revolta íntima, pela sensação de esquecimento ou de relegação a plano secundário; pela incompreensão ou pouco caso

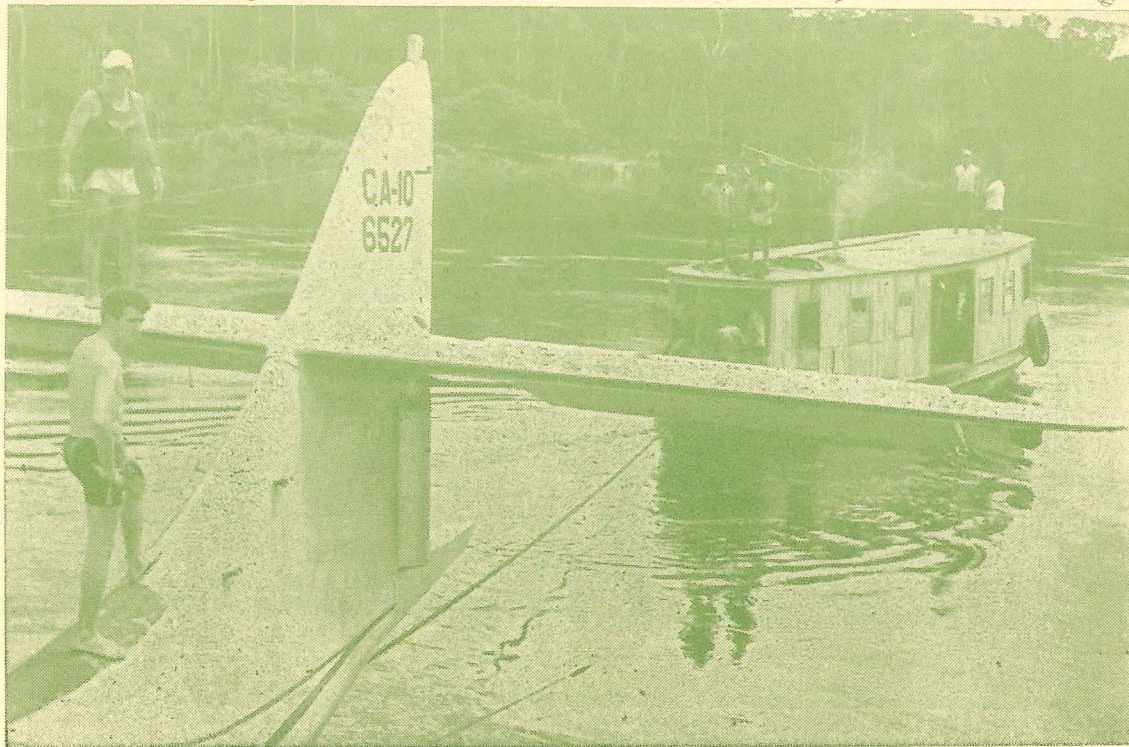
demonstrado nas soluções de grandes ou pequenos problemas, às vezes simples e fáceis. Sirva de prova o descaso a que tem sido relegada a navegação fluvial, numa região que apresenta êstes incalculáveis mananciais; sirva de prova a importação, em massa, de alimentos de outras regiões, ficando inaproveitadas imensas glebas verdejantes, às vezes de viço excepcional; sirva de prova a intoxicação de Planos Rodoviários sem atentarem para o aproveitamento do emaranhado de estradas líquidas, sem despesa de construção e de utilização muito mais barata.

Sem querer contrariar a expressão histórica na administração brasileira de que "governar é abrir estradas", apenas tentamos adaptá-la à Região Amazônica, acrescentando: "onde já não existam".

Que poderemos dizer de uma estrada MANAUS/ITACOATIARA — paralela ao rio AMAZONAS — com 200 km, onde são gastos bilhões de cruzeiros, cortando florestas, fazendo pontes, aterrando pântanos e cortando morros, para que um caminhão de centenas de cavalos de potência, consumindo combustível, pneus, chassi, mo-



RIO NEGRO — Barco de fabricação local, com motor de 4 HP, capaz de transportar 500 kg. Tem custo e manutenção incomparavelmente menor do que um "jeep"



RIO IÇANA — Lancha com casco de fabricação local e motor de centro de 15 HP. Serve de trator, caminhão, automóvel etc... podendo transportar o equivalente a 6 caminhões FNM

las e outros produtos importados de outras regiões ou de outros países, transporte 10 toneladas, quando um barco de construção local, importando apenas um pequeno motor de centro de 30 cavalos de potência, transporta quatro ou cinco vezes mais, sem a necessidade daquele custo inicial e da manutenção imprescindível?

Que diremos de uma estrada **PÓRTO VELHO/MANAUS**, com cerca de um milhar de quilômetros de matas, pântanos, rios, igarapés e várzeas, perfeitamente contornáveis pelo maior rio do mundo e um dos seus grandes afluentes? Quando teremos uma ponte sobre o rio Madeira próximo a **PÓRTO VELHO**? E sobre o rio Solimões, e o rio Negro, próximo a **MANAUS**? Se vão ser usados barcos para estas travessias, por que estes barcos não fazem logo a ligação porto-a-porto, das duas grandes cidades?

E o que dizer da inconcebível **BRASIL/COLÔMBIA**, partindo de **MANAUS**, com milhares de quilômetros paralelos aos maiores rios da Planície?

Só mesmo o pouco interesse na solução real dos problemas, ou a aparição de uma concepção elevadíssima, com a negação total do sistema fluvial e marítimo, incompreensível para as pessoas de inteligência mediana, e também desconhecida para os países adiantados da América do Norte, da Europa e Ásia que utilizam, cada vez mais, as suas vias fluviais e marítimas como meio de baratear o seu sistema de transporte.

Esta concepção esdrúxula, no entanto, é dominante na Amazônia, bem o sentimos, por pequenas providências que poderiam ser tomadas, mas dormem esquecidas há longos anos.

Ninguém ignora o escoadouro em que poderia se constituir o rio Negro, ligando diretamente o rio Amazonas ao rio Orenoco, se fôsse construída uma pequena estrada de cerca de 50 km, desde o porto de **CAMANAUS** até o da **ILHA DAS FLÔRES**, contornando as corredeiras de São Gabriel, próximo à confluência do rio Uaupés.

Esta estrada, iniciada em 1929, teve os seus primeiros 15 km utilizáveis por gestões da Comissão de Aeroporto da Região Amazônica (COMARA) junto ao Prefeito de São Gabriel, para permitir a ligação da cidade ao aeroporto que estava construindo. As gestões continuam para que seja tornada utilizável a parte de 7 km que liga o aeroporto ao pôrto de CAMANAUS, para permitir que a ligação pelas vias de superfície com a cidade e o aeroporto fiquem livres das famosas corredeiras. Os 30 km restantes ainda não foram objeto de cogitação por não ser de interesse imediato para a COMARA e o Prefeito não ter condições para executá-lo com recursos próprios.

Isto daria também uma ligação de MANAUS com a fronteira da Colômbia no rio Içana, região que, como a do alto rio Negro, está toda voltada para os países vizinhos, pela dificuldade de ligação com os centros adiantados do BRASIL. Os missionários Salesianos, por conta própria, fizeram uma estrada de 4 km, contornando as corredeiras de Ipanoré, e com isto tornaram utilizável todo o rio Uaupés, desde a foz do rio Querari, na fronteira com a Colômbia, até a sua desembocadura, no rio Negro.

Condições semelhantes são encontradas no rio Tapajós, bloqueado pelas corredeiras de São Luís, cuja estrada do contorno existente foi construída por particulares donos das terras marginais, e com êles permanece, num estrangulamento completo de qualquer navegação deste grande rio e seus afluentes.

As ligações Lábrea-Humaitá e Bôca do Acre-Rio Branco vêm-se arrastando por dezenas de anos sem uma conclusão satisfatória.

Fala-se com certo entusiasmo numa estrada ligando Óbidos a Tiriós, na fronteira da Guiana Holandesa, quando sentimos a necessidade urgente das ligações entre Óbidos, Alenquer e Monte Alegre, onde as ligações fluviais são deficientes e se necessita do escoamento da produção do interior desta fértil região do Baixo Amazonas.

Impressiona sobremaneira o pouco aproveitamento do rio Tocantins, com grandes cidades em suas margens e com a estrada-de-ferro de contorno das corredeiras ameaçadas de fechamento, deixando esta grande via fluvial com destino incerto, especialmente com a tendência para todo tráfego se fazer pela rodovia Brasília-Belém.

Impressiona a demora na solução da ligação de Boa Vista a Manaus.

Amazônia sofrida... de tristeza e remorsos pela incapacidade, ingenuidade ou desinteresse do seu povo, quando a obrigaram a um imenso fratricídio, ao tragar em suas entranhas milha-

res de vidas de irmãos de outras terras, numa famigerada Campanha da Borracha, pois para ela se encaminharam sem o conhecimento dos seus mistérios e dos seus perigos, e sem preparo suficiente para enfrentá-los.

Muito pouco se recolheu de útil neste imenso sacrifício de dinheiro e de vidas, parecendo que a maldição se espalhou pela Planície para vingar a morte destes inocentes.

Onde estão os nossos campos experimentais de seringueiras, com a obtenção dos resultados esperados? Onde estão as plantações ordenadas e de fácil colheita que permitam uma produção para competir com aqueles que enganaram a nossa fé e transplantaram milhões de mudas para outras terras de sua propriedade? Onde está o desenvolvimento da mentalidade do plantio e o auxílio aos produtores particulares?

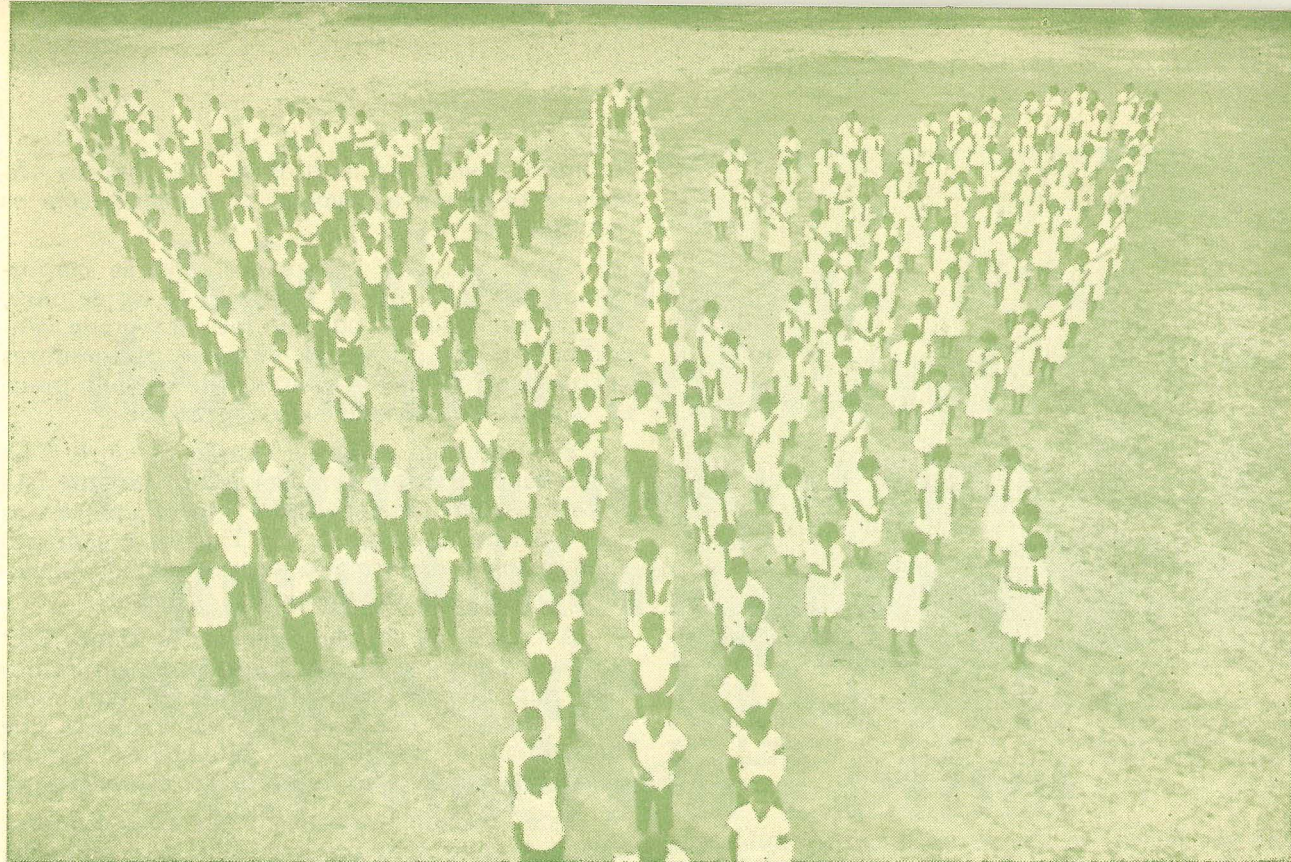
Quem não se recorda do Banco que mudava de nome, mas que continuava com a elasticidade de produto apenas para servir aos interesses desligados da área amazônica? Ainda está em nossa memória a notícia dos jornais, sem contestação, de que o presidente da Prudência Capitalização, ao passar uma noite em Belém, às vésperas da falência desta Companhia, conseguiu levantar Cr\$ 20 milhões, para, em seguida, se deslocar para Manaus e de lá desaparecer com a derrocada da referida empresa.

Enquanto isto, o agrônomo chefe do Posto Experimental de Tefé era obrigado a regressar a Manaus e Belém, porque há mais de seis meses não tinha como pagar os trabalhadores do Posto, e os mesmos se viam obrigados a deixar o trabalho para conseguirem outros meios de subsistência para as suas famílias.

Sente-se na Amazônia a falta de mentalidade do povo para colhêr da terra o muito que ela lhe pode oferecer. Esta falta é proveniente da pouca experiência de vida e da falta de aspiração dos que aqui nascem e se criam sem um intercâmbio sadio com povos de outras regiões. Os seus métodos são os primitivos e o seu interesse se limita ao mínimo indispensável para complementar o que a natureza lhe dá sem seu esforço pessoal.

É a mentalidade extrativa, do colhêr sem plantar, do receber sem dar.

É sintomático uma família de seringal no interior amazonense achar perfeitamente normal e desejado utilizar para suas refeições feijão do sul do País, arroz do Maranhão ou Goiás, conserva do Rio Grande do Sul, goiabada de Pernambuco e queijo de Minas, tudo adquirido com o dinheiro obtido com a colheita da seringa



MISSÃO SALESIANA DE PARÍ-CACHOEIRA — Crianças índias dos colégios da missão formam em homenagem à FAB, único órgão federal que dá o seu apoio ao grandioso trabalho missionário da região

ou da castanha, cujas árvores são nativas na floresta.

E mesmo que o povo quisesse plantar alguma coisa, não saberia como fazer, nem onde fazer.

Faltam as escolas para nível profissional primário. As poucas escolas primárias que existem são dedicadas apenas ao conhecimento intelectual, sem esta preocupação profissional. Nas escolas das Missões Religiosas, entre os Salesianos, embora seja obrigatório, além de qualquer outra profissão dada ao garoto-índio, o ensino da agricultura, é justamente nesta a maior deficiência dos religiosos, pela falta de técnicos suficientes entre eles.

As escolas de agricultura de nível médio, difundidas por toda a região, seriam de uma grande ajuda neste setor. Delas sairiam os ajudantes e executores para os trabalhos com os técnicos especializados e ao mesmo tempo sairia o instrutor para o ensino primário. Seriam, também, o veículo para desenvolver a mentalidade e dar trabalho ao grande número de braços improdutivos que se nota em todo o interior. O costume do aproveitamento dos ciclos extrativos deixa os braços capazes imobilizados, enquanto termina um ciclo e começa o outro.

Infelizmente, durante dezenas de anos, os órgãos responsáveis nunca tomaram conhecimento de problemas desta ordem. É de notar que

até as duas Escolas de Agricultura existentes em Belém e Manaus não tiveram um controle sequer no Departamento correspondente no Ministério da Agricultura, no Rio de Janeiro.

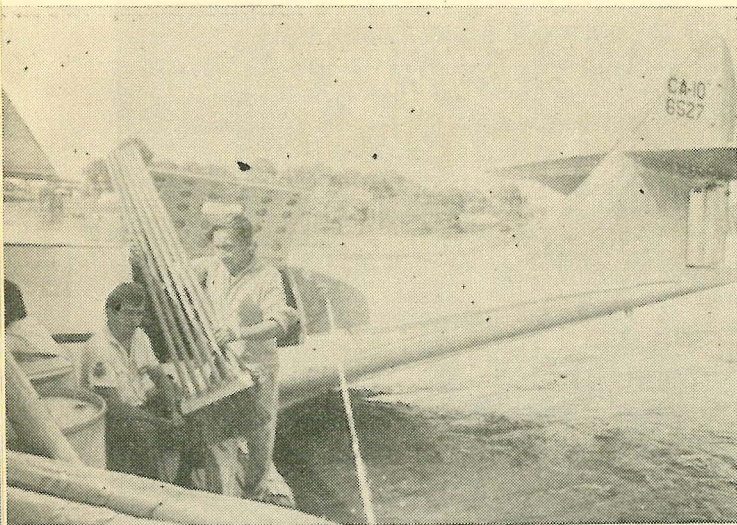
As Escolas de Agronomia para nível superior também precisam de propaganda, de apoio, de ajuda e de intercâmbio com outras no País e no estrangeiro, para que possam manter-se em completa atualização com as novas técnicas e os melhores equipamentos. É preciso que se desenvolva a mentalidade do uso do técnico e que o mesmo venha a ter a capacidade que dele se espera.

A utilização de agrupamentos em cooperativas de produção é o processo que tem de ser desenvolvido numa terra pobre de recursos, de técnicos e de equipamentos.

Mas têm faltado a mentalidade e o interesse.

Amazônia sofrida... por se sentir aviltada, humilhada e desiludida, pela chusma de aventureiros, sem sentimentos, sem recursos, sem lar e sem Pátria, tendo apenas por lema a cobiça e que se lançam numa exploração mesquinha de tesouros que poderiam realizar o sonho de progresso de várias nações.

Quem ignora as riquezas do Território de Roraima? Todos sabemos que uma companhia inglesa, há anos passados, se propôs a fazer uma cidade moderna em Boa Vista e ligá-la a Manaus



TAPURUQUARA - RIO NEGRO — Caboclo amazonense conheceu o avião antes do carrinho de mão e ainda não conhece o "jeep" nem o caminhão. O produto de seu trabalho é transportado pela FAB, enquanto aguarda um bom sistema de navegação fluvial

por via férrea, se lhe permitissem a exploração do vale do rio Urariquera.

Qual o trabalho de envergadura que se fez para explorar esta riqueza que sabemos está sendo consumida e diluída sem controle e sem proveito para o País?

Quem hoje desconhece as riquezas descobertas e a descobrir no Território de Rondônia? Ali, companhias se digladiam por exploração de migalhas, quando grandes fatias de riquezas poderiam ser auferidas com reais proveitos para os particulares e para a nação inteira. É olhar o exemplo de uma ICOMI, no Território do Amapá, e verificar o quanto de uma organização e de um bom planejamento poderá ser obtido em benefício de todos.

Quem desconhece a extração de ouro no Tapajós? Toneladas e mais toneladas de ouro e outras riquezas são desviadas mensalmente e desaparecem sem uma preocupação maior de quem de direito.

Um simples controle feito pela Força Aérea Brasileira no Aeroporto de Santarém fez aumentarem as estatísticas para centenas de quilos de ouro mensais, com o correspondente recolhimento do imposto devido.

Mas o controle serviu apenas para a estatística, porque o ouro registrado estava fadado a cair compulsoriamente nas mãos de apenas três ou quatro compradores autorizados.

Via-se, então, o inacreditável. Num país em plena inflação, com a balança comercial em desequilíbrio, com fome de riqueza, ficarem, às vezes, 50 quilos, ou mais, de ouro sobrando na praça de Santarém, porque os compradores não

se interessavam em adquiri-lo, e os bancos oficiais se negavam a negociar diretamente com os garimpeiros.

Certa vez, um garimpeiro, não se conformando, foi até o sul do País com 15 kg de ouro, mas voltou desolado por não ter conseguido vender nos bancos oficiais, e, entre os compradores particulares, só havia interesse de melhor preço se o ouro não tivesse sido registrado.

É o estímulo oficial à evasão do ouro e ao contrabando. Porque torna mais conveniente não registrar o ouro e negociá-lo com os guianenses que esperam ao longo do rio Tapajós e com isto facilmente transformá-lo em televisões, perfumes, nylon, armas, munições e outros.

A criação de simples agências do Banco Oficial, nos garimpos, ou em Itaituba ou em Santarém, capacitadas para a compra do ouro pelo preço oficial, é um raciocínio tão evidente que impressiona e traz dúvida à inteligência comum o fato de ainda não terem sido estabelecidas.

Esta Amazônia sofrida... por estes e muitos outros motivos, tem agora, porém, uma renovada esperança nas gerações que afloram no cenário nacional.

A Revolução de 31 de março de 1964 trouxe outros padrões para as classes dominantes desta Terra Brasileira.

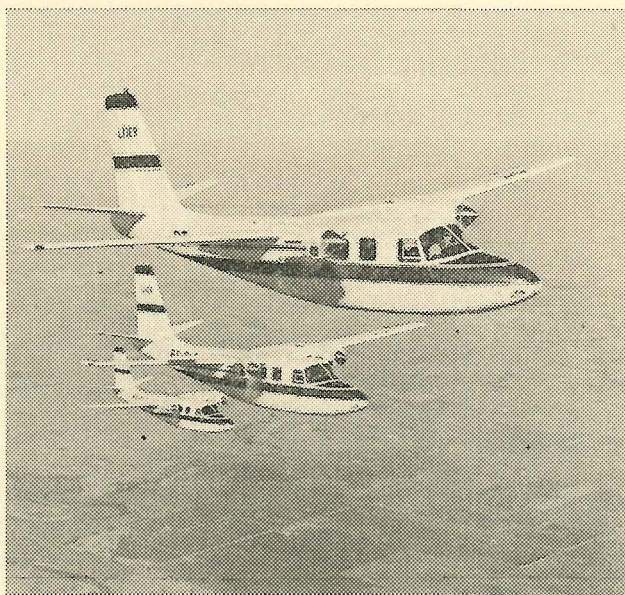
A Amazônia tem sentido esta amostra através de Governos como os do Pará, do Amazonas e dos Territórios, e mais do que nunca deve compreender que a hora de sua redenção realmente se aproxima.

Ao comemorarmos o terceiro aniversário da Revolução de 1964, após modificações radicais que foram feitas na administração nacional, sem que tenha alterado o espírito dominante da Revolução, mas ao contrário, parece ter sido renovado, a Amazônia já tem a sensação de que um novo sopro lhe é dirigido para acalantar o seu sofrimento secular.

Grandes esperanças estão ressurgindo, novos horizontes estão-se dilatando e novas etapas estão sendo desejadas.

É preciso, portanto, que a Revolução prosiga na sua missão; que a Revolução conquiste esta terra com a mesma presteza com que salvou todo o Brasil de uma derrocada imprevisível; que a Revolução não se deixe igualar na vala comum da demagogia ou de soluções apressadas ou impensadas; que a Revolução leve até o âmago do "inferno verde" o espírito vivo de 31 de março, fazendo com que a sua ação dominadora se aprofunde de tal maneira que consiga desvincular desta Terra Promissora expressões que traduzam frustrações, incapacidade ou desilusões.

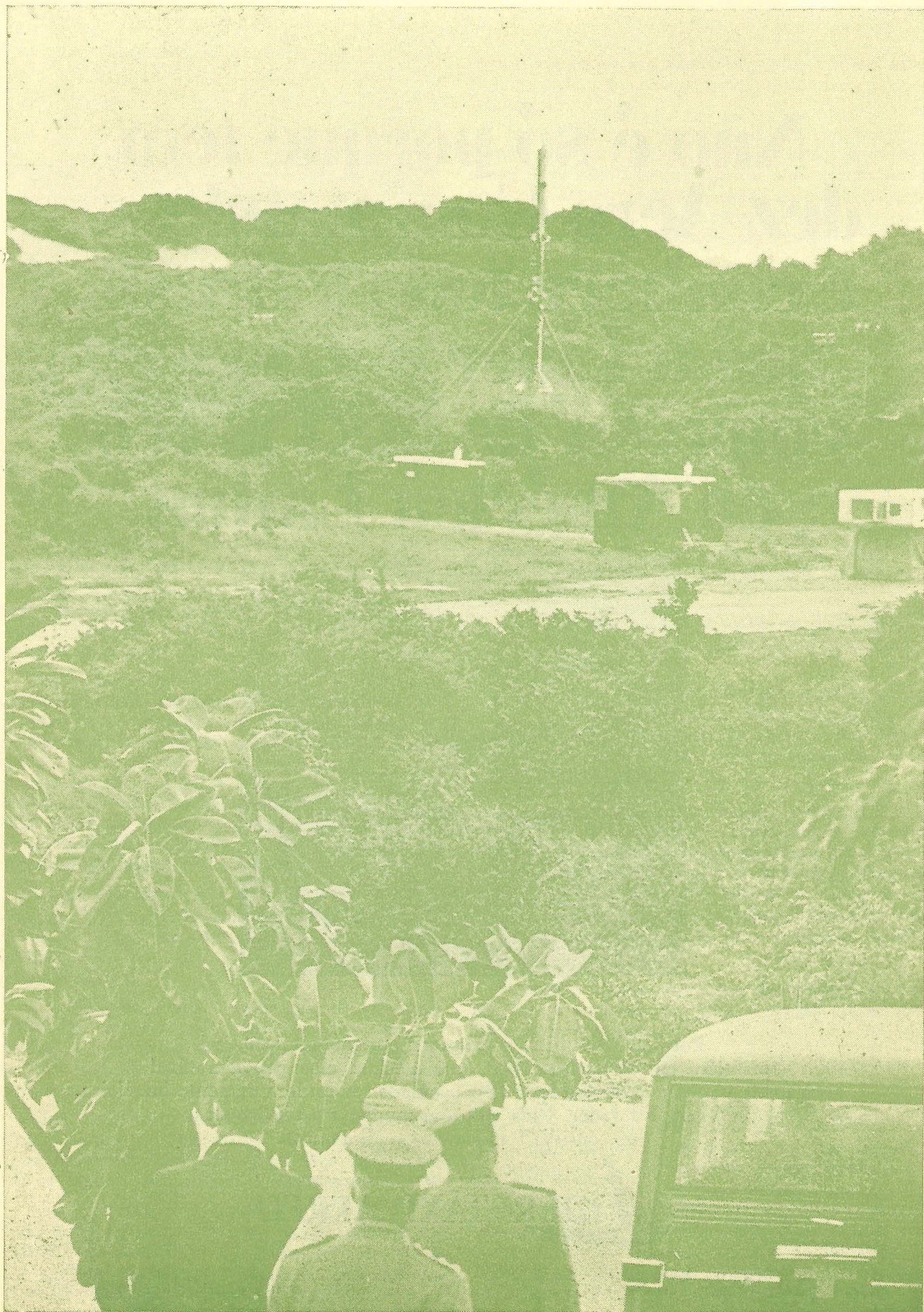
Não é só porque tem dez Aero-Commanders e conhece todo o Brasil, que a Líder é a maior empresa de táxi aéreo da América Latina



Porque é também a primeira em manutenção, a primeira em atenção pessoal, que a Líder alcançou a notável posição atual, numa demonstração da capacidade realizadora da gente brasileira. Assim é a Líder. Uma empresa moderna a serviço dos "executives" modernos e dinâmicos.

Fretar um avião da Líder é tão simples como pedir um táxi!
LÍDER TÁXI AÉREO

BELO HORIZONTE: Av. Amazonas, 483 - fones: 2-9033 - 4-9662 e Aeroporto da Pampulha - Fone: 4-9130 - RIO DE JANEIRO: Aeroporto Santos Dumont - Fone: 52-9160 - SÃO PAULO: Escritório: 34-3054 - Aeroporto: 61-2811 - 61-8977

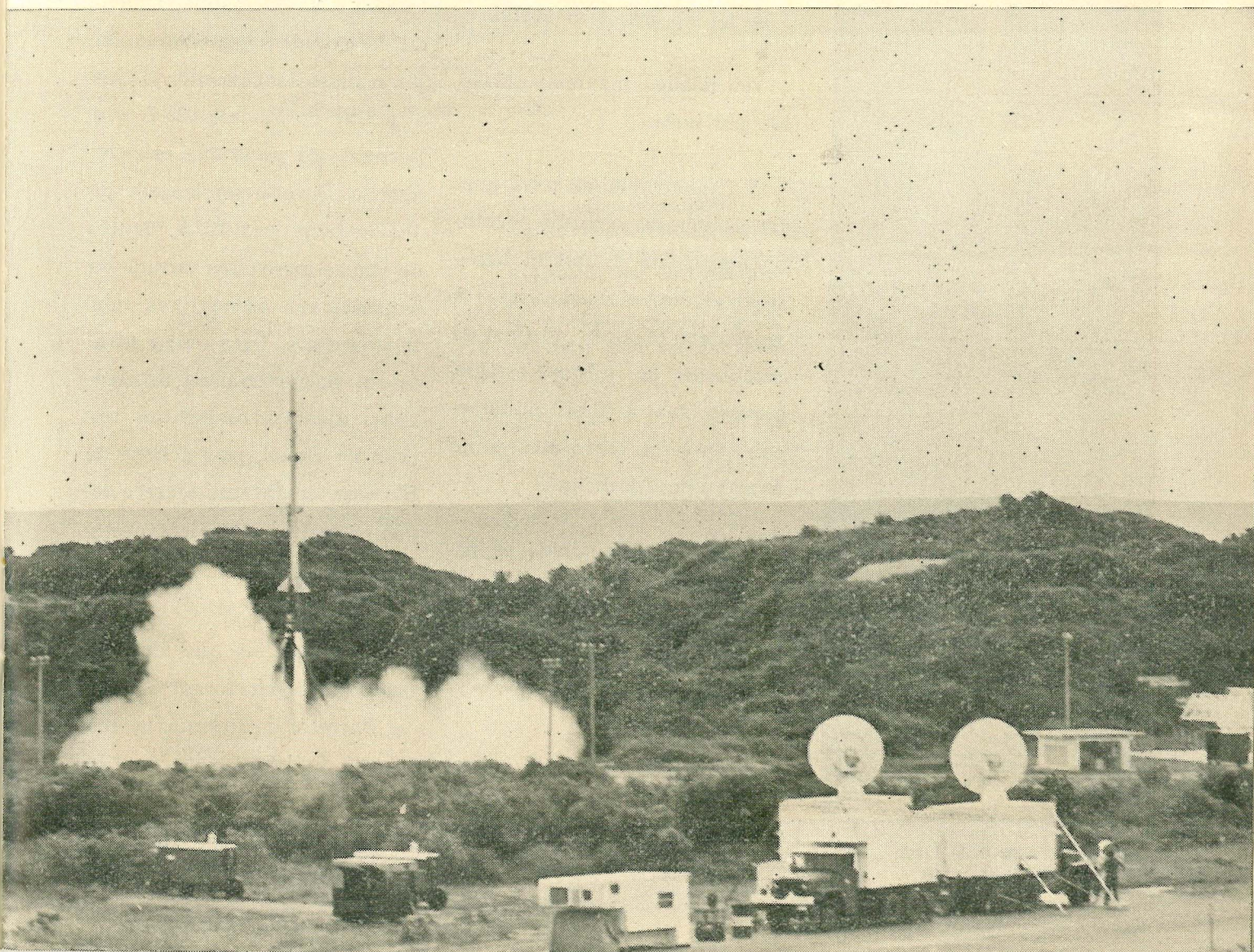


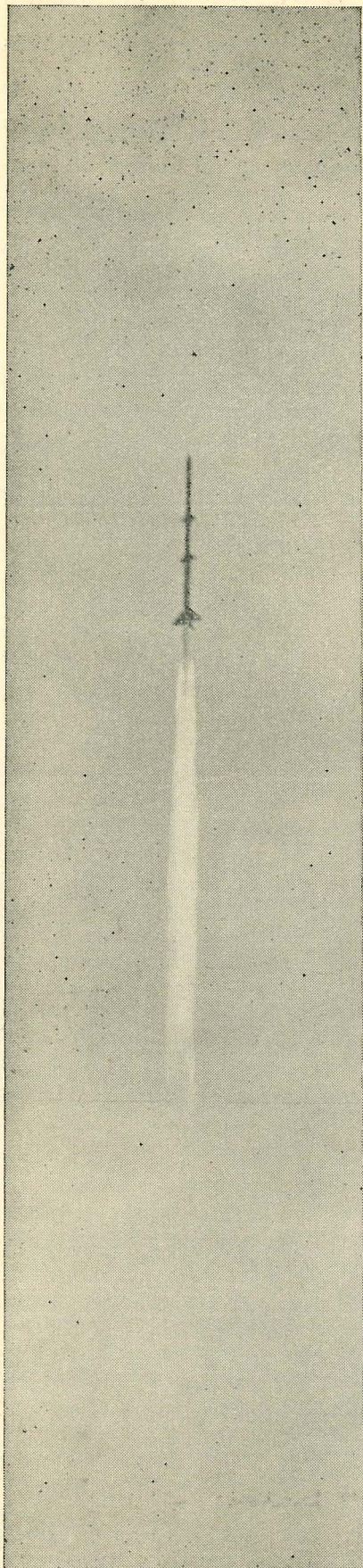
LANÇADO O JAVELIN

O "Javelin" é um foguete consideravelmente maior e mais poderoso que os outros até então lançados da Barreira do Inferno. Mede 15 metros de comprimento e pesa mais de quatro toneladas. Tem quatro estágios que são: um Honest John, dois Nike e um Altair.

O foguete "Javelin", lançado às 8 horas do dia 16 de junho, na Base de Barreira do Inferno, ultrapassou a expectativa ao alcançar a altura de 1 054 quilômetros, quando o projeto previa um voo de 956 quilômetros de altura.

Para o lançamento do novo "Javelin", foi necessário construir uma nova rampa (a de n.º 5), reequipar parte dos ins-





trumentos da casamata e mandar buscar um radar mais poderoso para rastrear a subida do foguete. O que existia na Barreira somente poderia segui-lo até 300 km de altura.

Tôdas estas alterações ficaram prontas no prazo marcado.

São as seguintes as características técnicas do foguete:

Comprimento total: 14,8m

Diâmetro máximo: 58,4cm

Pêso total: 4 toneladas, sendo 1 945 kg do primeiro estágio

Velocidade máxima: 14 000 km por hora.

O foguete queima seus quatro estágios em sucessão, seguindo depois até os mil quilômetros pelo impulso adquirido. A velocidade máxima, no final da combustão do último estágio, é quase igual a 15 mil quilômetros por hora, outro recorde no Brasil e no Continente.

Durante toda a subida, os instrumentos enviarão sinais que serão guardados em fitas, cuja análise demandará alguns meses de estudo.

O foguete lançado da base brasileira é portador de um sa-

télite experimental alemão. Participaram da operação técnicos da Alemanha Ocidental, dos Estados Unidos e do Brasil.

Os Ministros Márcio de Souza e Mello (da Aeronáutica), Augusto Rademaker (da Marinha) e Aurélio de Lyra Tavares (do Exército) assistiram, ao lado de altas autoridades militares, ao lançamento do foguete "Javelin". Cientistas brasileiros e estrangeiros e jornalistas de todo o País já se encontravam na capital potiguar à espera do lançamento. Na Alemanha Ocidental, foi grande a expectativa em torno desse lançamento, já que o satélite do Projeto 625-A é o primeiro do programa espacial alemão. Deveria ser lançado de Vandenberg, nos EUA, dentro de alguns meses, em virtude da saturação do cronograma norte-americano. Para evitar atraso em suas pesquisas, os cientistas alemães preferiram testá-lo no Brasil, pois a Base da Barreira do Inferno oferece todos os recursos técnicos necessários ao teste.

As fotografias que ilustram esta reportagem foram colhidas na Barreira do Inferno, no momento do lançamento do "Javelin".

TEU AMOR AVIADOR

BRENO OUTEIRAL

*Se um dia a sorte furtiva
Teu coração incendiar
De amor por alguém que viva
Levando a vida a voar.
Terás o calor mais terno
E o frio gelado do inverno,
Verás que o céu e o inferno
Derivam do verbo amar*

*Jamais saberás, jamais
Se na hora da partida
É adeus p'ra nunca mais
O beijo da despedida
E estarás duvidando,
Cheia de angústia rezando,
Dia após dia esperando
Pelo amor de tua vida*

*Entre as tristezas sentidas
Neste viver desolado
As horas de amor perdidas,
Quando êle estava a teu lado
Encherão teu pensamento
De tortura e de tormento
No tardo arrependimento
Do beijo que não foi dado*

*Mas tua face tristonha
Mesmo de pranto molhada
Estará feliz, risõna,
Tão logo a êle abraçada
Sintas o amor novamente
Queimar em fogueira ardente
Corpo e alma, num repente
De loucura apaixonada*

*Assim, passarás a vida
Entre sorrir e chorar,
Chorando na despedida,
Sorrindo ao vê-lo voltar;
Mas na certeza radiosa
De ser mulher venturosa
Entre as ditosas, ditosa
Por ser amada e amar...*

SUFRÁGIO E TIPOS DE REPRESENTAÇÃO

Ten Cel Av WANDIR BINATO NOGUEIRA

Continuando a série de considerações sobre a Teoria Geral do Estado, coube-me a tarefa de apresentar-lhes noções desprezíveis sobre Sufrágio e Tipos de Representação.

Inicialmente, é necessário que o sufrágio, ou voto, seja situado dentro desse conjunto de conceitos que constituem a Teoria Geral do Estado.

Eu diria, ou repetiria, que o Estado é a Nação politicamente organizada, entendendo como Nação muito mais que o povo e sim uma comunidade de consciências, unidas por um senti-

mento completo, indefinível e poderoso: o patriotismo. E o Estado ideal a que todos os homens deveriam aspirar seria aquele que não tivesse como finalidade fundamental pretender resolver os problemas sociais simplesmente negando-os e sim aquele que primasse pelo respeito aos direitos individuais de seus cidadãos, direitos esses traduzidos pela igualdade civil, pela liberdade civil e pela liberdade política. E é aí no capítulo liberdade política que vamos encontrar o Sufrágio, ou voto, como sua manifestação mais geral. Aceitando como o único razoável o princípio de que o po-

der político reside no povo ou na nação, o sufrágio é uma consequência lógica e o meio necessário de esse poder manifestar-se na organização e na direção do Estado.

Entre os adversários do regime democrático, e mesmo entre alguns dos que o aceitam, têm surgido críticas acerbas contra o sufrágio, mostrando-lhes os vícios e os defeitos.

Alega-se, primeiramente, que o povo não sabe escolher os homens mais capazes para o governo e citam-se casos de indivíduos eminentes que jamais foram lembrados pelos eleitores, ou que se apresentaram às eleições e não conseguiram eleger-se.

Sem contestar a verdade do fato, respondem os defensores do voto que muitas pessoas eminentes não são lembradas nas eleições porque, por apatia, indiferença ou orgulho, se fecham em suas tórrides de marfim e se negam a correr os riscos e afrontar os incômodos da vida política. Outros que não conseguem ser eleitos devem-no aos seus defeitos próprios e não às suas qualidades, ao desconhecimento da natureza humana, à falta de tato e de simpatia; outras vezes, o eleitorado não vota nêles porque não concorda com suas idéias, apesar de respeitar-lhes a cultura e a probidade.

Além disso, é colocar mal a questão negar que o sufrágio seja o meio infalível de designar capacidades, pois ninguém afirma que ele o seja. Parodiando o nosso professor Belmiro Siqueira, poder-se-ia dizer que o voto é importante, porque é o meio menos defeituoso para designar os homens mais capazes para o governo, quando comparado com outras formas de designação, como a hereditariedade e a força.

Nota da Redação: — O presente trabalho foi apresentado, pelo autor, na "Exposição Oral" do Curso de Estado-Maior da ECEMAR, onde se acha matriculado.

O voto é importante porque, sem ser perfeito, é o mais conforme aos interesses da sociedade.

O voto é mais importante porque é uma condição essencial da liberdade.

Usando um pouco a imaginação, poder-se-ia dizer, até, que o sufrágio é o **POSDCORB** da liberdade.

Quanto à sua natureza jurídica, foi ela motivo de debates entre os iniciadores da doutrina do Estado. Uns classificando-o de direito, outros classificando-o de função. O voto, ou era um direito individual, imprescritível e inalienável que pertencia a todos os membros da comunidade nacional, vendo-se nêlo o símbolo da luta contra os antigos privilégios da nobreza e das dinastias, ou era função social, restrita sob vários aspectos. A primeira corrente pleiteava o sufrágio universal e a segunda, o sufrágio restrito. Mas essa divergência perdeu aos poucos o interesse e é quase unânime o acôrdo, quer na doutrina, quer nas legislações, em considerar o voto um direito e uma função, ou dever, dependendo do ponto de vista pelo qual êle é examinado, pois quase todos os direitos são deveres e funções, encarados quanto ao exercício. O povo tem o direito de designar seus representantes no govêrno, mas, por outro lado, se há necessidade que haja governantes designados pelos votos dos cidadãos, como é da essência do regime representativo, o indivíduo tem o dever de manifestar sua vontade pelo voto.

Na verdade, pouco importa, juridicamente, o conceito que se tenha do sufrágio. Se é um direito, é um direito que deve ser exercido; se é uma função, é uma função que deve caber a todos os cidadãos capazes de válidamente manifestar sua opinião.

E, aí, surge o problema de sufrágio restrito e sufrágio universal.

As primeiras constituições escritas e leis que lhes seguiram, ainda que inspiradas nas idéias igualitárias das doutrinas do Contrato Social, não deram o direito de voto a todos os membros da sociedade. A primeira grande exclusão foi a das mulheres, restrição que se manteve longo tempo em todos os povos (naturalmente êles ainda não tinham condições de relacionar as 67 razões pelas quais a mulher é superior ao homem...). Os próprios legisladores da Revolução Francesa, em contradição com as idéias de igualdade que pregavam, partiram do axioma de ciência política de que a sociedade deve ser dirigida pelos mais sensatos, mais inteligentes, mais capazes, pelos melhores, por uma elite enfim. Boissy d'Anglas, dirigindo-se à Convenção Francesa, dizia: um país governado por proprietários está na ordem social. Aquêlo onde os não-proprietários governam permanece no estado de natureza. Não são aceitáveis de modo absoluto os critérios que exigem como condição necessária à capacidade eleitoral a posse de bens de fortuna e instrução secundária ou superior, caracterizando o sufrágio restrito. Não se pode, porém, negar que o indivíduo, para ter plena capacidade política, deve ser um fator ativo no trabalho social e ter certa instrução. Por isso, ainda hoje a maioria das legislações nega o direito do voto aos mendigos, aos analfabetos e, naturalmente, aos débeis mentais.

Aos poucos, nos Estados modernos, o sufrágio restrito foi sendo substituído pelo sufrágio universal. A expressão não é bem exata, pois, por sufrágio universal, não se entende que todos os membros da sociedade

tenham direito a votar. Ela significa que o sufrágio não será restringido por motivos de fortuna ou de nascimento. O princípio do sufrágio Universal admite a exigência de certas condições, mas essas condições não representam privilégios de riqueza ou de classe social. Assim, são excluídos os menores, os loucos, os condenados por certos crimes, os mendigos e os analfabetos. Dentro dêsses limites, diz-se que o sufrágio universal é a **universalidade do voto a todos os cidadãos capazes de votar**. Mas a prática do sufrágio tem levantado inúmeras questões e dificuldades; daí os diversos sistemas eleitorais que procuram não só assegurar a verdade e a liberdade do voto como também aperfeiçoar-lhe os meios de expressão.

Assim, surgiram vários tipos de representações para atender ou pelo menos pretender atender a diferentes situações. Quando se trata de eleger um só indivíduo, de preencher um só cargo eletivo, como por exemplo o de Presidente da República, a dificuldade não é tão grande, o sistema é o majoritário, isto é, vence o mais votado, considerando-se, apenas, se a maioria exigida é absoluta ou relativa. Mas a eleição de vários indivíduos para vários cargos cria problemas de mais difícil solução. Algumas tentativas de resolução do problema são patenteadas pelos seguintes tipos de representação: Distritos uninominais; escrutínio de lista; representação das minorias; representação proporcional; representação profissional.

A eleição das Câmaras, de vários indivíduos para vários cargos, cria problemas de mais difícil solução. Em rigor, todos os eleitores deviam votar em um número de pessoas igual às vagas a preencher. Os parlamentos modernos, porém, possuem algumas centenas de membros, e fazer com que o eleitor esco-

O voto é importante porque, sem ser perfeito, é o mais conforme aos interesses da sociedade.

O voto é mais importante porque é uma condição essencial da liberdade.

Usando um pouco a imaginação, poder-se-ia dizer, até, que o sufrágio é o **POSDCORB** da liberdade.

Quanto à sua natureza jurídica, foi ela motivo de debates entre os iniciadores da doutrina do Estado. Uns classificando-o de direito, outros classificando-o de função. O voto, ou era um direito individual, imprescritível e inalienável que pertencia a todos os membros da comunidade nacional, vendo-se nêlo o símbolo da luta contra os antigos privilégios da nobreza e das dinastias, ou era função social, restrita sob vários aspectos. A primeira corrente pleiteava o sufrágio universal e a segunda, o sufrágio restrito. Mas essa divergência perdeu aos poucos o interesse e é quase unânime o acôrdo, quer na doutrina, quer nas legislações, em considerar o voto um direito e uma função, ou dever, dependendo do ponto de vista pelo qual êle é examinado, pois quase todos os direitos são deveres e funções, encarados quanto ao exercício. O povo tem o direito de designar seus representantes no govêrno, mas, por outro lado, se há necessidade que haja governantes designados pelos votos dos cidadãos, como é da essência do regime representativo, o indivíduo tem o dever de manifestar sua vontade pelo voto.

Na verdade, pouco importa, juridicamente, o conceito que se tenha do sufrágio. Se é um direito, é um direito que deve ser exercido; se é uma função, é uma função que deve caber a todos os cidadãos capazes de válidamente manifestar sua opinião.

E, aí, surge o problema de sufrágio restrito e sufrágio universal.

As primeiras constituições escritas e leis que lhes seguiram, ainda que inspiradas nas idéias igualitárias das doutrinas do Contrato Social, não deram o direito de voto a todos os membros da sociedade. A primeira grande exclusão foi a das mulheres, restrição que se manteve longo tempo em todos os povos (naturalmente êles ainda não tinham condições de relacionar as 67 razões pelas quais a mulher é superior ao homem...). Os próprios legisladores da Revolução Francesa, em contradição com as idéias de igualdade que pregavam, partiram do axioma de ciência política de que a sociedade deve ser dirigida pelos mais sensatos, mais inteligentes, mais capazes, pelos melhores, por uma elite enfim. Boissy d'Anglas, dirigindo-se à Convenção Francesa, dizia: um país governado por proprietários está na ordem social. Aquêlo onde os não-proprietários governam permanece no estado de natureza. Não são aceitáveis de modo absoluto os critérios que exigem como condição necessária à capacidade eleitoral a posse de bens de fortuna e instrução secundária ou superior, caracterizando o sufrágio restrito. Não se pode, porém, negar que o indivíduo, para ter plena capacidade política, deve ser um fator ativo no trabalho social e ter certa instrução. Por isso, ainda hoje a maioria das legislações nega o direito do voto aos mendigos, aos analfabetos e, naturalmente, aos débeis mentais.

Aos poucos, nos Estados modernos, o sufrágio restrito foi sendo substituído pelo sufrágio universal. A expressão não é bem exata, pois, por sufrágio universal, não se entende que todos os membros da sociedade

política tenham direito a votar. Ela significa que o sufrágio não será restringido por motivos de fortuna ou de nascimento. O princípio do sufrágio Universal admite a exigência de certas condições, mas essas condições não representam privilégios de riqueza ou de classe social. Assim, são excluídos os menores, os loucos, os condenados por certos crimes, os mendigos e os analfabetos. Dentro dêsses limites, diz-se que o sufrágio universal é a **universalidade do voto a todos os cidadãos capazes de votar**. Mas a prática do sufrágio tem levantado inúmeras questões e dificuldades; daí os diversos sistemas eleitorais que procuram não só assegurar a verdade e a liberdade do voto como também aperfeiçoar-lhe os meios de expressão.

Assim, surgiram vários tipos de representações para atender ou pelo menos pretender atender a diferentes situações. Quando se trata de eleger um só indivíduo, de preencher um só cargo eletivo, como por exemplo o de Presidente da República, a dificuldade não é tão grande, o sistema é o majoritário, isto é, vence o mais votado, considerando-se, apenas, se a maioria exigida é absoluta ou relativa. Mas a eleição de vários indivíduos para vários cargos cria problemas de mais difícil solução. Algumas tentativas de resolução do problema são patenteadas pelos seguintes tipos de representação: Distritos uninominais; escrutínio de lista; representação das minorias; representação proporcional; representação profissional.

A eleição das Câmaras, de vários indivíduos para vários cargos, cria problemas de mais difícil solução. Em rigor, todos os eleitores deviam votar em um número de pessoas igual às vagas a preencher. Os parlamentos modernos, porém, possuem algumas centenas de membros, e fazer com que o eleitor esco-

lha e vote em 300 ou 500 nomes não seria um processo aconselhável, até porque, em média, não é sensato esperar que o eleitor conheça 300 ou 500 pessoas que lhe mereçam confiança para desempenhar aquelas funções. Geralmente, pois, divide-se o país em circunscrições ou distritos eleitorais e os eleitores de cada um desses distritos elegem um pequeno número de membros do Parlamento.

Muitos Estados criaram distritos pequenos, a fim de ser eleito um só deputado em cada um deles. São os distritos uninominais. Este sistema, se permite ao eleitor eleger um homem de sua confiança, apresenta o inconveniente de restringir o horizonte eleitoral e de criar excessiva dependência entre o eleito e os eleitores que impõem seus interesses locais ao candidato que se quer eleger.

Aos poucos, o sistema uninominal foi sendo substituído pelo de lista, em que o eleitor vota em vários nomes, supondo-se, então, distritos maiores, mais populosos. É o processo adotado hoje, com algumas exceções. Cada partido, ao registrar seus candidatos, apresenta uma lista com os nomes deles. Essa lista tem por força de seguir uma ordem, um nome, em seguida outro, até o último, de forma intencional, indicando a preceção dos eleitos. Se certo partido elege dez em uma lista de trinta ou mais nomes, entende-se que os eleitos são os dez primeiros da lista.

Outro aspecto digno de registro é o que diz respeito à representação das minorias, pois quer no sistema uninominal, quer no de lista, desde que se considerem eleitos os que obtêm maioria, atribuindo-lhe todas as vagas a preencher, surge uma importante questão: a representação das minorias. Parcelas importantes dos cidadãos não elegem nenhum candidato, não

são representadas. E o fato pode assumir proporções de gravíssima injustiça.

Para assegurar uma representação às minorias, que em países grandes são de centenas e até de milhões de eleitores, inventaram-se vários processos, dos quais podem ser citados o voto **limitativo** e o voto **cumulativo**. No primeiro caso, o eleitor não vota no número total de candidatos a eleger em seu distrito (5/4); no segundo caso, cada eleitor dispõe de tantos votos quantos são os candidatos a eleger e distribui esses votos de acordo com suas preferências, podendo descarregá-los, se o desejar, em um só nome. Mas ambos os processos são imperfeitos, ou não assegurando uma representação justa e proporcional à minoria, ou permitindo fraudes de formas as mais variadas.

Na verdade, o que um sistema eleitoral deve colimar não é, mais ou menos arbitrariamente, reservar certo número de lugares à minoria e sim obter que todas as correntes políticas ponderáveis consigam "representação proporcional" à sua força eleitoral, ao número de indivíduos que as formam. O Parlamento deve ser a imagem abreviada da nação, representando todas as correntes de idéias que adquiriram projeção na vida nacional, em número proporcional à importância dessas correntes. Os sistemas eleitorais que procuram realizar esse objetivo são chamados de "representação proporcional". São numerosos, alguns extremamente complicados, e os processos empregados, de autoria de matemáticos, requerem um conhecimento acurado.

O sistema, que significa um aperfeiçoamento do regime representativo, não é, todavia, sem inconvenientes. Os Parlamentos eleitos pela "representação pro-

porcional", segundo as fórmulas mais apuradas, mais tecnicamente perfeitas, são Parlamentos sem maioria, o que torna o governo difícil. Quando o número de partidos é pequeno, a Representação Proporcional ainda funciona com alguma vantagem, mas quando o número sobe a 15 ou 20, como na França, o parlamento torna-se um fator de instabilidade, de indecisão e até de perigo para o Estado, cujo governo não dispõe nunca de uma força que o apoie e fica à mercê de todas as manobras para enfraquecê-lo e derubá-lo.

Como o próprio regime representativo, a Representação Proporcional é um sistema perfectível, não no sentido de atomizar a representação e sim no de estabelecer a harmonia, a coesão e a correspondência necessária entre a sociedade e o poder, pois não se desconhece que a causa primária da sociedade política reside na natureza humana, racional e também perfectível. Indivíduo e sociedade são termos de um binômio indestrutível; não é possível conceber um sem o outro.

E, por fim, alguns comentários sobre a chamada representação profissional. Há um século e meio, aqui mesmo na Assembléia Nacional, o doutrinador "Sieyès" dizia que "se deveria dar ao Legislativo um número mais ou menos igual de homens dedicados aos três grandes trabalhos, às três grandes indústrias que compõem o movimento e a vida de uma sociedade que prospera, isto é, a indústria rural, a indústria citadina e aquela que existe em toda a parte e tem por fim a cultura do homem". É notório o desânimo e a quase revolta que se vem levantando, há anos, contra a representação política. O mínimo que se diz dela é que não é nem política e nem representação. A falência dos siste-

mas eleitorais clássicos, as decepções do sistema proporcional, os resultados infrutíferos, quando não anárquicos e nocivos, da atividade dos Parlamentos Políticos, fêz com que surgisse no mundo um novo ídolo: o Parlamento econômico, a "Representação Profissional".

Esse novo sistema, que no Brasil aparece com o nome de "representação de classes", consiste, em resumo, em dar o direito de eleger deputados não apenas aos indivíduos e aos partidos políticos, mas também às associações profissionais, aos interesses econômicos e financeiros, à indústria, ao comércio, enfim aos sindicatos, pois o sindicalismo é hoje uma forma de associação que agrupa quase todas as diferentes manifestações de trabalho.

Na realidade, para a democracia clássica, entre o Estado e o indivíduo nenhuma entidade mais poderia ser reconhecida, nem sociedade, nem partidos, nem grupos de qualquer espécie. Somente o cidadão podia votar. Todavia, essa convicção sofreu abalos e argumenta-se que o que sobretudo define o indivíduo, o que lhe dá fisionomia, não é a situação teórica de membro de uma sociedade política, e sim o seu modo e os seus meios de vida, a sua profissão, os seus interesses. Hoje, o que move as Nações não são concepções políticas nem teorias abstratas, mas os interesses econômicos, as forças formidáveis do capital e do trabalho. Ora, se o indivíduo e os partidos têm direito de fazer-se representar no Parlamento, porque negar o mesmo direito às associações profissionais, cujos interesses somados são, de fato, o supremo interesse da Nação? Duguit, em seu *Traité*, já afirmava que não são apenas os indivíduos e os partidos políticos que constituem uma Nação. Há outros elementos que formam a infra-estrutura resistente do

edifício social: são os grupos fundados sobre a comunidade de interesses e de trabalhos, os agrupamentos profissionais.

No século XX, todavia, foi que o movimento em favor da representação profissional se tornou uma grande e poderosa corrente, com várias tendências e orientações. Uma, a extrema esquerda, é formada pelo sindicalismo revolucionário que nega de modo absoluto os princípios da democracia clássica. Defende a tese de que é preciso substituir a democracia política pela democracia social. É necessário que as forças econômicas tomem conta do Estado, que os sindicatos assumam o poder político pela greve e pela revolução, se for preciso, transformando o Estado em um governo das classes produtoras, os trabalhadores. É praticamente uma doutrina em marcha para o bolchevismo.

Outras correntes, mais moderadas, preconizam reformas menos radicais. Umas querem que, na mesma Câmara, tenham assento representantes políticos e representantes das profissões, eleitos pelos respectivos sindicatos. Outras, ainda, preferem que, ao lado da Câmara política, se organize uma Câmara eleita pelos Sindicatos, ambas com atribuições deliberantes. E há os que pleiteiam uma representação profissional, não com poderes deliberantes, e sim consultivos, ainda que com iniciativa de algumas leis.

Sem admitir os exageros da teoria Marxista, que considera os fatores econômicos como os decisivos e essenciais na evolução das sociedades, não parece razoável negar que os interesses econômicos devam ser admitidos à colaboração nas Câmaras e Assembléias legislativas. Mas, dar o direito de deliberação e governo às associações profissionais já se afigura como um problema diferente, entre ou-

tras, pela razão de que o governo de uma nação não é matéria econômica e profissional, mas política. O homem de Estado, o legislador, o político, na verdadeira acepção do termo, é quase a antítese do profissional e do especialista.

Autores consagrados, como Barthélemy, em seu tratado de Direito Constitucional, fazem críticas sobre a representação profissional com caráter decisivo, demonstrando, primeiro, a sua impraticabilidade e, por fim, a sua inutilidade, se pudesse ser praticada.

Hauriou chega a afirmar que o "sindicalismo matará a liberdade política, ou, ao menos, o regime parlamentar". A Alemanha, em 1919, tentou o primeiro Parlamento Econômico do Mundo, mas este se reduziu, no final das contas, a um conselho consultivo para dar parecer sobre certas leis, com direito de iniciativa.

A Espanha e a Itália também tentaram a representação profissional, sendo que esta última na época do Fascismo, do Estado Corporativo, mas em bases completamente arbitrárias.

Em resumo, parece que, se as reivindicações sociais das denominadas classes, das profissões e dos grupos de interesses têm merecido de todos os espíritos imparciais melhor simpatia e, não raro, o mais decidido concurso, as suas "reivindicações políticas" encontram a mais viva resistência, pois ensejariam, em consequência, o aniquilamento da liberdade política e a deformação do Estado Democrático, exigindo em seu lugar uma tecnocracia desvirtuada e opressiva, sem nenhuma das virtudes que alega, e com todos os vícios de um despotismo econômico, cujo fim teria de ser, depois de passar pela anarquia, o comunismo ou o fascismo.

(Conclui na pág. 51)



UM BRASIL DE HERÓIS

Com a devida vênia, publicamos o artigo de fundo do "Jornal do Brasil" de 28 de junho de 1967, escrito logo após o encontro dos destroços do C-47 acidentado na Amazônia:

Finalmente ontem, sobrevoando uma vez mais a localidade de Japurá onde estão os destroços do C-47 desaparecido dia 15, os pilotos da FAB viram sobreviventes. Uns empinavam uma pipa de aviso, outros jaziam no chão em tórno.

Não foi um encontro de sorte. Foi o resultado de mais de 140 missões aéreas, com o empenho de 12 equipes médicas, 34 aviões, 136 tripulantes, 43 homens de operações em terra, 17 pára-quedistas da FAB e 11 do Exército. Foi o resultado de uma quinzena heróica de buscas efetuadas por homens de disciplina e de coração.

Há sempre um remédio, no Brasil, para quem desanima do Brasil. É deixar para trás Rio, São Paulo, Brasília, as grandes cidades amornadas por um País de política pessoal e de administração indolente, e mergulhar no interior do Brasil. Nos banhados do Sul, nos alagados de Mato Grosso, na vastidão do Planalto Central uma imensa população de brasileiros constrói o País. O nune tutelar dêsse interior é a Força Aérea Brasileira.

Nas linhas do interior perigoso, ao longo dos grandes rios que buscam o Amazonas, os homens da FAB se distinguem quase por um tipo especial. São homens que amam aquele tipo de trabalho. Se não o amassem não o agüentariam, procurariam outros percursos mais amenos. O bom humor, a alegria com que vivem sua rotina arriscada irradiam uma atmosfera de fé entre os que trabalham em condições igualmente duras. Em zonas de floresta densa, de rios grandes mas em geral ermos, a vida começa pela ordem criada na selva pelos campos de pouso. Mas há longos intervalos entre eles e nem sempre os aviões são de último modelo. Como lhes compete, entretanto, manter em contato com o mundo os postos avançados das Forças Armadas, do Serviço de Proteção aos Índios e todo um elenco de povoados arrancados re-



centemente à selva, os pilotos da FAB cumprem à risca suas missões. E quando acontece, como dia 15, que um avião desaparece na selva, então se vê em toda a sua grandeza simples como é uma vida de bravos a que êsses homens vivem.

A dívida do Brasil litorâneo, do Brasil político, do Brasil administrativo para com os brasileiros que trabalham no interior e para com os elementos das Forças Armadas que tornam êsse trabalho possível é uma dívida imensa. O que eles exigem, sem dizer e quase sem saber, é que se construa um País à altura deles, um País que erga afinal vôo acima das picuinhas políticas e da ineficiência palavrosa. De Rondon a Bernardo Saião, aos irmãos Vilas Boas, aos pilotos da FAB, temos tido e continuamos a ter no interior do País uma raça heróica. Lá eles não abandonam os que se perdem na selva. O Brasil não pode deixar ao abandono, na selva mesquinha dos golpes e constroem uma pátria grande a despeito de tudo. constroem uma pátria grande a despeito de tudo.

Em tôda estória de aviação existe sempre certo número de fatôres comuns. Avião, piloto, mecânico, passageiros, êstes são denominadores comuns. Essa estória que vou contar aconteceu realmente. Conto por ter vivido, e não por ter sabido. Ela começou no Aero-Parque de Buenos Aires, num dia 24 de dezembro. O local é o pôsto CAN, por si só agitado, não fôsse o dia. O avião é um C-54, o último para o Brasil naquele ano.

Os passageiros amontoam-se no balcão, confirmando passagens, pesando bagagens, visando os passaportes, etc. Os pilotos tomam café em pé. Os mecânicos fazem o pré-vôo. O próprio aeroporto é movimento, com chegadas e saídas de linhas internas. É dado o embarque. Movimentam-se pilotos, passageiros, despachantes, pessoal da Alfândega. Nesta caminhada para o avião (majestoso que só êle, na pista), começa o zunzum.

— Não tem passaporte.

— É menor.

— Mas, se é menor, não precisa.

— Fala com o Coronel.

— Já falei, o homem tá bravo que nem peste.

— Pér'aí que vou tentar.

Procuro saber o que se passa. Logo me contam. Um casal, já relacionado, com tudo certo, passaporte carimbado, o diabo, aparece com uma carga extra: um bebê de colo.

Ainda tentaram conseguir a papelada no aeroporto. Nada feito. Todo o material, só na cidade, 30 minutos de carro. E mais. O Coronel, fulo de raiva. O avião já com lotação total, gente na espera até dizer chega, e agora o bebê. Solução rápida e lógica. Não viaja o bebê. Não viajando o bebê, não viaja a mãe; não viajando a mãe, não viaja o pai.

IVAN VON TROMPOWSKY DOUAT TAULOIS - Cap Av

O B E B Ê

Bem, aqui abro o primeiro parêntese: o Coronel. O Coronel fulo de raiva, brabo que nem peste, é o nosso Adido Aeronáutico naquela Capital.

Segundo parêntese: não bastando ser êste o último CAN do ano, com tudo que é brasileiro querendo passar Natal e Ano Novo em casa, ainda uma conferência em Havana no início do ano, p'ra tumultuar mais a vida do Coronel.

Terceiro parêntese: o Coronel era o Coronel CORRÊA.

Fecho o parêntese: E começa a guerra.

— Não, não abro mão. Mais recomendado que eu falei, não é possível. Falei pessoalmente com todo o mundo. Todo o mundo não tinha dúvidas. Agora em cima da hora, me aparece o abacaxi. Não viaja. (Coronel falando)

— Mas Coronel, êles pensavam que não era necessário. Nunca viajaram. (Despachante falando)

— Avião pronto. Posso dar o embarque? (Mecânico falando)

— Fala com o Coronel pessoalmente. (Despachante falando)

Aí, meus amigos, deu-se a coisa. Fêz-se silêncio. Não falou o piloto, não falou o mecânico, não falou o Coronel, e não falou

o despachante. O dia 24 de dezembro é um dia engraçado.

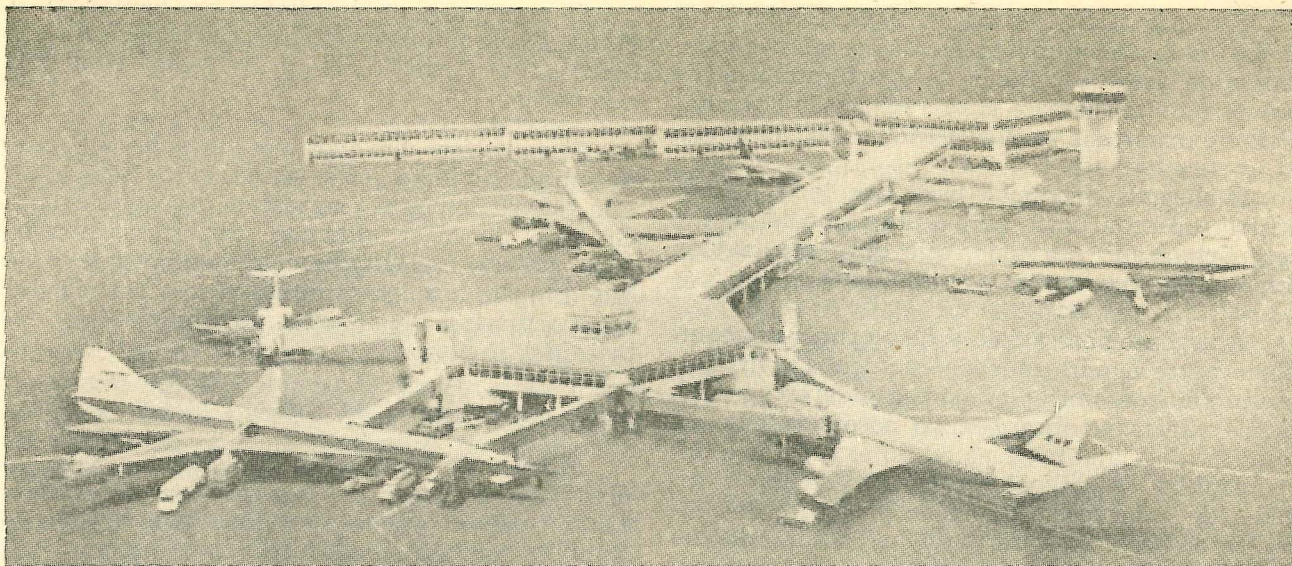
Há um bom bocado de anos, nascia um menino, o Filho de Deus. Há poucos dias, nascia um bebê, igual a milhares de bebês; só que aquêle diferenciava num detalhe, que eu, contador de estórias, vou relatar: seus pais.

O pai, um tipo de homem, uma beleza de argentino, melenas negras de cantador de tango, um tamanho de animal, ao lado da mãe, uma brasileirinha mirrada, feminina como só sabem ser, e, o que mais belo, uma pretinha, uma pretinha brasileira.

O que se passou então, o que se pensou, o que se deixou de falar, não dá p'ra contar. Que pensamentos, que sonhos, que romances, que livros, não foram criados por aquela multidão de silenciosos (um grupo em silêncio é uma multidão).

De que jeito, qual a maneira, em que rua, em que baile, aquêle Artista Mexicano fôra descobrir a nossa escurinha? De que maneira se falaram (no bonde, no cinema), o o primeiro beijo (ah o primeiro beijo!), as juras (em que língua), os apelidos carinhosos, o namôro no portão? Que dia alegre, meu Deus, o dia em que êle conheceu seus pais, apresentou suas amigas, seus ir-

(Conclui na pág. 40)



Uma concepção da "Boeing" sobre um terminal aéreo mostrando o supersônico "Boeing" e o "Jumbo 747"

FUTUROS AEROPORTOS

NOTA DA REDAÇÃO: O presente trabalho é parte do discurso proferido por Knut Hammarskjöld, Diretor-Geral da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), na Conferência sobre Futuros Aeroportos, realizada em Londres, no dia 11 de abril de 1967.

Os problemas inerentes aos futuros aeroportos resumem um dos maiores desafios jamais defrontados pela indústria de transporte aéreo.

E o magno interesse das companhias de aviação associadas à IATA cinge-se ao modo como este desafio pode ser melhor suplantado.

Não é mais possível isolar partes do problema. Nem é possível propor soluções isoladas. A interação dos problemas e soluções é tão sutil, tão penetrante, que a indústria, virtualmente, ficou sem escolha.

Para que haja uma solução, a exigência é de um amplo ataque frontal. Acima de tudo, deverá haver coordenação. Um esforço cooperativo combinado tem que ser feito por todos os interessados — e quando digo todos os interessados, refiro-me aos planejadores econômicos, autoridades locais e operadores de transportes terrestres, além das autoridades aeroportuárias, órgãos governamentais para a aviação civil e as companhias de aviação, para não mencionar as autoridades de imigração, da alfândega e da saúde pública.

Esta coordenação significará, em síntese, maior ajuda do que frustração para todos os interessados e, acima de tudo, para o viajante.

Em outubro próximo, a IATA realizará sua 17.^a Conferência Técnica em Lucerne, cujo tema será "Principais Problemas de Aeroportos e Áreas Terminais". Este foi o assunto escolhido, em virtude do crescente problema da capacidade das áreas terminais dos aeroportos, em relação ao movimento existente em muitos aeroportos e ao incremento de tráfego previsto nos próximos dez anos.

Estou certo de que todos têm conhecimento das previsões informais do incremento do tráfego. O tráfego de passageiros quase duplicará em 1970 e se quadruplicará em 1975. A carga poderá aumentar em proporção duas vezes maior ao aumento do número de passageiros.

Essas previsões realçam a importância da próxima Conferência de Lucerne e a necessidade do amplo e pleno intercâmbio da experiência, do conhecimento de pesquisa e de novos conceitos.

Especificamente, o objetivo da Conferência é: (a) melhorar a eficiência dos complexos existentes de áreas terminais aeroportuárias; e (b) prover uma sólida base para a expansão dos complexos existentes e para esquematização de novos.

É chegada a ocasião para que todos na indústria do transporte aeronáutico considerem o aeroporto como um todo, que deve ser tratado como um acervo e não como um ônus.

A urgente necessidade é de alcançar um equilíbrio entre a multitude de requisitos conflitantes que defrontam o planejamento aeroportuário. Essas exigências abrangem as necessidades e aspirações do viajante aéreo ou do expedidor e das companhias de aviação, do Governo, das autoridades de imigração e da saúde pública e do projetista de aeronaves. Há também as necessidades e anelos do homem que presta serviços ao aeroporto e do contribuinte.

É por isso que a tarefa do planejador aeroportuário é tão formidável. É por isso que é tão importante que todos os interessados cooperem na definição do problema e na consecussão da solução ótima.

Algumas peças do quebra-cabeça estão com os fabricantes, outras com as companhias de aviação e outras ainda com as administrações dos aeroportos e com as autoridades governamentais.

É aparente que até aqui uma das principais deficiências foi a tendência de timidez no planejamento de aeroportos. Todo aeroporto internacional deve ter um plano a longo prazo de expansão da capacidade final, no mínimo tão grande quanto a dos maiores aeroportos atuais. Isso é uma necessidade, muito embora a construção imediata possa ser apenas uma pequena parte do plano integral.

Para dar um exemplo: se a atual taxa de incremento de tráfego mundial continuar inalterada, o aeroporto de Nairobe poderá, em cerca de 40 anos, ter um tráfego comparável ao de Chicago atualmente.

Utilizo êste exemplo, reconhecidamente exagerado, para proporcionar uma perspectiva bem avançada das necessidades dos aeroportos. Porém, o exemplo sublinha a necessidade de pensar **agora** em termos de aquisição de terras suficientes à expansão futura; a necessidade de projetar planos e instalações que possam ser expandidas, à medida que ocorrer o aumento, sem que cause grandes alterações ou reconstruções de obras já completadas.

Para o presente imediato, há vantagem a obter-se com um breve exame dos principais elementos que constituem a operação total dos aeroportos.

E, para êste fim, gostaria de indicar o que, na minha opinião, está sendo feito hoje e no que, aparentemente, consistem as deficiências. Gostaria de fazer algumas propostas positivas para suplantar as deficiências — propostas essas que atingem a todos os interessados: autoridades aeroportuárias, repartições governamentais, fabricantes e outros.

PREVISÃO

Agora, sob o título de previsão: a chave do planejamento adequado é a previsão apropriada das futuras necessidades. Nesta área, excelente trabalho tem sido realizado por algumas organizações, até agora. Mas, como pode ser esperado, essas previsões freqüentemente ficam em desacôrdo entre si.

Para fins de previsão, dois tipos gerais de informação são necessários, tanto históricos quanto em projeção:

1 — Dados de fluxo de tráfego. O que traduz passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, bem como os dados correspondentes a carga e correio.

2 — Informação sôbre movimentação de aeronaves. Isso inclui dados sôbre a quantidade e os tipos de aeronaves envolvidas.

As informações sôbre o fluxo de tráfego e o provimento de aeronaves devem ser apresentadas não só em calendário, como também nos momentos de maior densidade (picos). Aqui, mais uma vez, gostaria de salientar a necessidade de se projetarem essas previsões para um período que abranja a capacidade máxima do aeroporto em estudo.

São necessárias, para tanto, estatísticas das companhias de aviação, aeroportos, governos — incluindo departamento de turismo — fabricantes de aeronaves, transportadores aéreos não-regulares, etc...

Sugiro também que, em cada aeroporto em que seja planejada expansão considerável, seja instituído um grupo especial de coordenação, jurisdicionado à autoridade competente, para coligir os dados básicos necessários.

Posso adiantar que a IATA está preparada para fornecer informações consolidadas em benefício das companhias-membros que operem em horários estabelecidos. A Associação de bom gra-

do cooperará em qualquer análise subsequente desses dados e já preparou um questionário para este fim.

A prática já tem demonstrado a grande necessidade de assegurar-se a tais grupos de coordenação o acesso à experiência correspondente, dados e métodos utilizados em outras localidades.

SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

Mais tempo e esforços têm sido devotados aos serviços de tráfego aéreo, exigências de pistas e instalações correlatas do que em quase todas as outras áreas. Consequentemente, neste setor, há melhor mecanismo disponível ao estabelecimento dos requisitos.

Durante muitos anos, como todos sabem, a Organização de Aviação Civil Internacional tem estabelecido procedimentos para especificação de requisitos operacionais para tais serviços e instalações, numa base internacional de amplitude mundial e para interpretação dos mesmos em termos de necessidades regionais. A OACI provê um fóro para consultas entre governos e companhias de aviação, e a IATA consolida os pontos-de-vista dessas companhias para apresentação nesse fóro.

A efetiva implementação dos Planos Regionais da OACI, por vezes, fica aquém do que seria ideal. Todavia, este é um fato que, usualmente, resulta de inadequado apoio financeiro e falta de outros recursos.

Esforços para auxiliar a anular essas deficiências estão sendo feitos através do Programa de Assistência Técnica da OACI, destinado a fornecer pessoal especializado e conselho técnico nas localidades em que são escassos.

EDIFICAÇÕES E ÁREAS PAVIMENTADAS EM TERMINAIS AEROPORTUÁRIOS

Agora há, provavelmente, maior oportunidade para a planificação nas áreas de pavimentação e edifícios dos terminais aéreos do que em qualquer área ligada aos aeroportos em si ou à sua expansão.

Durante vários anos, a IATA tem mantido um programa para expansão e atualização dos princípios básicos de boa prática em relação ao planejamento e projeto de terminais de aeroportos.

Mas, a aplicação dos princípios na prática em cada aeroporto tem sido sempre um dos aspectos mais difíceis. Na IATA há pronto reconhecimento da necessidade de maior concentração de esforços neste setor.

Anteriormente, boas relações de trabalho com autoridades aeroportuárias locais, em determinados lugares, nem sempre prevaleceram. Isso, em parte, pode ser consequente a certas deficiências por parte das companhias de aviação em fornecer às autoridades informações, realmente boas, de previsão ou conselho especializado, quanto aos planos propostos. Ou, então, em virtude das dificuldades experimentadas em formar um ponto-de-vista integrado das companhias de aviação, para apresentarem às autoridades, nas atuais condições. E, ainda, outra parte tem sido consequência da reserva ou mesmo suspeita das companhias de aviação em relação às autoridades aeroportuárias ou mesmo governamentais.

O primeiro requisito é, obviamente, que as companhias de aviação devem pôr sua casa em ordem. Estamos bem cômicos das dificuldades experimentadas pelas autoridades aeroportuárias que, ao tentarem obter a opinião das companhias quanto a um plano proposto de expansão de aeroporto, descobre que a quantidade de diferentes opiniões recebidas corresponde, precisamente, à quantidade de diferentes transportadores que operam no mesmo.

Em todos os outros setores técnicos — Serviços de Tráfego Aéreo, pistas, auxílios à navegação e comunicações — a IATA obteve sucesso em consolidar a opinião das companhias aéreas. A intenção, agora, é de empregar um esforço total para, igualmente, prover serviço eficiente em relação às instalações terminais do aeroporto.

A IATA já se empenhou num programa, pelo qual um ponto-focal de contato com as companhias de aviação estará disponível no local, em aeroportos em que grandes expansões de terminais estiverem sendo consideradas. Este ponto-focal destinar-se-á a prover crítica e assistência especializada das companhias de aviação à autoridade aeroportuária, durante toda a fase de planejamento da expansão. O Secretariado da IATA foi aumentado para auxiliar a tornar este programa eficiente.

A maioria dos senhores está familiarizada com o novo manual da IATA sobre edificações e áreas pavimentadas de aeroportos, publicado em dezembro último, sob o título "Terminais de Aeroportos". Este volume atualiza todos os estudos anteriores nesta fase da indústria e representa a opinião integrada das companhias de navegação aérea internacional do mundo, quanto às necessidades futuras dos aeroportos.

Este manual destina-se, particularmente, a auxiliar as autoridades de controle governamental e do aeroporto, arquitetos, projetistas e companhias de aviação a planejarem o complexo terminal do aeroporto.

A IATA reconhece que o rápido crescimento do tráfego aéreo e o advento de aeronaves supersônicas e de alta capacidade tornarão imprescindíveis as modificações nos planos e projetos de terminais, obrigatórias caso se objetive um padrão aceitável de serviço.

O Manual "Terminais de Aeroportos" foi preparado para satisfazer, exatamente, a esta exigência.

Cingindo-se a diretrizes amplas, este manual demarca o caminho para o futuro desenvolvimento das instalações dos novos aeroportos, bem como a melhoria das instalações existentes a ser aplicada a situações locais.

Não existe tal coisa como um terminal ideal adequado a todos os aeroportos. O que é aceito, de modo geral. Mas, na aplicação das diretrizes amplas a condições locais, é essencial que haja íntima e constante consulta entre autoridade, arquiteto, projetista e companhias aéreas que servem o lugar. Tal consulta é essencial em todos os aspectos, inclusive nas despesas, desde o início da fase de planejamento.

Por parte das companhias associadas, a IATA está preparada para prover a máxima cooperação.

E em reconhecimento à necessidade de que todos nós trabalhemos em conjunto, eu pediria, que, em troca, as autoridades dessem igual cooperação.

Essa é, inquestionavelmente, a área mais sensível com que se defronta atualmente a indústria de transporte aéreo, quanto ao inteiro programa de aeroportos. Não posso insistir demasiadamente em que isso seja enfrentado prioritariamente por todos os interessados.

RUÍDOS NOS AEROPORTOS

Estou um pouco tímido em suscitar a questão do ruído de aeronaves nesta Conferência. Mas, deixar de mencionar isto, seria, sinto, grave omissão.

O ruído já é fator importante e limitativo nas operações de muitos aeroportos atualmente. Gostaria de pensar que esta tendência não persistirá, mas tal suposição seria insensata.

O ruído das aeronaves deve, portanto, ser considerado como um dos elementos mais importantes no planejamento de aeroportos.

Pode-se ter esperanças de que o avanço da tecnologia reduzirá o ruído para a comunidade do aeroporto, mas penso que seria irreal esperar que daí surjam melhorias sensacionais.

Igualmente, acredito que as companhias de aviação já tentaram tudo que, virtualmente, pos-

sa ser conseguido das técnicas operacionais, com a aplicação de procedimentos de redução de ruídos, sem afetar a segurança.

Pareceria, então, que tudo o que nos resta é aumentar o uso do zoneamento e a aquisição de terras nas vizinhanças dos aeroportos. Sei que este conceito suscita enormes problemas políticos, financeiros e jurídicos, mas não podem ser ignorados na esperança de que assim se desvançam.

Penso sobre uma quantidade de aeroportos onde o atual problema de ruídos não existiria se, há 15 ou 20 anos atrás, tivesse havido a faculdade e a previsão da introdução de restrições de zoneamentos.

Não subestimo a magnitude do problema de ruídos. Para controlá-lo, seriam necessárias medidas legislativas de nível governamental mais elevado em muitos países. Mas o problema foi definido. Agora ele deve ser atacado com toda a energia de que dispomos.

CONTRÔLES GOVERNAMENTAIS

Esta questão talvez não seja tão dócil a um ataque frontal quanto alguns dos pontos já discutidos. Os requisitos de saúde pública, imigração e alfândega não são peculiares somente à indústria do transporte aéreo. E, embora a aviação esteja defrontando uma expansão sem paralelo nas outras formas de transporte, devemos reconhecer que modificações nos procedimentos e regulamentos governamentais não são facilmente obtidos.

Tendo dito isso, gostaria de salientar que todo esforço possível deve ser feito para simplificar os procedimentos de controle, para dinamizar as exigências de documentação e reduzir o tempo necessário à vistoria de passageiros, bagagem e carga.

A opinião da IATA é de que a facilidade com que os novos conceitos nos terminais de aeroportos possam ser introduzidos dependerão, em alguma extensão, da presteza das autoridades controladoras em se ajustarem às modificações no meio de transporte aéreo, mais que vice-versa.

Em relação à carga, a aplicação de técnicas eletrônicas nos aeroportos inaugura interessantes possibilidades às autoridades controladoras, para acompanharem o maciço surto de expansão predito, confiantemente, para este setor de crescimento mais rápido da indústria.

Como provavelmente sabem, alguns terminais de carga aérea já estão inteiramente automatizados. Algumas Administrações Alfandegárias consultam-se ativamente entre si e com as companhias de aviação, objetivando a criação

de novos conceitos, mutuamente aceitáveis, de Desembaraço Alfandegário. É certo que a íntima cooperação é necessária, para que se alcancem todos os benefícios possíveis desses recentes melhoramentos tecnológicos.

Tanto a OACI quanto a IATA têm sido ativas em promover a simplificação dos controles governamentais. Creio que já existe mecanismo adequado para a consecussão desta meta em escala mundial. Em nível local, a maioria dos países estabeleceram comissões nacionais de facilitação, nas quais há representantes de todos os departamentos governamentais interessados — inclusive o Departamento de Turismo — bem como representantes das companhias de aviação.

Essas comissões constituem o veículo para implementação e devem ser utilizadas ao máximo.

TRANSPORTES TERRESTRES

Chego agora ao tema de “transportes terrestres”.

Este termo é algo enganador, uma vez que concerne à movimentação de pessoas entre os centros geradores de tráfego urbano e o aeroporto.

Creio que o tempo demonstrará que não há resposta ideal ao problema de transportes terrestres. Devemos, conseqüentemente, resignar-nos ao processo moroso mas essencial de analisar cada localização em confronto com as várias possibilidades à vista.

O método analítico em determinada localidade pode ser particularmente valioso a outros. Manifesto a esperança de que meios possam ser estabelecidos para tornar essa informação mais facilmente obtida.

FINANÇAS

Permitam-me considerar o tema financeiro. Nesta área, as implicações com que se defrontam todos os interessados afetados pelo crescimento do transporte aéreo são, sem dúvida, formidáveis.

Será necessário capital, numa escala jamais vista, para prover novo equipamento e novas instalações. Cada segmento da indústria participará da procura desse capital.

Todo participante deste serviço público, transporte aéreo mundial, estará interessado em levantar esse capital. As companhias de aviação que constituem somente um desses participantes, já estão sobrecarregadas com a despesa de capital, totalizando US\$ 11.5 bilhões para renovação de equipamento aeronáutico. Esta soma deverá aumentar apreciavelmente.

Este total de US\$ 11.5 bilhões, devo salientar, é muitas vezes maior do que as despesas com

que se defrontam os governos, para a próxima adaptação à nova era de viagens aéreas em massa.

Visto que a questão dos débitos aeroportuários já foi ventilada em profundidade considerável em outra parte, nada mais direi, senão que reitero minha confiança em que a ocasião propícia para debitar às companhias de aviação será quando as facilidades forem providas e estiverem em uso.

Acho sinceramente que há melhor compreensão dos problemas financeiros atualmente do que há alguns anos. E nesta oportunidade, devo acrescentar que a IATA permanece pronta a cooperar em toda a plenitude possível na maior expansão desta compreensão, em benefício de todos os que participam do transporte aéreo internacional.

CONCLUSÃO

Se é que há um denominador comum a cada fase deste problema de aeroportos e sua futura expansão, ele é constituído pela necessidade de que todos na indústria de transporte aéreo trabalhem em conjunto.

Todos estamos cientes de que cada segmento do problema de aeroportos se relaciona aos demais. Cada aeroporto é parte integral do inteiro sistema de transporte aéreo, e a IATA apoiaria qualquer sistema que solucionasse o problema dos aeroportos do futuro.

Os organizadores desta Conferência merecem grande crédito por nos terem proporcionado melhor introspecção do que está adiante, em auxiliar a definir os problemas e apontar as deficiências. Estou agradecido por ter participado desta reunião e por ter tido a oportunidade de apresentar os pontos-de-vista das companhias associadas à IATA.

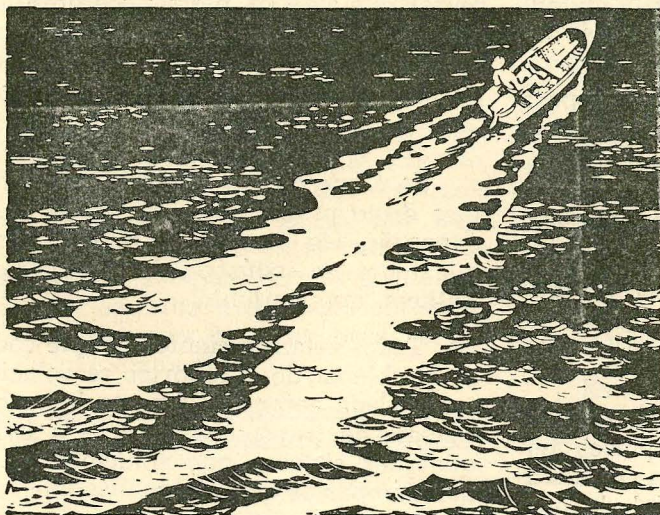
Não se deve permitir que o ímpeto gerado por esta Conferência arrefeça. Se falhas foram reveladas, e estou certo que sim, providências devem ser tomadas, agora, para estabelecer o meio de saná-las.

Permitam-me deixá-los com este pensamento: todos nós, interessados na indústria do transporte aéreo, devemos tornar plenamente certo que, por nós mesmos, não constituímos parte do problema.

Tenho a certeza de que todos concordarão que, por nós mesmos, não constituímos parte do aéreo é uma força na redução das diferenças entre os povos. Não obstante, dentro da própria comunidade aviatória, ainda restam focos de insalubridade e de isolacionismo.

Esses focos constituem uma barreira ao progresso. E, se puderem ser removidos, um enorme passo terá sido dado em direção à meta final.

NÃO IMPORTA
QUE ALGUÉM
ESTEJA SÓ.



DE
CERTA MANEIRA,
SHELL TAMBÉM
ESTÁ PRESENTE.

Num detalhe. Ou em algo de extrema importância. Em parte ou no todo. Tanto faz. O fato é que Shell está presente. Porque, cada vez mais, petróleo e bem-estar se identificam em função do homem. E muitas pesquisas e descobertas sobre isso foram e continuam sendo feitas nos laboratórios Shell. É uma

resina sintética anticorrosiva, um melhor óleo lubrificante... Tudo o que exige um mundo de trabalho, até diluir-se no dia-a-dia de todos.

Pois o que importa é que Shell também possa estar presente onde quer que alguém esteja, mesmo só.

Standard Propaganda

VOCÊ PODE CONFIAR NA





Mesa que presidiu os trabalhos de posse da nova Diretoria

POSSE DA NOVA DIRETORIA DO CLUBE

SOLENIIDADE DE POSSE DA NOVA DIRETORIA DO CAer

Transcorreu, a 26 de julho último, com a presença do Ministro Romeiro Neto, de representantes do Governador do Estado, do Ministro da Marinha e do Ministro da Aeronáutica, do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, de altas autoridades e de digníssimas famílias, a solenidade de posse da Diretoria do Clube de Aeronáutica, recentemente eleita.

A cerimônia desenvolveu-se em ambiente de mais franca e cordial camaradagem, sendo que a presença de numerosas se-



O Brigadeiro Moss quando discursava



O novo Presidente do Clube, Brigadeiro Paulo Sobral, quando fazia seu discurso de posse

nhoras e senhoritas que proporcionou o tom festivo de que se revestiu a solenidade.

Em seu belo discurso, iniciado com um preito de homenagem e saudades ao ilustre militar e estadista, o ex-Presidente Castello Branco, o Exm.^o Sr. Tenente-Brigadeiro Gabriel Grün Moss ressaltou que a solenidade, inicialmente prevista para data anterior, havia sido retardada para que se ecoassem os oito dias de luto oficial e não fôsse levantada a ponta do véu da mortalha que acobertara o País. Em seguida, destacou que, graças à ajuda governamental, ao tempo do Presidente Castello Branco e do Ministro Eduardo Gomes, sua gestão havia concretizado a grande aspiração de reconquistar, para o Clube de Aeronáutica, o terreno da Rua Santa Luzia, mercê do qual a nova Diretoria poderia estruturar as bases econômicas para o funcionamento futuro do Clube. Salientou, ainda, que não deixa-

va dúvidas nem dissídios e augurou uma feliz gestão aos novos dirigentes.

De posse da palavra, o novo Presidente, Brigadeiro-do-Ar Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, transmitiu seus calorosos agradecimentos àqueles que, com suas presenças, prestigiavam o Clube e a cerimônia em curso. Agradeceu, também, à Diretoria e ao Conselho anteriores, pelo entusiasmo e tenacidade com que perseguiram o objetivo de criar melhores condições para o Clube.

Em seguida, reconhecendo que os escassos recursos do Clube não permitiam empreendimentos de maior significação, alinhou as tarefas que, em seu entender, traduziam as aspirações mais atuais e de consequências mais imediatas:

— criação de atrativos para aumentar a frequência ao clube;

— a ultimação da reforma dos Estatutos;

— a adaptação do Regulamento da Carteira Hipotecária às normas da Política Habitacional do Governo Federal;

— prosseguir nos entendimentos com o Exm.^o Sr. Ministro da Aeronáutica com vistas à construção de um ginásio e de um novo hotel de trânsito;

— iniciar a construção da nova sede social, cuja conclusão dar-se-ia em gestões futuras, proporcionando, então, os recursos de que hoje carece o Clube.

Finalizando os discursos, seguiu-se com a palavra o Exm.^o Sr. Marechal Fábio de Sá Earp, que, conforme se sabe, encabeçou a chapa que competiu com a chapa do Brigadeiro Sobral Gonçalves. Em seu discurso, o Marechal Sá Earp, mostrando-se dono de um vigor e de um entusiasmo invejáveis, declarou que aceitara sua indicação para a presidência do Clube, porque, se não o fizesse, estaria fugindo a um dever. Acentuou que a “união faz a força” e, por isso, concitava àqueles que o haviam honrado com seus votos a que cerrassem em fileiras em torno da nova Diretoria e que tudo fizessem pelo engrandecimento do Clube. Disse, ainda, que, de sua parte, não recusaria qualquer tarefa que lhe fôsse atribuída, e concluía augurando serenidade para a solução dos problemas que, certamente, adviriam e pedindo a Deus que iluminasse o novo presidente em sua nova caminhada.

Seguiu-se animado coquetel, durante o qual, tanto a nova como a anterior Diretoria, foram muito cumprimentadas.

A nova Diretoria está assim constituída:

Presidente — Brig do Ar Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves

1.^o Vice-Presidente — Brig Int José Fernandes Xavier Neto



Na foto acima, o Marechal-do-Ar Fábio de Sá Earp quando falava. Na foto de baixo, vemos um grupo de senhoras e senhoritas que compareceram à solenidade da posse da nova Diretoria

2.º Vice-Presidente — Ten Cel
Av Ref Cláudio Souza de Oliveira

1.º Secretário — Brig do Ar R/R
Josino Maia de Assis

2.º Secretário — Maj Av Joaquim Dário de Oliveira

1.º Tesoureiro — Maj Int Hécio
Teixeira Leite de Medeiros

2.º Tesoureiro — Cap Victor
Carlos de Figueiredo Bravo

Dept.º Beneficente — Ten Cel
Med R/R Moacir de Almeida

Dept.º Técnico-Cultural — Maj
Brig do Ar R/R Ivo Gastaldoni

Dept.º Desportivo — Brig do Ar
R/R Paulo Salgueiro

Dept.º Facilidades — Maj Esp
Arm R/R Vitor Rivera Palmeira

Dept.º Imobiliário — Ten Cel
Av Eng José Vicente Cabral Checchia

Dept.º Rereativo — Cel Av Pedro Vercillo



Conselho Efetivo

(P/Ordem Alfabética)

Maj Av Antero Sergio Silva
Corrêa

Brig do Ar R/R Benjamin Ma-
noel Amarante

Cap Esp Av Domingos Pereira
Ramos

Brig Med R/R Harvey Ribeiro
de Souza

Ten Cel Av Jayme Silveira Pei-
xoto

Ten Cel Av R/R José Constân-
cio Marinho de Oliveira

Maj Av Eng Luiz Morgani

Brig Med R/R Paulo Eugênio
Machado Soares

Maj Int Renato José da Silva

Cel Av Rodopiano de Azevedo
Barbalho

Cap Med Raul Guimarães Tei-
xeira de Freitas

Ten Cel Med Vicente Danusio
Monterosso

Ten Cel Av R/R Walter Neu-
mayer

Cap Esp Av Walter Ribeiro
Macambira

Cap Av Wilson Rodrigues da
Cruz

Conselho Suplente

Ten Cel Av Antônio Carlos Aze-
vedo da Rocha Paranhos

Ten Int Arthur Carlos Bandeira
Maj Av Arthur Soares Almeida

Ten Cel Av Geraldo de Queiroz
Almeida

Cap Av Humberto Cezar C.
Pamplona

Maj Av Eng Jorué Rubens Mil-
Homens Costa

Cap Med José Cortines Linaris
Maj Av Luiz Carlos da Silva

Cap Med Luiz Gaspar Moreira
Ten Cel Av Nelson José Abreu
do Ó de Almeida

Cap Av Orlando de Andrade
Carvalho

Cel Av R/R Otávio Campos

Maj Av Eng Theodósio Pereira
da Silva

Ten Cel Av Walfredo Moraes
de Almeida

Maj Av Eng Wilson Ruy Moz-
zato Krukoski

Carteira Hipotecária e Imobiliária

Diretor — Brig Ref Samuel de
Oliveira Eichim

Secretário — Brig R/R Paulo
Eugênio Machado Soares

Tesoureiro — Maj Int Nereu de
Matos Peixoto

O BEBÊ

(Conclusão da pág. 30)

mãos. Talvez, até, quem sabe, uma ida ao estádio; afinal, o gringo poderia gostar de cara do Flamengo...

Daí para o casamento, a ida para Buenos Aires, sua primeira carta — mamãe, todos me tratam como uma filha... — alguns olhares curiosos, e, agora, aproveitando as férias daquele Argentino macho, mostrar o filhinho, o netinho querido, o sobrinho, o mulatinho rechonchudo que, dentro de alguns anos, se Deus quiser, vai encoxar muita portenha ao grito de uma típica chorosa.

O que se passou, então, não é fácil dizer. Conto, repito, por ter vivido e não por ter ouvido. Até então, o bebê era um pêso, um caso de alfândega, um caso de fotografia e papelada. Com o aparecimento do bebê, da mãe

do bebê, do pai do bebê, o bebê teve vida. Nasceu o bebê. Aquê-
le bebê já não era mais bebê. Era uma Bandeira, uma Bandeira do Brasil num País Amigo. O sangue que aquela Bandeira, e é preciso que se diga a verdade, tinha um pouquinho, repito pouquinho do garanhão dos pampas, mas a fôrma, o calor, tinha tudo do que é mais nosso, inclusive, e porque não dizer, o mais gostoso, o cabelinho emaranhado e cheiroso que só êle.

Dizem, e quando digo dizem é porque não vi, que o Coronel, tão surpreso, tão poeta, tão alegre, puxou de um cigarro e meteu-lhe fogo na piteira. É preciso que se diga que tudo que se passou, naquele instante, não existe maneira de se colocar em um ordem real e positiva. Nada existia então, só o bebê.

Aos poucos, voltou-se à calma. Cigarros foram acesos; como sempre acontece, isqueiros

não funcionavam. Filões, apareceram dois ou três. Primeiro a falar o Coronel:

— O avião tem ainda disponibilidade de pêso?

Ao fundo, com resposta rápida, voz clara, o mecânico, um criculão comprido, sem pestanejar:

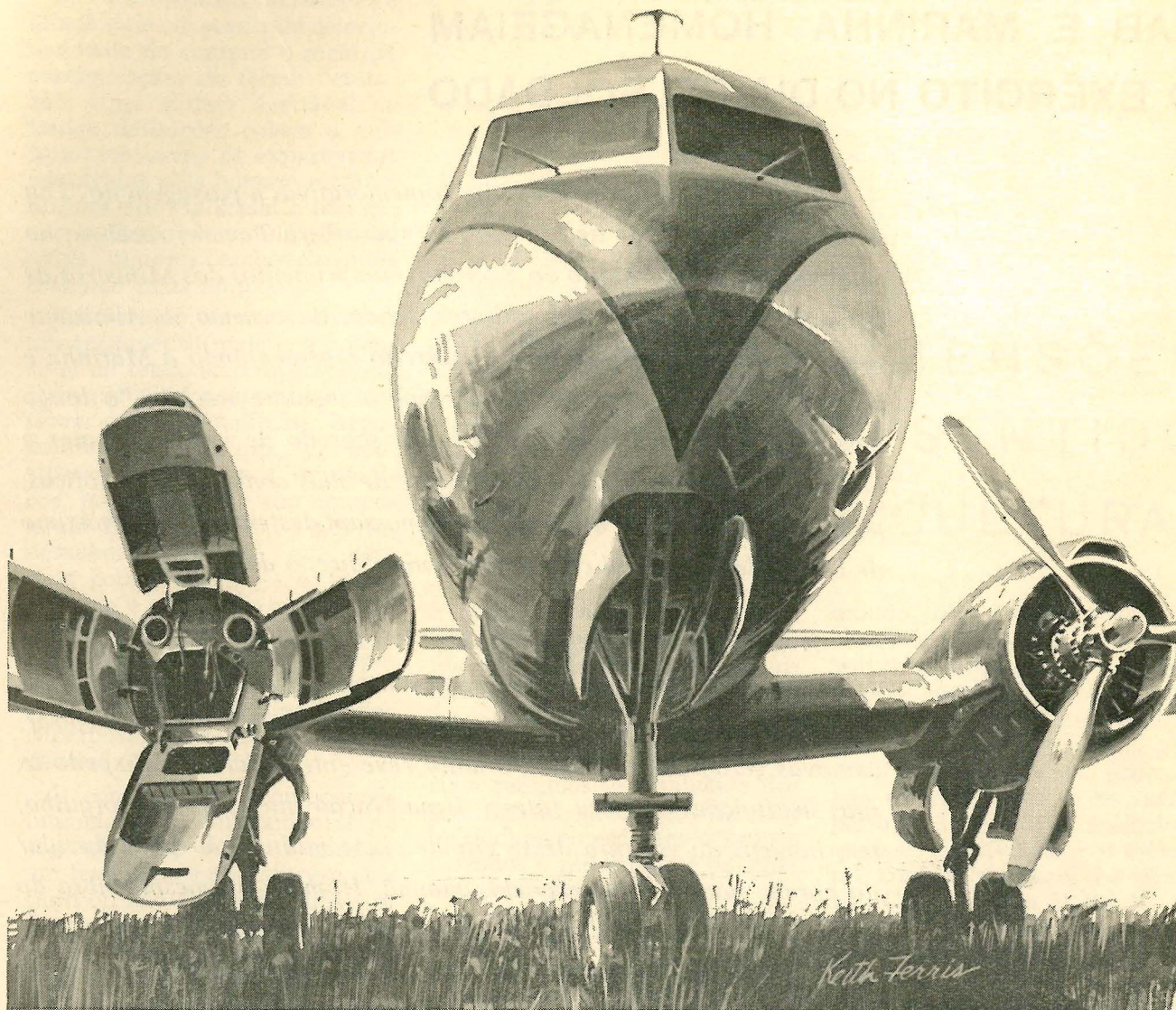
— 50 kg de disponibilidade.

Eu juro, mas juro mesmo, que o crioulo não mentiu. Descolou o avião. Descolou na hora prevista. Foi oferecido ao Coronel um lugar na cabina dos tripulantes. Estava sentado num caixote em frente ao banco do bebê. Cederia seu lugar ao bebê.

— Não, obrigado, Quando a mãe do bebê quiser descansar, eu seguro o bebê.

O dia, era 24 de dezembro.

Um vôo como outro qualquer.



Uma peça "barata" pode sair cara.

Allás, muito cara! Peças "econômicas", a preço reduzido, para motores de avião podem custar mais em tempo imobilizado e em reparações extras. A verdade é que só as *peças originais de equipamento* da United Aircraft International podem manter os motores de pistão mais seguros do mundo no ar por mais tempo. As nossas peças são fabricadas com as melhores ligas, e construídas de forma a resistirem ao máximo esforço e tensão de temperatura, sendo então submetidas a provas e mais provas até termos a certeza de que não há quaisquer imperfeições microscópicas.

Não há dúvida — as nossas *peças originais de equipamento* custam mais para começar... mas a economia verdadeira

advém da vida útil mais longa e melhor rendimento que mantêm o seu aparelho em funcionamento por mais tempo. O uso da mais requintada mão de obra e controle de qualidade constituem também motivo de segurança. O momento de decolagem não é a ocasião para se descobrir que as peças de preço reduzido não podem sustentar a carga.

Para vida útil mais longa e maior rendimento do seu avião, exija *peças originais de equipamento* Pratt & Whitney da próxima vez que encomendar. São pronta e diretamente fornecidas pelo seu mais próximo representante United Aircraft International. Só assim pode estar seguro!

United Aircraft International
EAST HARTFORD, CONNECTICUT 06108, U.S.A.

SUBSIDIARY OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION

U
A



OVERSEAS REPRESENTATIVE FOR:

PRATT & WHITNEY AIRCRAFT • HAMILTON STANDARD • SIKORSKY AIRCRAFT • NORDEN • UNITED TECHNOLOGY CENTER • VECTOR • CORPORATE SYSTEMS CENTER
UNITED AIRCRAFT OF CANADA LIMITED
REPRESENTANTE DE PRATT & WHITNEY AIRCRAFT PRODUCTS NO BRASIL: ROBERTO DE SOUZA DANTAS, AV. RIO BRANCO, 133, SALA 1.507—15º ANDAR, RIO DE JANEIRO, BRASIL.

FAB E MARINHA HOMENAGEIAM O EXÉRCITO NO DIA DO SOLDADO

No transcurso das solenidades comemorativas à passagem do "Dia do Soldado" — 25 de agosto — o Ministro Lira Tavares recebeu, no Salão Nobre do Ministério do Exército, cumprimentos dos Ministros de Estado e altas autoridades militares, tendo, na ocasião, o Almirante Augusto Rademacker saudado o Exército representando a Marinha e a FAB, e de cujo discurso destacamos o seguinte trecho: "o longo passado de lutas em comum pelo ideal sagrado de um País maior e melhor, onde todos, independentemente de suas convicções filosóficas, políticas ou religiosas, de raça ou côr, possam desfrutar de um máximo de liberdade individual compatível com o direito de todos.

A lembrança do valoroso Luiz Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias, hoje exaltado em todos os pontos do Território Nacional — nos quartéis, nas bases aéreas, nos navios, nas escolas — há de inspirar, às novas gerações brasileiras, o amor reverente à Pátria, o respeito às suas instituições, até seu futuro. Uma Nação que, para seu orgulho, tem homens da estatura dêsse grande chefe militar não pode duvidar do porvir, não pode descrer do amanhã. Homens da mesma fibra do herói, com os mesmos ideais, têm desembainhado a mesma espada gloriosa e trazido a paz, a serenidade de que a família brasileira tanto necessita para criar a prosperidade e o progresso, fatores indispensáveis para a justiça social. O Exército Brasileiro, o Exército de Caxias, jamais esqueceu a lição do Grande Pacificador".

TÉCNO-QUÍMICA S.A.

TINTAS REFLEX

LACAS, DOPS, SINTÉTICOS, SOLVENTES E TINTAS ANTICORROSIVAS

Rua México, 41 - 9.º andar — Telefones 52-5783 e 22-9019 — Rio de Janeiro

Os antropólogos Kroeber e Kluckhohn conseguiram colecionar mais de centena e meia de configurações do termo "cultura". Uma síntese aceitável de tantas definições coloca a cultura como soma de experiências adquiridas pelo homem e transmitidas por via social e não genética. Incompleta, tal definição exige maiores esclarecimentos e estudo mais amplo.

Em Sorokin, vamos encontrar um tratamento mais compreensível do tema, embora implique conseqüências nem sempre aceitáveis em sua totalidade. Argumenta o sociólogo que, "em oposição aos fenômenos inorgânicos, possuidores de um componente físico-químico, e aos fenômenos orgânicos, que têm dois componentes — o físico-químico e o vital — os fenômenos culturais ou superorgânicos possuem, além disso, o componente imaterial da intencionalidade, na forma de significados superpostos aos outros componentes" (1).

O conceito de "componente intencional" é fundamental na argumentação acima. Decide se um fenômeno é de natureza cultural ou não é. Por definição, se superpomos, intencionalmente, a um pedaço de pano colorido o significado de "Bandeira Nacional", estaremos produzindo um fenômeno cultural. "Sem a sua significação, disse Platão, um livro se converte simplesmente em um objeto físico que possui certa forma geométrica, com certas propriedades físicas e químicas" (2). Quando chamamos de Cristo Redentor a uma estátua à entrada da Baía de Guanabara, ou "gogó da ema" a um coqueiro no Nordeste, estaremos produzindo fenômenos culturais, superpondo significados a veículos materiais, transformando-os radicalmente. O sentido é intencional

(1) — Sorokin, P. A. — *Las filosofías sociales de nuestra época de crisis* — Madrid — Aguilar S. A. de Ediciones — 1956.

(2) — Platão — *A República* — in: Sorokin, op. cit.

ALGUMAS DIMENSÕES DO SENTIDO DO TÊRMO "CULTURA"

e convencional. E somente o homem é capaz de atribuir sentido às coisas, de produzir cultura.

Constituindo, portanto, o "mundo sócio-cultural", estariam reunidos: a totalidade dos significados, atribuídos ou não; indivíduos conscientes e grupos passados e presentes; e os objetos, de qualquer espécie — sobre os quais foram superpostos os significados. Logo, a "cultura" compreende os significados, as ações que visam a atribuir significados e os objetos passíveis de receber significados, tudo isso tomado em sua totalidade. Ideologias, comportamentos e veículos materiais, eis os componentes da cultura.

Essa conceituação leva-nos à análise do termo "significado" e suas conotações. Quando atribuímos significado a uma coisa, isto é, acrescentamos àquela componente intencional, estamos "ipso facto" atribuindo um valor à coisa. E, em conseqüência, assumindo uma atitude em relação à coisa, predispondo-nos a associar uma norma de ação ao valor atribuído. Significados, valores e normas são inseparáveis. Cada um de nós tem do

mundo uma visão (Weltanschauung); cada um de nós estrutura, a seu modo, a realidade que o cerca. Nessa estrutura, cada elemento tem uma posição fixa em relação aos demais, tem um "significado" que pode ou não coincidir com o de outras pessoas. A Sociedade estabelece quais os significados que devem ser comuns aos seus integrantes. Como afirma Berlo "...os sentidos são muito pessoais e são determinados pelo indivíduo por si mesmo..." (3). Mas, pessoas reunidas podem atribuir, arbitrariamente, sentidos comuns às coisas. Realmente, se tal não acontecesse, não haveria comunicação entre os homens, e a cultura deixaria de existir.

A cultura é importante porque transforma a sociedade humana em alguma coisa ímpar no reino animal. Embora mamíferos e primatas, a possibilidade de transmissão cultural

(3) — Berlo, D. K. — *O processo da comunicação* — RJ — Editora Fundo de Cultura — 1.ª Edição Brasileira — 1963.

Cap H. BENATTI JR.
Professor do ITA

modificou radicalmente um agrupamento que, de outra forma, seria comparável e semelhante a monos e símios. "Os grupos simiescos e antropóides resumem, de forma geral, os mecanismos fundamentais biosociais dos grupos humanos, porque o "Homo sapiens" nada mais é que um tipo superior de primata. Mas a falta de cultura a esses grupos introduz uma imensa separação entre eles e a sociedade humana" (4).

A cultura, portanto, permitiu que, embora nos seus funda-

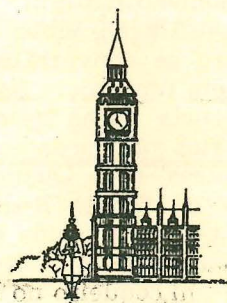
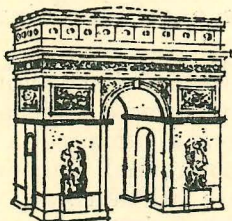
mentos, a nossa sociedade seja biossocial, isto é, receba por herança genética alguns caracteres básicos, ela se transforme em um sistema sócio-cultural. O homem, como animal social, depende, para sua sobrevivência, dos mecanismos adquiridos. Suas reações, no terreno biológico puro, não são suficientes para habilitá-lo a enfrentar os estímulos sociais. Uma vez socializado, sempre socializado. Não é mais "indivíduo", senão nos primeiros anos de vida; passou a "pessoa", sujeito e criador de fenômenos culturais.

A socialização, isto é a habilitação para a vida em socieda-

de, começa quando a criança é acostumada a alimentar-se em horas certas, logo nos primeiros dias de vida. E continua até a morte. Nunca deixamos de produzir fenômenos culturais e sermos, nós próprios, veículos desses mesmos fenômenos. Trabalhamos com significado todas as horas do dia. A cultura é parte integrante de nossa vida social. Cultura e Sociedade são conceitos didáticos; há uma interdependência entre ambos, no sentido de que um não subsiste sem o outro, quando nos referimos à sociedade humana. O homem formou sociedades e criou culturas — e tornou-se incapaz de viver sozinho.

(4) — Davis, K. — A Sociedade Humana — 1.^a Edição Brasileira — RJ — Editora Fundo de Cultura — 1964.

um cigarro de agrado internacional



minister

FILTRO DE LUXO • CIA. DE CIGARROS SOUZA CRUZ

AERONÁUTICA

● AVIÃO P-15 DA FAB BATE RECORDE DE PERMANÊNCIA NO AR

Dia 22 de julho último, o P-15 7011 do 1.º/7.º GAv, sediado na Base Aérea de Salvador, decolou às 08:50 horas do Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, para uma missão de patrulha. Durante o voo, patrulhou as nossas costas, desde o Arroio Chuí até Salvador, na Bahia. Pousou na Base Aérea de Santa Cruz, dia 23, às 10:05 horas, após 25 horas e 15 minutos, estabelecendo um novo recorde brasileiro de permanência no ar, percorrendo cerca de 7 000 km.

Além do Comandante do 1.º/7.º GAv, Major Siudomar Machado de Carvalho, faziam parte da tripulação os seguintes militares: Capitão Ivan Menezes Nunes, Tenentes Ivanildo Telles Siretheau Corrêa e Walquir Seda, e Sargentos Manoel Gaspar, Genário Barbosa, Valno Fagundes Neves, Assueiro Ferreira de Jesus, João Batista de Lyra Neto, Antônio do Nascimento Barreira e Fernando Dias.

O recorde anterior, de 24 horas e 35 minutos, pertencia a uma aeronave do mesmo tipo e foi estabelecido no cumprimento da mesma missão.

As aeronaves P-15 são utilizadas nas missões de patrulha do nosso litoral e na guerra anti-submarino.

● DISTINÇÃO ACADÊMICA PARA ALUNO BRASILEIRO

O aluno da Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAer) IVAN WEBER foi selecionado, na "Inter American Air Force Academy", Zona do Canal do

Panamá, como o mais destacado estudante de sua turma, composta de 319 militares, representando 15 nações americanas.

O aluno IVAN WEBER apresentou o BRASIL, conjuntamente com 50 outros seus colegas, todos alunos da EEAer, que estão sendo preparados para serem sargentos da FAB, nas especialidades de Instrumentos de avião e de Sistemas Elétricos.

Como suprema distinção, pelos seus méritos próprios, foi o aluno WEBER encarregado de fazer o discurso de despedida, na cerimônia de graduação da turma, realizada no dia 08 Jun 67, ocasião em que proferiu, entre outras, as seguintes palavras, que causaram impressão altamente favorável às autoridades internacionais presentes: "Esta Academia permitiu-nos formar um conceito real do Pan-Americanismo, unindo-nos a nossos vizinhos pelos sinceros vínculos da amizade. Aqui nos conhecemos e nos tornamos íntimos, e daqui sairemos dispostos a manter esta amizade, para conservar intacta a liberdade e o direito de vivermos num mundo abençoado pela paz democrática."

Segundo o Brigadeiro-General ALVIN N. MOORE, da USAF, Chefe da Seção Norte-Americana de Aeronáutica da Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos (CMMBEU), "o desempenho do aluno WEBER lança um grande crédito sobre a Força Aérea Brasileira".

● VAI VOAR O NÓVO BOEING 727-200

A "Boeing Company" acaba de anunciar que o primeiro tri-reator 727-200, em sua nova configuração, cerca de 6 metros

mais longo que o modelo-padrão, o 727-100, está praticamente pronto para iniciar os vãos de teste.

O nóvo 727-200 pode transportar até 178 passageiros, enquanto que o modelo original, atualmente utilizado por 32 Companhias de Aviação, tem sua capacidade máxima limitada a 129 passageiros.

Em razão, principalmente, de sua grande rentabilidade, mais de uma centena desses novoyatos já foram encomendados por diversas Companhias de Transporte Aéreo.

● ITA e UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA ASSINAM CONVÊNIO

O CENTRO TÉCNICO DE AERONÁUTICA, através de seu Instituto Tecnológico de Aeronáutica, celebrou, no Gabinete da Reitoria da Universidade de Juiz de Fora, um convênio de intercâmbio científico e cultural.

O ato foi presidido pelo Prof. Moacyr Borges de Mattos, reitor daquela Universidade, tendo o convênio sido assinado, por delegação do Excelentíssimo Senhor Ministro da Aeronáutica, pelo Cel Av Eng Paulo Victor da Silva, Diretor-Geral Interino do Centro Técnico de Aeronáutica.

O convênio prevê o treinamento de pessoal técnico e científico, permuta de professores categorizados, realização de cursos por professores do ITA na Universidade de Juiz de Fora e empréstimo de equipamentos de ensino e de pesquisa. No campo da pesquisa, o convênio prevê a colaboração de pesquisadores

do Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento do CTA, visando ao desenvolvimento de projetos de interesse para a Universidade de Juiz de Fora.

Presentes, ainda, ao ato, o professor Francisco Antônio Lacaz Netto, Magnífico Reitor do ITA, o professor Guimarães Braga, Diretor da Escola de Engenharia daquela Universidade e demais membros do corpo docente.

● A "ROLLS-ROYCE" NO SALÃO DE PARIS

O 27.º Salão de Paris exibiu uma grande variedade de motores de aviação produzidos pela Rolls-Royce. Nesta exposição, a Rolls-Royce e a Bristol Siddeley apresentaram-se com seus próprios nomes e em mostruários separados, embora já tenha ocorrido a fusão das duas grandes companhias.

Atualmente a Rolls-Royce e a Bristol Siddeley empregaram, em conjunto, cerca de 70 000 pessoas nas atividades de pesquisa, planejamento, desenvolvimento e fabricação de turbinas. Nenhuma outra companhia produz uma variedade tão grande de motores convencionais, turbo-jatos, turbo-hélices, foguetes, etc. Mais de 180 Companhias de Aviação e 64 Forças Aéreas, em todo mundo, utilizam motores e turbinas Rolls-Royce e Bristol Siddeley, acumulando um total superior a 87 milhões de horas em operação.

● O C-141 FAZ 125 ATERRAGENS AUTOMÁTICAS

ATLANTA, Georgia (SCI) — Um C-141 Starlifter fez mais de 125 aterragens completamente automáticas em testes na Base

Aérea de Dobbins. Estas aterragens simuladas foram feitas sob péssimas condições atmosféricas, com a utilização de um novo sistema de aterragem sob quaisquer condições atmosféricas, que está sendo desenvolvido pela Força Aérea Norte-Americana, a Federal Aviation Agency e a Lockheed.

Pilotos de prova, com visão da pista totalmente bloqueada, abandonaram completamente os controles, enquanto o avião era dirigido em segura aterragem pelo novo sistema. O avião foi interceptado pelo sistema de aterragem em vôo cego, quando voava em velocidade de cruzeiro a 457 m de altitude, e o sistema controlou sua velocidade, altitude, posição, curva e aterragem. O objetivo dos testes é diminuir as exigências de visibilidade para aterragem pelo ALWS ("all weather landing system"). Este novo equipamento resultará em significativo aperfeiçoamento da atual capacidade de automação das aeronaves.

● A NASA E A BOEING ASSINAM NOVO CONTRATO

É de cerca de 20 milhões de dólares o novo contrato que a NASA e a BOEING acabam de firmar para cobrir as fases iniciais do programa APOLO-SATURNO.

Esse novo contrato representa a ampliação de acordo anterior, já firmado para o lançamento do SATURNO V. Suas bases estabelecem que a BOEING deverá auxiliar e apoiar a NASA na concretização de determinados trabalhos de integração técnica e avaliação previstas para os vários lançamentos incluídos no projeto.

Como o trabalho começará imediatamente, várias centenas de empregados da BOEING, incluindo técnicos e operários, serão deslocados para o Centro Espacial Kennedy e outros locais, onde permanecerão vários meses. Atualmente a BOEING já emprega 12 000 pessoas no programa APOLO-SATURNO.

● JATO

Tudo o que tem sido feito ultimamente no mundo em matéria de motores a jato está sendo mostrado nos centros aeronáuticos brasileiros pelo engenheiro britânico James Melvill, enviado especialmente ao Brasil pela "Rolls-Royce" para uma série de conferências. O jovem técnico (34 anos) visitará o ITA, de São José dos Campos, e a Politécnica de S. Paulo.

● UM BARCO COM "ASA"

O hidrofólio TUCUMCARI, da Marinha Norte-Americana, construído pela Boeing, acaba de receber as suas "asas". Estas, que são de aço inoxidável, equipadas com flapes de ação hidráulica e em tudo semelhantes às asas de um avião, têm por função elevar o casco da embarcação sobre a água, permitindo que sejam atingidas velocidades acima de 75 km por hora.

O TUCUMCARI é uma canhoneira de 21 metros de comprimento que desloca 58 toneladas. Opera normalmente em mar agitado e foi projetada para missões especiais que exigem grandes velocidades e autonomia. É a maior embarcação que utiliza o simples e revolucionário sistema de propulsão jato-água, o qual reduz enormemente as necessidades de lubrificação e manutenção.

● NÚCLEO DE COMANDO DE DEFESA NORTE

Publicamos, abaixo, o discurso proferido pelo Brigadeiro-do-Ar João Arelano dos Passos, ao assumir o cargo de Chefe do Núcleo de Comando de Defesa Norte:

"As primeiras palavras são de agradecimento pela nomeação, com que me distinguiu o Sr. Presidente da República, para o cargo que ora assumo de Chefe do Núcleo de Comando de Defesa Norte, em substituição ao prezado companheiro Major-Brigadeiro Antônio Joaquim da Silva Gomes, o que se constitui, por igual, em motivo de desvanecimento.

Pela 2.^a vez, na minha vida militar, abre-se-me, com essa nomeação, a oportunidade de trabalhar com os companheiros da Marinha e do Exército, em órgão colegiado, de alto planejamento no que concerne com a elaboração de planos relativos à defesa territorial, mobilização, equipamento de infraestrutura do território, ao emprêgo inicial combinado das Forças Armadas no TO, e a inspecionar a execução das medidas correlatas aos mencionados planos.

Não fôra a importância dos territórios incluídos na jurisdição dêste Núcleo, a simples enunciação das missões permite avaliar a grandeza das responsabilidades e dos encargos atribuídos ao órgão de que trata o Decreto 37 909, o qual, em seu preâmbulo, revela as dificuldades de recursos e meios para a implementação da Lei n.º 1 956, que criou as Zonas de Defesa e pretendeu estabelecer um fazeamento de medidas progressivas para a implementação complexa, por sua própria natureza, dêsses organismos.

Se os empecilhos eram êsses há 12 anos, na presente fase da

vida nacional, do ponto de vista político, social e econômico, o momento é ainda de dificuldades, porém é também de expectativas e esperanças, numa hora de afirmação dos ideais revolucionários que há três anos inspiram o Governo da República, na busca de soluções para os problemas nacionais no campo da saúde, habitação, escolas e maiores oportunidades de empregos.

Agrava o quadro a incompreensão de certos setores da vida brasileira, que, de forma sutil, ou inconsciente, agem como se pretendessem a volta ao "status" vigente antes de 31 de março de 1964, que, se efetivada, redundaria em vão os sacrifícios impostos ao povo brasileiro pela necessidade de recuperarem-se as finanças da Nação e criar condições para a retomada do desenvolvimento, sob orientação e meios diversos daqueles que, em análise mais detida, resultaram no quadro inflacionário, que por pouco leva a tudo e todos de roldão.

A representação política brasileira parece que ainda não encontrou a forma de participar no processo político criado com a Revolução de 64, revelando de orientação para colaborar com os setores responsáveis do Governo, conforme o desejo já expresso, ostensivamente, por instâncias credenciadas daqueles setores.

As oportunidades de progresso acham-se ao nosso redor, hoje e nos dias vindouros, e àqueles que compõem a representação política da Nação cabe a responsabilidade por se adaptar; a eles cabe o privilégio de ser parte daquele processo, ajudando a consolidar o nôvo estilo de vida e a iniciar, com vigor maior, a jornada para o desenvolvimento através do futuro,

até construirmos a Pátria de anseios e aspirações.

Fora disso, uma sociedade como a que temos vivido torna-se no próprio inferno para viver, na desilusão definitiva dos menos afortunados e no desestímulo dos que lutam para construir, sob os direitos e as liberdades fundamentais, uma Nação socialmente justa, em que a igualdade de oportunidades seja uma realidade viva.

Isso é possível em nossos dias, quando a ciência e a técnica colocaram ao alcance do homem os meios e recursos necessários à erradicação dos males que afligem uma parcela substancial do povo brasileiro.

Na fidelidade das Forças Armadas aos compromissos assumidos para com a Pátria e na consciência de que sua coesão é penhor de sobrevivência das instituições democráticas, repousa a confiança da Nação em seus destinos grandiosos. De uma ou outra maneira, assim temos sido desde êsses últimos três anos.

Finalmente uma palavra aos companheiros com os quais vou conviver no Núcleo, para dizer-lhes que venho com a disposição com que fui aos meus outros cargos: de trabalhar objetivamente e ser leal aos Chefes e companheiros. De fazer as coisas como entendo que devam ser feitas, porque, como disse um grande homem: "Se saírem certas não valem as críticas que se façam, mas se resultarem erradas, nem que os anjos digam amém, há de tocar-me menor responsabilidade."

Essas são, Senhor Tenente-Brigadeiro, as palavras que me ocorreram proferir no momento em que, assumindo êsse cargo, passo, para distinção minha, mais uma vez ao Comando de Vossa Excelência."

RETRATO DE SANTOS DUMONT NO "SMITHSONIAN INSTITUTE"

Numa cerimônia simples e discreta, porque os brasileiros guardavam luto oficial pela morte do ex-Presidente Castelo Branco, diretores do "Smithsonian Institute", em Washington, EUA, expuseram, no Museu do Ar e do Espaço, no dia 20 de julho (data natalícia de Santos Dumont), o retrato do "Pai da Aviação" e uma mini-réplica do monumento de Saint Cloud, que os franceses erigiram em homenagem ao inventor do avião, em 1913.

Na mesma vitrina, com essas peças de George Colin (o mesmo que esculpiu o monumento), acham-se expostos dois modelos, em escala, do avião 14-Bis, feitos no Rio de Janeiro, pelos aeromodelistas Leonardo Romão e Sandoval Meneses de Lima, este recentemente falecido. Tôdas as peças expostas em caráter permanente foram doadas ao Museu do Ar e do Espaço, pela aviadora brasileira Anésia Pinheiro Machado, que se encontra em Washington.

— ○ —

FAB POUSOU MIL VÊZES NO "MINAS"

O Ministro Márcio de Souza e Mello incumbiu o Major

Brigadeiro Armando Serra de Menezes, Comandante do Comando Aerotático Naval, de louvar a tripulação do "Albatroz", P-16, n.º 7022, do 1.º Grupo de Aviação Embarcada, da FAB que fez o milésimo pouso, sem acidentes, no navio-aeródromo "Minas Gerais" da Marinha de Guerra do Brasil.

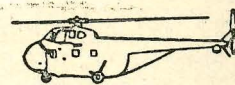
"Este Comando sente-se orgulhoso em transmitir à tripulação do 7022 a satisfação de que se acha imbuída a Fôrça Aérea Brasileira, ao tomar conhecimento dêsse feito", diz o Brig Serra de Menezes no elogio à tripulação daquela aeronave.

"São mil manobras no convés do navio-capitânia da Marinha do Brasil — prossegue — realizadas com êxito absoluto, sem acidentes, numa demonstração vigorosa de trabalho conjunto. Marinheiros e Aviadores, irmanados na mesma missão de adestramento para a defesa de nossa Pátria".

"Essas operações, de natureza bastante delicada, exigem um trabalho de equipe, perfeitamente entrosado, para que o objetivo seja alcançado, sem perdas de pessoal e material".

"As manobras realizadas no "Minas Gerais" são resultantes dêsse conjugado aeronaval,

que, com capacidade, conhecimento profissional e dedicação, envaidece aos Chefes que têm a honra de ter sob suas ordens homens como os tripulantes do 7022, parte dêsse conjunto que forma o 1.º Grupo de Aviação Embarcada, orgulho da nossa FAB e padrão de glória do Brasil", concluiu o Comandante da CAT-NAV a que está subordinado o 1.º GA Emb.



A INSPEÇÃO SÔNICA NA INDÚSTRIA AERONÁUTICA

Em nosso próximo número, iniciaremos a publicação seriada de importante trabalho do Prof. Lauro X. Nepomuceno. O trabalho em questão acentua que, no estado atual do desenvolvimento tecnológico, as indústrias exigem um rigoroso contrôlê de qualidade, não só durante a fabricação como ainda nas verificações periódicas do estado de cada máquina ou equipamento. Ressalta, ainda, que êsse contrôlê é mais rigoroso na indústria aeronáutica e que o advento da inspeção ultra-sônica veio facilitar e dar mais credibilidade à execução da manutenção de aeronaves.

A BASE AÉREA DE FORTALEZA COMEMOROU O 3.º ANO DA REVOLUÇÃO

SÍNTESE DA ORAÇÃO PROFERIDA PELO SECRETÁRIO DE POLÍCIA E SEGURANÇA PÚBLICA DO ESTADO DO CEARÁ, PROF. JOSÉ MIRAMAR DA PONTE, NA BASE AÉREA DE FORTALEZA, EM COMEMORAÇÃO AO 3.º ANIVERSÁRIO DA REVOLUÇÃO

Democrata por temperamento, e convicção, Advogado e Professor de Direito que sou, não poderia deixar de sentir-me feliz, em aceitando o honroso convite do vosso valoroso Comandante, para falar, neste momento, a respeito da Revolução de março de 1964, que salvou e revigorou a nossa legítima Democracia Brasileira.

E a minha satisfação é tanto maior quanto é certo que, nesta Base — permiti a ousadia — eu me sinto em casa, porque, aos vinte anos, recebi, em meu coração e no meu espírito, aquela mensagem de seriedade, honradez, heroísmo e espírito público, emanada do vosso supremo líder e comandante, Brigadeiro EDUARDO GOMES, nos idos de 1945.

Falo, também, muito à vontade sobre a Revolução, pois não sou revolucionário do momento da vitória, mas revolucionário, desde 1961, desde quando, vítima de uma crise subversiva, na minha Faculdade de Direito, senti o imperioso dever de, Professor, trabalhar, na minha escola e fora dela, contra a baderna goulartista que se instalara no País, numa verdadeira orgia de falcatruas, greves políticas e indisciplina nas Forças Armadas.

A Revolução veio, pois, como um apelo à Força para a salvação do Direito, o que é perfeitamente moral e jurídico.

De fato, a civilização se caracteriza pelo império da Lei, em detrimento da Força, mas, nem por isso, deixa o Direito de servir-se da Força, até mesmo na legislação normal de um País, e nas atividades individuais e comuns dos cidadãos.

Na verdade, defendo a tese de que a Revolução realizou a harmonia entre o Direito e a Força, para defesa daquele e proteção da Democracia Brasileira, que estava prestes a sucumbir, com o extermínio de todo um passado de tradições cristãs e liberais.

Sim, porque, na Revolução de março de 1964, não se deu o exercício do Direito da Força, mas a aplicação completa e vitoriosa da Força do Direito.

A Força somente é arbítrio ou prepotência, quando não justificada por um fim moral, humano, social e democrático. Na nossa revolução, o que fez o povo foi optar pelo Direito, em substância, menosprezando a interpretação fria e insincera de uma legalidade, a qual somente servia de instrumento do senhor João Goulart, para ficar

no poder, continuando na sua tarefa de desnaturar as nossas instituições jurídicas, em sua essência e no espírito das nossas leis.

O Governo Goulart não passava de uma onda demolidora, que pretendia destruir o passado, através de reformas anticristãs e liberticidas, como se fosse possível cortar as raízes de nossa formação histórica.

Naqueles nefandos tempos, felizmente já superados, o desgoverno peleguista pretendia reformar, destruindo, ao contrário do que está fazendo a Revolução, quando vem reajustando a nossa ordem jurídica, procurando criar condições de vida e de conforto que não possibilitem a agitação e a luta de classes, incompatível com a índole da nacionalidade.

Façamos, pois, um confronto entre aquela famigerada época anterior ao 31 de março e o estado revolucionário-democrático, de renovação cívica, dos dias atuais.

Vejamos o que se passava no setor do trabalho e da produção. Era a greve ordenada de cima para baixo, não como exceção, algumas vezes admitida até pelo Direito — mas como norma geral, como estado permanente de coação política, para a imposição das mais extravagantes leis, ordens e pretensões. E eu vos pergunto: Aquelas greves eram o exercício do direito de liberdade individual? Não, porque o Direito, no conceito do doutrinador italiano Del Vecchio, é autolimitação, é superação do eu pelo próprio eu. É que a liberdade de cada um somente vai até aonde não fere ou nega a liberdade do outro.

Mas, o que víamos eram piquetes de grevistas, postados na frente dos estabelecimentos comerciais e industriais, impedindo, pela violência, que os trabalhadores penetrassem em seus locais de trabalho. Era o operário

rio coagindo e maltratando o seu próprio irmão, o seu companheiro de atividade, num embotamento da sensibilidade e de consciência que causava dó.

A conclusão daquele estado de coisas era o decesso da produção, a fome nos lares operários, a redução nos lucros das empresas, o prejuízo do erário conseqüente à perda dos impostos devidos, a instigação da luta de classes, tão ao gosto do comunismo e tão contrário à nossa formação latina, à nossa tradição cristã e ao nosso sentimentalismo, cujas raízes não poderiam ser cortadas pelo facão dos pelegos, ou pela foice e martelo dos subversivos.

É que, àquela época, confundia-se a liberdade com o excesso, com a negação da hierarquia, como pressuposto indispensável à disciplina das Forças Armadas e com base para a ordem social e para o progresso.

E o que vimos, então, nas Forças Armadas, era a insubordinação grassar com as conseqüências mais perniciosas para o exercício regular de suas tarefas normais, para a boa ordem do seu trabalho, numa desorganização da hierarquia e num desprestígio nunca atingido para os seus legítimos e dignos comandantes.

Ora, aquilo não podia continuar, pois a disciplina, na hierarquia militar, além de constituir a própria essência da chefia ou do comando, representa, igualmente, a ressalva de responsabilidade do comandado ou subordinado, único meio idôneo de serem respeitadas as ordens, de ser mantida a segurança nos quartéis, para salvaguarda da ordem jurídica e tranqüilidade de todos os cidadãos.

E o pior era que o próprio Governo Goulart é que fomentava a desordem e a indisciplina e desrespeitava as leis, desmoralizando a ordem jurídica: "O sentimento da ordem não pode

manifestar-se por parte do servo, se é o próprio amo quem, de fato, torna a ordem impossível; do mesmo modo, o sentimento do direito ficará indiferente ao súdito do Estado, se este é o primeiro a calcar as suas leis aos pés."

Na administração, que víamos? Certos administradores, sem qualquer zelo pela sua função, nem qualquer pudor moral, sujeitarem-se a tôdas as imposições dos pelegos e da pressão sindical, para não serem exonerados e até para se valorizarem, através de promoções e outras vantagens.

E a corrupção campeava tão livre que se dava ao luxo de perseguir e de levar ao traumatismo moral e, posteriormente, à morte um oficial superior do Exército, da envergadura moral do Coronel SABINO GUIMARÃES, o comandante legítimo da Revolução na terra cearense, cujo nome de amigo e de companheiro de ideal eu declino com veneração e saudade.

Universidade fechada por mais de 60 dias, somente porque estudantes subversivos pretendiam impor o seu domínio nos órgãos colegiados da Universidade, pois, com um terço dos votos, sabiam, de antemão, que poderiam ser o fiel da balança em muitas deliberações e negociar, com êxito, em certas oportunidades. Vimos, ainda, àquela época malfadada, homens respeitáveis em todos os setores da vida nacional serem levados à execração pública, através de cartazes exibidos publicamente, em manifestações que não tinham qualquer justificativa e sempre contaram com a minha repulsa integral.

Sempre houve e, ao que parece, sempre haverá desmandos, praticados pelos homens, pela falibilidade mesma de sua natureza, mas, o Direito deve sempre regulamentar tais situações anômalas, através de sanções,

que devem ser reconhecidas pela opinião pública.

O problema sério daqueles tempos goulartianos era que, embora tivéssemos leis, já não eram cumpridas para punição daquelas faltas. A opinião pública, tão envenenada se encontrava, que, em parte, aceitava aquele funcionamento mórbido da nossa ordem jurídica, como instituição nacional, o que representava imenso perigo para a aferição dos valores morais e para a tranqüilidade social.

Naquela época, não se respeitava o Povo, como conjunto pensante e orientado no sentido do bem público, mas, numa anormalidade da dinâmica social, o Governo e os pelegos serviam-se dele, utilizando-o.

Pretendia aquele desgoverno impor ao Brasil o predomínio das massas mal-orientadas e o sucumbimento das elites culturais.

Mas, senhores, felizmente, veio a Revolução, perfeitamente explicada e justificada pelo Direito Público, em face daquelas situações calamitosas, chegando com o seu cortejo de vantagens, como a derrubada de um governo que nos estava conduzindo para um caminho totalitário e anticristão; — a restauração da ordem não só no mundo do trabalho e dos negócios, como nas Escolas; — o saneamento das finanças públicas; — a recuperação da opinião pública em face da reabilitação dos valores morais; — a punição de tubarões e de exploradores do povo; — o combate, sem tréguas, à inflação; — reajustamentos em nossa ordem jurídica que, embora ainda careçam de aprimoramento, tendem a maior segurança para o País e maior humanização do nosso direito; tudo imprimindo ao Brasil um clima de honestidade, de austeridade, de vontade de acertar, que não podemos deixar de enaltecer.

Por outro lado, não negamos que ainda atravessamos dias difíceis, no tocante ao custo de vida, mas a culpa disso não cabe à Revolução, senão aos erros acumulados, durante vários anos de maus governos, situação essa que a Revolução tudo vem fazendo para debelar, em benefício do homem brasileiro, que, segundo afirma o Presidente COSTA E SILVA, será o objetivo fundamental no seu Governo.

Na verdade, o fim de tudo na organização social não é classe, nem muito menos é o Estado em si, mas o HOMEM, em favor de quem devem convergir os esforços da Revolução, tendentes a dar-lhe existência condigna, permitindo, sempre, a sua afirmação como ente superior, dotado de consciência, plasmada pelo sentimento e pela razão.

Cumprido, pois, invocar, aqui, a aula inaugural do eminente Marechal CASTELO BRANCO, na Escola Superior de Guerra, a qual representa um roteiro firme e sensato para a Revolução, na realização dos seus desígnios: "Desenvolvimento e segurança, por sua vez, são ligados por uma relação de mútua causalidade. De um lado, a verdadeira segurança pressupõe um processo de desenvolvimento, quer econômico, quer social. Econômico, porque o poder militar está também essencialmente condicionado à base industrial e tecnológica do País. Social, porque mesmo um desenvolvimento econômico satisfatório, se acompanhado de excessiva concentração de renda e crescente desnível social, gera tensões e lutas que impedem a boa prática das instituições e acabam comprometendo o próprio desenvolvimento e a segurança do regime; opinião essa que o eminente homem público completa na sua conferência, quando declara: "A inter-relação entre desenvolvimento e segurança faz que, de um la-

do, o nível de segurança seja condicionado pela taxa e potencial de crescimento econômico. E que, de outro lado, o desenvolvimento econômico não se possa efetuar sem o mínimo de segurança."

Ouçamos, também, a palavra do nosso preclaro Presidente COSTA E SILVA, ao tomar posse do Governo, quando, estabelecendo um confronto, apresenta uma observação que vale por uma diretriz sadia: "Sei como se tentou e se continuará tentando associar os inconciliáveis — inflação e prosperidade — e dissociar os que só conseguem marchar juntos — desenvolvimento e educação."

SENHORES:

Confiemos em que, se o Governo CASTELO BRANCO firmou a Revolução, dando-lhe impulso inicial, o Governo COSTA E SILVA seja o continuador dos ideais que a consubstanciavam, para a sua realização definitiva.

Na verdade, é a Revolução um "processus", ou seja, u'a marcha, uma seqüência de atos articulados, com sentido teleológico, com orientação finalística, representada pelo combate à corrupção e à subversão, para maior segurança de nossas instituições, desenvolvimento do País. e felicidade do seu Povo.

Neste terceiro aniversário da Revolução e no dealbar do novo Governo Federal, sejam, pois, as nossas esperanças os votos que todos nós, revolucionários, formulamos ao idealista tradicional, eminente Presidente Costa e Silva, para que possa administrar, digna e eficientemente, o Brasil, com o espírito público, o equilíbrio, a firmeza, o sentimento e a pureza de convicções que são o apanágio de sua personalidade, realizando, assim, a Revolução que deve ser identificada com uma Democracia bem ajustada à índole cristã do nosso Povo e aos seus anseios de desenvolvimento e felicidade.

Sufrágio e Tipos de Representação

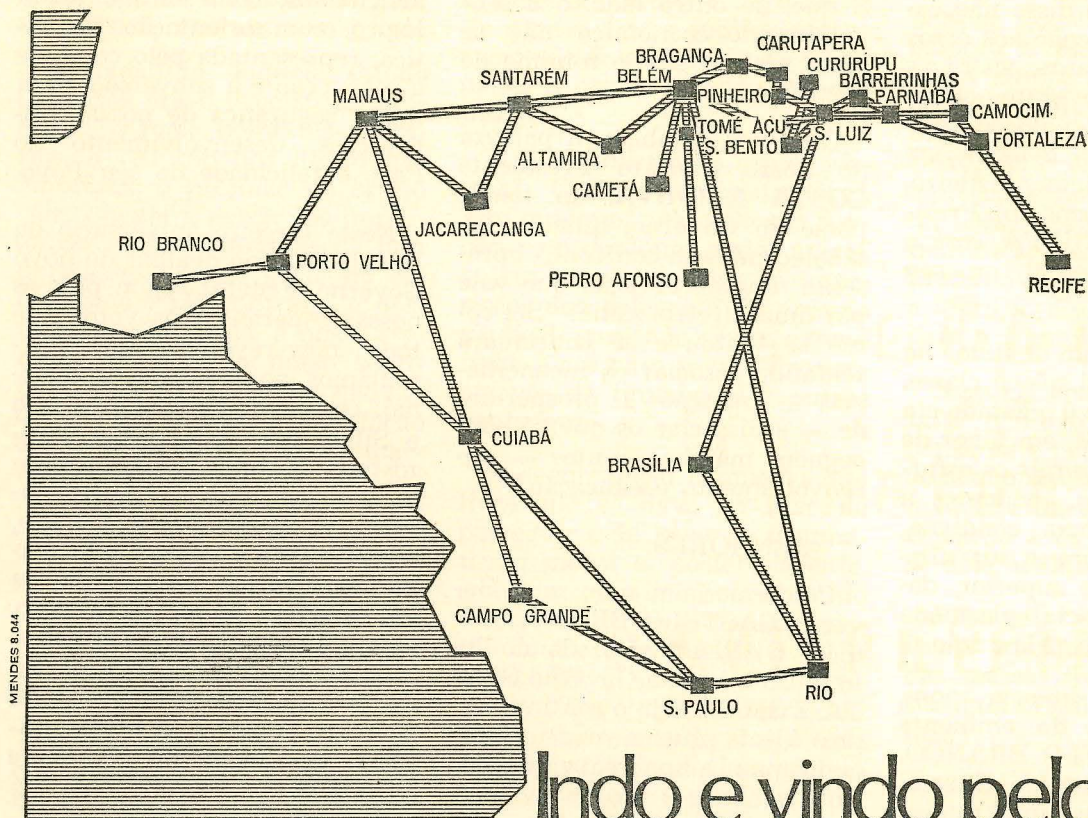
(Conclusão da pág. 27)

Dessa forma, iniciamos a exposição com a localização do "sufrágio" dentro do conjunto de conceitos que constituem a Teoria Geral do Estado, incurSIONAMOS no terreno de sua natureza jurídica e consideramos os aspectos mais característicos do sufrágio restrito e do sufrágio universal, para tecermos comentários de ordem geral sobre os tipos de representação.

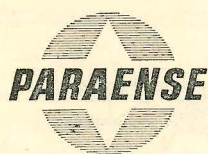
Como idéia básica do que foi dito, eu me daria por satisfeito se o auditório concordasse com a afirmação de que o "sufrágio"

é a garantia da integridade dos direitos individuais, como manifestação mais geral da liberdade política, e o que se almeja é um regime representativo livre dos "hereges políticos" de Jacques Maritain em que o povo, por meio de representantes eleitos, governe e faça as leis, constituindo a garantia fundamental das liberdades públicas.





Indo e vindo pelo Brasil,
economize nas passagens para
aproveitar mais a viagem:
melhores hotéis, por exemplo,
mais compras, mais diversões...
Vá, e volte, pelos aviões
de tarifa mais reduzida na
aviacão comercial brasileira.



- boa viagem em boa companhia.

NOVA ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Procuramos apresentar aos nossos leitores os pontos, a nosso ver, de maior interesse, do Decreto 60 521, de 31/3/67, que estabelece a Estrutura Básica da Organização do Ministério da Aeronáutica.

MISSÃO E ORGANIZAÇÃO GERAL

O Ministério da Aeronáutica administra os negócios da Aeronáutica Militar e Civil. Tem por finalidade o estudo e a consecução da Política Aeronáutica Nacional em seus aspectos militar e civil e a sua direção técnico-administrativa, a promoção do fortalecimento do Poder Aéreo Nacional, o desenvolvimento dos seus elementos constitutivos, a preservação de sua integridade e a preparação da Aeronáutica para a sua destinação constitucional.

— A cooperação com os demais órgãos do Governo na garantia dos poderes constitucionais, da lei e da ordem.

— A formulação da política aeronáutica brasileira, o desenvolvimento de seus fundamentos, a direção e o controle de suas atividades.

— A operação do Correio Aéreo Nacional.

— A orientação, o incentivo, a coordenação, o apoio e o controle das atividades aeronáuticas civis, tanto comerciais, como privadas e desportivas.

— A exploração, diretamente ou mediante autorização ou concessão, da navegação aérea, observado, quanto à aviação comercial, o disposto nos Artigos 63, Parágrafo único e Inciso IV, 162 e 163 do Decreto-Lei n.º 200, de 25 de fevereiro de 1967.

— A orientação, o incentivo, a coordenação, o apoio e a realização de pesquisa e desenvolvimento, direta ou indiretamente relacionados com os assuntos aeronáuticos e espaciais, obedecidas as circunstâncias particulares da legislação especial.

— O Ministro da Aeronáutica exerce a direção geral das atividades do Ministério e é o Comandante Superior da Força Aérea Brasileira.

— Para o cumprimento de sua missão, o Ministério da Aeronáutica tem sua estrutura geral constituída de:

— Órgãos de Direção Geral

Alto Comando da Aeronáutica;
Estado-Maior da Aeronáutica.

— Órgão de Direção Setorial

Departamento de Aeronáutica Civil.

— Órgão de Assessoramento

Conselho Superior da Aeronáutica;
Inspetoria-Geral da Aeronáutica;
Gabinete do Ministro;

Consultoria Jurídica;
Conselhos e Comissões.

— **Órgãos de Apoio**

Diretorias, Serviços, Institutos, Subdepartamentos e demais órgãos subordinados aos Comandos Gerais e ao Departamento de Aeronáutica Civil.

— **Fôrça Aérea Brasileira**

Comando Geral do Ar;
Comando Geral do Pessoal;
Comando Geral de Apoio;
Comando Geral de Pesquisa e Desenvolvimento;
Zonas Aéreas.

— O Alto Comando da Aeronáutica é o órgão encarregado de assessorar o Ministro nas suas altas atribuições como Comandante-em-Chefe da Fôrça Aérea Brasileira, cabendo fazê-lo também na seleção de Oficiais-Generais.

— O Alto Comando é constituído do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, do Inspetor-Geral da Aeronáutica e dos Comandantes Gerais do Ar, do Pessoal, do Apoio e da Pesquisa e Desenvolvimento.

— O Estado-Maior da Aeronáutica é o órgão incumbido essencialmente da Previsão, da Concepção do Planejamento, da Coordenação, da Supervisão e da Orientação Geral das atividades do Ministério.

— O Departamento de Aeronáutica Civil é o órgão do Alto Escalão incumbido de assegurar a consecução dos objetivos da Política Aeronáutica Nacional, no setor dos transportes aéreos civis, públicos e privados, planejando, orientando, incentivando, coordenando, controlando e apoiando as suas atividades.

— O Diretor de Departamento de Aeronáutica Civil participará do Conselho Nacional dos Transportes, nos termos e para os fins dos Artigos 162 e 163, do Decreto-Lei n.º 200, de 25 de fevereiro de 1967.

— O Departamento de Aeronáutica Civil é constituído de:

Direção Geral;
Subdepartamento de Planejamento, Coordenação e Contrôlo;
Subdepartamento Técnico;
Grupamento de Transporte Aéreo Especial.

— O Conselho Superior da Aeronáutica é o órgão encarregado de assessorar o Ministro nos

problemas relativos à definição da Política Aeronáutica Nacional e outros de relevância — em particular de organização, administração e logística — para a formulação da orientação básica das atividades do Ministério.

— O Conselho Superior da Aeronáutica é constituído de:

Membros Permanentes:

Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica;
Inspetor-Geral da Aeronáutica;
Comandantes Gerais do Ar, do Pessoal, do Apoio, das Pesquisas e Desenvolvimento e do Diretor-Geral do Departamento de Aeronáutica Civil.

Membros Temporários:

Em número de cinco, designados dentre os Oficiais-Generais do Quadro de Oficiais-Aviadores;
Secretário;
Chefe do Gabinete do Ministro.

— O Comando Geral do Ar é o Grande Comando responsável pela preparação e emprêgo eficiente das Grandes Unidades Aéreas na realização de operações militares reais ou simuladas da Fôrça Aérea.

— As Grandes Unidades integrantes do Comando Geral do Ar são:

Comando Costeiro;
Comando Aerotático;
Comando de Transporte Aéreo;
Comando Aéreo de Defesa.

— Quando as condições de execução da missão o exigirem, os Comandos poderão ser agrupados ou desmembrados, por ato do Poder Executivo.

— Os Comandos são constituídos de:

Comandante;
Estado-Maior;
Unidades de Emprêgo.

— O Comando de Transporte Aéreo é a Grande Unidade que realiza, basicamente, as operações do transporte aéreo militar de interesse da FAB e das demais Fôrças Armadas.

— O Comando de Transporte Aéreo é constituído de:

Fôrça Aérea de Transporte Aéreo;
Fôrça Aérea de Transporte Militar;
Brigada de Transporte da Amazônia.

— O Comando Geral do Pessoal é o Grande Comando incumbido de assegurar a consecução dos objetivos da política Aeronáutica Nacional, no campo do pessoal, cabendo-lhe, em particular, tratar do recrutamento, da seleção, da instrução, da formação, da especialização e do aperfeiçoamento dos militares da ativa e da reserva, da administração dos servidores civis e da orientação, coordenação, supervisão e controle dos serviços de saúde, de finanças, de assistência social e do Acervo Histórico do Ministério da Aeronáutica.

— O Comando-Geral do Pessoal é constituído de:

Comandante;
Estado-Maior e Órgãos de Quartel-General;
Comando de Formação e Aperfeiçoamento;
Diretoria de Recrutamento, Movimentação e Registros;
Diretoria de Saúde;
Diretoria de Finanças;
Diretoria de Encargos Assistenciais;
Diretoria de Acervo Histórico.

— O Comando de Formação e Aperfeiçoamento é o Grande Comando responsável pela seleção, orientação, formação, especialização e aperfeiçoamento do pessoal militar do Ministério da Aeronáutica.

— O Comando de Formação e Aperfeiçoamento é constituído de:

Comandante;
Estado-Maior e Órgãos de Quartel-General;
Instituto de Seleção e Orientação;
Centro de Formação de Pilotos Militares;
Academia da Força Aérea;
Escola de Formação Especializada;
Escola de Especialização de Graduados;
Centro de Adaptação de Oficiais Auxiliares;
Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais.

— A Diretoria de Recrutamento, Movimentação e Registros é o órgão que se incumba dos assuntos relativos ao pessoal militar e civil do Ministério.

— A Diretoria de Saúde é o órgão que se incumba da prática de preservação e recuperação da saúde e estudos para aprimoramento, conforme as conquistas mais atualizadas dos assuntos relacionados com as normas técnicas de saúde, estado sanitário do pessoal do Ministério, da seleção e controle do pessoal aeronavegante militar

e civil e da assistência especializada requerida pelas operações militares.

— A Diretoria de Finanças é o órgão que tem a seu cargo: a elaboração das normas da gestão financeira; a análise das dotações orçamentárias face às variações da moeda; estudos sobre a atualização da remuneração no âmbito da Aeronáutica; reconhecimento e guarda do numerário pertencente ao Ministério e sua contabilização; o Suprimento de fundos às Unidades Administrativas e também a direção, a coordenação e o controle do sistema de pagadorias de inativos e pensionistas.

— A Diretoria de Encargos Assistenciais é o órgão destinado a proporcionar ao pessoal militar e civil do Ministério da Aeronáutica (e seus dependentes) a orientação adequada e o auxílio possível à solução de seus problemas sociais, domésticos, profissionais, econômico-financeiros, espirituais, jurídicos, habitacionais, educacionais e de saúde.

— A Diretoria do Acervo Histórico é o órgão que tem a seu cargo o trato e a direção de assuntos e atividades Administrativas, do cerimonial, das publicações do Ministério, bem como zelar pelo histórico da Aeronáutica Nacional.

O Comando Geral de Apoio é o Grande Comando incumbido de assegurar a consecução dos objetivos da Política Aeronáutica Nacional, no setor da logística, cabendo-lhe em particular a orientação, a coordenação, a supervisão e o controle do apoio logístico e administrativo no âmbito geral, e pela direção e coordenação dos Comandos Regionais que apóiam todas as organizações do Ministério, nas áreas sob suas jurisdições.

— O Comando Geral de Apoio é constituído de:

Comandante;
Estado-Maior e Órgãos de Quartel-General;
Comando de Serviços de Apoio Militar;
Comando dos Serviços de Infra-Estrutura.

— O Comando dos Serviços de Apoio Militar é o Grande Comando responsável pela direção, supervisão, coordenação e controle dos altos escalões dos Serviços Especializados de apoio logístico militar.

— O Comando dos Serviços de Apoio Militar é constituído de:

Comandante;
Estado-Maior e Órgãos de Quartel-General;
Serviço de Material Aeronáutico;

Serviço de Material Bélico;
Serviço de Intendência;
Serviço de Eletrônica e Comunicações;
Serviço de Transporte de Superfície;
Serviço de Fototécnica, Cartografia e Navegação.

— O Comando dos Serviços de Infra-Estrutura é o Grande Comando responsável pela direção, supervisão, coordenação e controle das atividades relativas ao preparo, à conservação e à preservação da infra-estrutura, bem como da proteção ao voo e da meteorologia.

— O Comando dos Serviços de Infra-Estrutura é constituído de:

Comandante;
Estado-Maior e Órgãos de Quartel-General;
Serviço de Engenharia Militar;
Serviço de Conservação do Patrimônio;
Serviço de Contra-Incêndio;
Serviço de Tráfego Aéreo;
Serviço de Meteorologia.

— O Comando Geral de Pesquisa e Desenvolvimento é o Grande Comando incumbido de assegurar a consecução dos objetivos da Política Aérea Nacional, nos setores da ciência e da tecnologia, competindo-lhe em particular orientação, incentivo, coordenação, apoio e realização da pesquisa e do desenvolvimento relacionados com os assuntos aeronáuticos e aero-espaciais, bem como da indústria empenhada no trato desses assuntos.

— O Comando Geral de Pesquisa e Desenvolvimento é constituído de:

Comandante;
Conselho Técnico de Aeronáutica e Espaço;
Instituto de Pesquisa de Aeronáutica e Espaço;
Instituto de Fomento e Coordenação Industrial;
Instituto de Ensaios e Padrões.

— O Conselho Técnico de Aeronáutica e Espaço é o órgão consultivo de que dispõe o Comandante do Comando Geral de Pesquisa e Desenvolvimento para assessorá-lo no estudo dos assuntos técnicos de sua competência.

— Do Conselho farão parte, como Membros Permanentes, representantes do Estado-Maior da Aeronáutica, da Inspeção-Geral da Aeronáutica, dos Comandos Gerais e do Departamento de Aeronáutica Civil. O Conselho disporá, também, de

Membros Temporários e Consultivos, de acordo com a natureza dos assuntos em pauta.

— O Instituto de Pesquisas de Aeronáutica e Espaço é constituído de:

Diretor-Geral;
Conselho;
Vice-Diretoria Técnica;
Vice-Diretoria Administrativa;
Divisão de Aeronaves;
Divisão de Motores;
Divisão de Eletrônica;
Divisão de Assuntos Especiais;
Laboratório de Aerodinâmica.

— O Instituto de Fomento e Coordenação Industrial é constituído de:

Diretor;
Conselho Consultivo;
Divisão de Cadastro e Fomento Industrial;
Divisão de Normas, Programas e Projetos;
Divisão de Supervisão de Programas e Fiscalização de Encomendas;
Divisão de Custos e de Mercado.

— O Instituto de Ensaios e Padrões é constituído de:

Diretor;
Divisão de Ensaios;
Laboratórios;
Divisão de Padrões;
Divisão Administrativa;
Áreas de Ensaio.

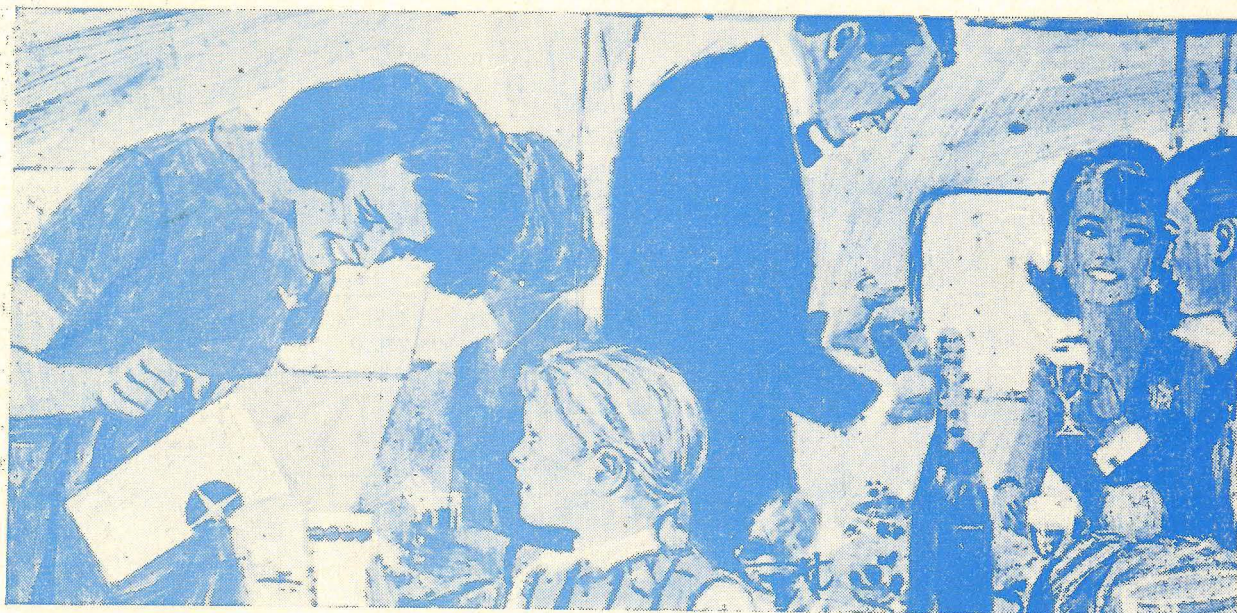
— As Zonas Aéreas são Comandos Territoriais incumbidos de realizar nas respectivas áreas o apoio necessário à eficiência das Organizações do Ministério, nelas sediadas ou estacionadas.

— O Comandante de Zona Aérea é Major-Brigadeiro do Quadro de Oficiais-Aviadores, não incluído em categoria especial.

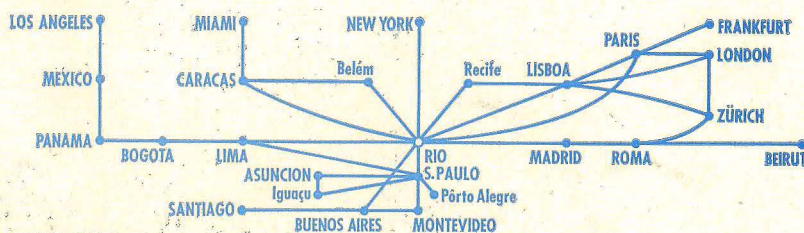
— O Comando de Zona Aérea é constituído de:

Comandante;
Inspeção Regional;
Estado-Maior e Órgãos de Quartel-General;
Subcomandante de Pessoal;
Subcomandante de Apoio Militar;
Subcomandante de Apoio de Infra-Estrutura;
Superintendência dos Parques e Depósitos Regionais.

Que há de especial numa viagem pela Varig?



A atenção pessoal das comissárias. Os drinks, os hors d'oeuvres, os menus que elas servem. Viajar é bom. Mas melhor ainda é viajar bem.



CONSULTE SEU AGENTE IATA DE VIAGENS OU

VARIG



A PIONEIRA DA AVIAÇÃO COMERCIAL NO BRASIL