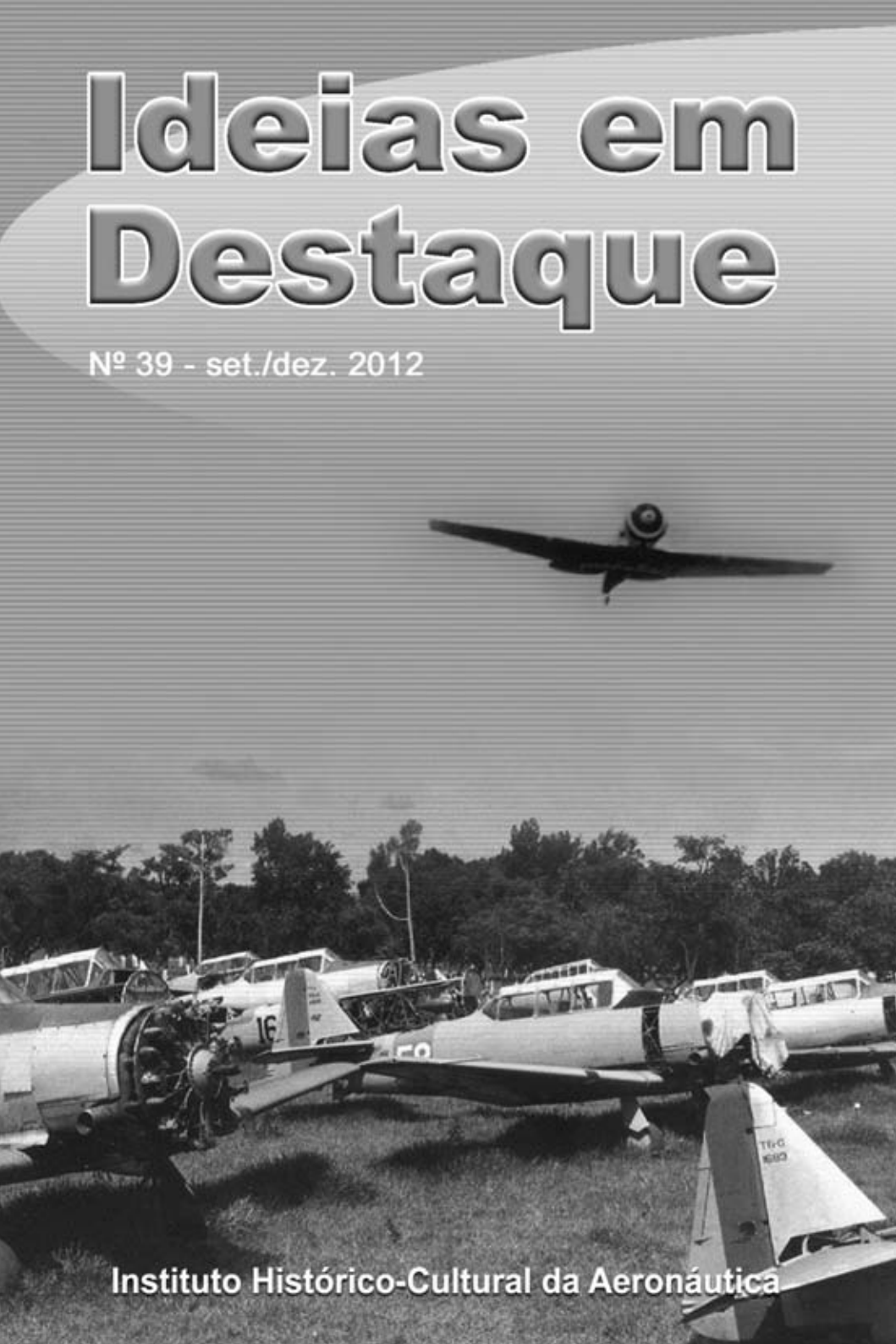
Ideias em Destaque

Nº 39 - set./dez. 2012



Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Edição
INCAER

Editor Responsável
Maj Brig Ar R1 Wilmar Terroso Freitas

Projeto Gráfico
SO SAD 02 Wânia Branco Viana
2S SAD Jailson Carlos Fernandes Alvim
3S SIN Mauricio Barbosa Cavalcanti Filho
3S TCO Tiago de Oliveira e Souza

Revisão e Diagramação de Textos
INGRAFOTO

Nossa Capa
O ocaso de uma legenda: a fotografia de Wilmar Terroso Freitas mostra o pátio de aeronaves NA T-6 Texan desativadas, em 1974. Sobreposta a ela, outra imagem apresenta o voo imponente da legendária aeronave.

Impressão
INGRAFOTO

Os artigos publicados nesta revista são de responsabilidade exclusiva de seus autores e não representam, necessariamente, o pensamento do editor de "Ideias em Destaque" e da Direção do INCAER.

É permitida a reprodução, total ou parcial, dos artigos aqui publicados, desde que seja citada a fonte.

Ficha Catalográfica elaborada pela
Biblioteca do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ideias em Destaque / Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.
v. – Quadrimestral.

ISSN 2175 0904

1. Aeronáutica – Periódico (Brasil). I. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. II. INCAER.
CDU 354.73 (05) (81)

APRESENTAÇÃO

Esta edição de Ideias em Destaque levará o prezado leitor a uma viagem ao longo da história da Força Aérea Brasileira, na medida em que resgata temas ligados à gloriosa campanha de nossos pilotos de caça no cenário italiano, passando por meados da década de 1970, quando o memorável avião de treinamento e de ataque, o *North American T-6 Texan,* foi desativado e recolhido para alienação. Chegando aos dias de hoje, são discutidos os setores tecnológicos decisivos para a defesa nacional, além de ser apresentado um questionamento sobre a necessidade de modernização do processo de formação de pilotos militares, atualmente empregado na Academia da Força Aérea.

Outros temas de clara atualidade focalizam interessantes assuntos como a liderança – tema sempre atual para os militares, vis-à-vis os modernos métodos cibernéticos de conexão e transmissão de dados e de ordens operacionais –, bem como a transparência nos atos governamentais, políticas nacional e internacional, história, tecnologia, cidadania, soberania e a descriminalização das drogas.

A figura do ilustre Barão do Rio Branco é relembrada e serve de moldura para uma leitura agradável sobre importantes aspectos da diplomacia brasileira, sempre orientada para os objetivos nacionais, com coerência e eficiência, garantindo a paz como resultado secular, o que se constitui em um grande mérito internacional do Brasil.

Mais uma vez, o esforço de nossa equipe editorial é regiamente recompensado pela contribuição de excepcionais articulistas, profissionais de relevo em suas áreas de conhecimento, o que torna fácil a tarefa de levar aos nossos fiéis leitores conhecimento atualizado e lembranças memoráveis de um passado de glórias que forjou as bases da Força Aérea Brasileira.

A todos, boa leitura.

Ten Brig Ar R1 Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ideias em Destaque

Nº 39
set./dez. 2012

Sumário

1. Um voo que passou... uma saudade que ficou:
a última missão do T-6D 1545 7
Wilmar Terroso Freitas

2. Missão 32: reminiscências de um Veterano de Guerra 11
Paulo Costa (in memorian)

3. Setores tecnológicos decisivos para a Defesa Nacional 15
Washington Carlos de Campos Machado

4. Os “meninos de Santa Cruz” 20
João Soares Nunes

5. Rio Branco e a Diplomacia 26
Marcos Henrique Camillo Côrtes

6. Liderança virtual ou racional?
Eis a atual encruzilhada de quem chefia 49
Antônio Celente Videira

7. Flâmula, uma relíquia do passado 55
Francisco José Degrazia Dellamora

8. Transparência, política e cidadania 58
Ricardo Vélez Rodríguez

9. Idas e vindas de um relacionamento nada cordial:
pelos bastidores da Missão Militar de Aviação 79
Gustavo de Mello

10. Estados: soberania e autodeterminação 92
Manuel Cambeses Júnior

11. Na formação do Aviador Militar:
"eternizamos" a metodologia ultrapassada? 95
Lauro Ney Menezes

12. Descriminalizar, destruir e dominar 98
Afonso Farias de Sousa Júnior

13. O primeiro voo no Brasil e na América Latina 101
Salvador Roberto Martínez

14. Da cabine do INCAER, um voo na história:
ações heroicas no Congo – a FAB na Força de Paz 117
Marco Aurélio de Mattos

15. O Museu Aeroespacial:
o poder narrativo das exposições itinerantes 128
Sahara Burity Fernandez Cyrino

16. A Biblioteca do INCAER 131
Nair de Laia

Um voo que passou... uma **saudade que ficou: a última** missão do T-6D 1545

Wilmar Terroso Freitas

Naquela manhã do dia 28 de fevereiro de 1975, decolaram, da Base Aérea de Belém, para uma longa viagem, os NA T-6G FAB 1557 e T-6D FAB 1545, pilotados pelo Tenente-Aviador Jair Kisiolar dos Santos e por mim, tendo, como mecânico, o Segundo-Sargento Isaías. O T-6G do líder possuía instrumentos de comunicações e navegação, mas o T-6D – onde eu voava solo, pois o mecânico estava no avião do líder – tinha apenas um equipamento de comunicação em VHF (*Very Hight Frequency*), motivo pelo qual eu iria voando na ala do avião líder, como sempre foi comum fazê-lo, tanto em voos de instrução, como no emprego operacional de armamento ar-solo.

Seria um voo silencioso, pois eu não tinha um mecânico com quem falar de vez em quando, nem sinais de radionavegação ou *broadcasting* para sintonizar e ouvir, pela ausência do equipamento de navegação a bordo do 1545.

Além disso, aquela não seria uma viagem normal, de rotina: seria uma viagem sem volta, pois as aeronaves NA T-6 Texan estavam sendo desativadas e deveriam ser entregues ao Parque de Material Aeronáutico de Lagoa Santa – MG (PAMA LS), responsável pelo apoio e pelo recolhimento daquele tipo de aeronave. Eram os dois últimos exemplares do Primeiro Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque (1º EMRA) em seu derradeiro voo.

Aqueles dois valorosos T-6 (T-meia), agora "aposentados", voaram por muitos anos, sobre as coxilhas e serras do Rio Grande do Sul, quando estavam no Primeiro Esquadrão de Reconhecimento e Ataque (1º ERA) na Base Aérea de Canoas – RS, até serem transferidos para a Base Aérea de Belém, ao início de 1973, como equipamentos fundadores do 1º EMRA (Esquadrão Falcão).

Nos dois últimos anos (1973 e 1974), os T-6 sobrepujavam os naturais ruídos e harmoniosos sons da imensa selva amazônica, com o ronco dos seus possantes motores Pratt & Whitney R-1340-AN1 de nove cilindros radiais, arrefecidos a ar. Para o jovem Tenente, os longos voos, geralmente a baixa altitude, sobre a floresta, tendo, como referência, apenas o sinuoso caminho dos rios, as escassas ilhas e os lugarejos ribeirinhos, geravam uma sensação de liberdade e de poder, reforçados pela solidão da cabine e pela espetacular Amazônia que "desfilava" sob as nossas asas, mostrando-se intocada, imensa e bela.

Após decolar na ala e ir para a posição de Ataque Dois[1], já na proa de Marabá, primeira escala prevista, e ainda sem ter a noção clara de que aquela seria uma missão histórica em minha caderneta de voo, refleti, "com meus botões", que aquele T-6...

– não mais se faria ouvir estridente, no ronco do passo mínimo, durante um *barril*[2] por fora;

– não mais abriria passagem, altivo, entre os rosados flamingos das matas de Igapó, ou espantaria os búfalos de Marajó;

– não mais mergulharia, veloz e certeiro, como um Falcão, sobre o seu alvo, em missões de bombardeio ou de lançamento de foguetes, no estande de Igarapé-Açu;[3]

– não mais alegraria as populações ribeirinhas com suas evoluções rasantes, às margens do Rio Mar;

– não mais teria, ou seria, um ala fiel, inseparável, como neste derradeiro voo;

– não mais voaria... estava desativado!

---

[1]. Situação em que a aeronave mantém sua posição relativa na ala do líder, com o dobro do afastamento, para tornar o voo mais confortável em longos deslocamentos.

[2]. Tounneaux Barril: manobra na qual a aeronave gira lentamente no eixo longitudinal, traçando uma trajetória circular em relação ao horizonte natural, com meio círculo acima e outro, abaixo do horizonte. Por fora é a posição na ala quando o líder faz o tounneaux girando para o lado oposto de onde está o ala, que fará uma trajetória ligeiramente maior do que a do líder, demandando um pouco mais de potência do motor do ala.

[3]. Estande concebido, especialmente, para treinamento do 1º EMRA, com trabalho dos oficiais e graduados do seu efetivo.

Aeronaves desativadas no PAMA LS [Acervo do autor]

Cerca de 15.000 unidades de T-6 foram produzidas, em diversas versões, sendo 81 montadas no Brasil pela Fábrica de Aviões de Lagoa Santa – MG, entre 1945 e 1952. Essas aeronaves voaram até 1974, nos Esquadrões e até 1976, na Esquadrilha da Fumaça.

O 1º EMRA teve dias gloriosos com o T-6. Jamais esqueceremos as formaturas de quatro aviões nas demonstrações aéreas em Belém. Meus quatro amigos, "vestindo" aquela "máquina" tão conhecida e respeitada por inúmeras gerações de "aviadores à moda antiga", formavam um time de vibradores e exímios pilotos, que chegou a ser chamado de "Funorte", uma referência muito elogiosa à Esquadrilha da Fumaça. No seu *portfolio,* constavam *Looping, Barril, Desfolhado, Rasante* e evoluções isoladas, com precisão profissional.

Desde o início, em Canoas, em 1971, eu estabeleci uma relação de respeito mútuo com o T-6: ele nunca me deu uma pane de motor e eu nunca lhe dei um "cavalo de pau".[4]

Após escalas em Marabá – PA, Porto Nacional – TO e Brasília – DF, chegamos ao Parque de Material de Lagoa Santa, em 1º de fevereiro de 1975, para a entrega das aeronaves. Terrificante – um termo forte, mas

[4]. *Situação durante o pouso, em que a aeronave gira sem controle, em torno de um de seus trens de pouso, geralmente, saindo pela lateral da pista.*

é o que eu lembro e registrei na ocasião – foi para mim e o seria também para o 1545, se ele tivesse sentimentos, a imagem do estacionamento de aviões recolhidos no Parque. As várias dezenas de "esqueletos" e "mutilados" restos de T-6, estranhamente bem alinhados, como túmulos em um cemitério a campo aberto, deram-me uma visão de solidão e de abandono.

Imaginei o 1545 entre eles, no dia seguinte, sem nenhum destaque, "depenado", destituído de sua imponência, com o seu motor silenciado para sempre... a hélice muda, parada... acredito que o 1545 choraria com tristeza e mágoa... se ele tivesse uma alma.

Como eu tenho alma, fiquei muito triste por nós dois.

Entrega do FAB 1545 ao PAMA LS [Acervo do autor]

Ao retornar a Belém, verifiquei, na minha caderneta de voo, que meu primeiro voo naquela Base, em 16 de fevereiro de 1973, tinha sido no T-6 1545, o mesmo que pilotaria dois anos depois, em derradeiro voo para nós dois. Naquela ocasião, escrevi o texto que agora torno público.

Não mais voaria o FAB 1545; e eu não mais voaria em um NA T-6 Texan.

O autor é Maj Brig Ar da Reserva, Subdiretor de Divulgação do INCAER.

Missão 32: reminiscências de um Veterano de Guerra[1]

Paulo Costa

Os covardes e os heróis são homens anormais, pois uns tem medo demais e os outros, nenhum. Todo o indivíduo normal, quando face ao perigo evidente, sofre os efeitos do medo. Também é normal que o domine. Os que não o conseguem fazer são aqueles a quem chamamos covardes.

Na guerra, não fomos nem heróis nem covardes. Tivemos medo, mas fomos capazes de combatê-lo e, assim, conseguimos chegar ao último dia de ação, 2 de maio de 1945, como um combatente qualquer.

É evidente que os pilotos em combate sofrem maiores ou menores tensões, conforme o saldo maior ou menor da soma de suas características pessoais e o fator sorte. Decididamente, há pessoas sem sorte, e um piloto de guerra sem sorte, ou se acovarda após algumas missões mal sucedidas ou morre logo. Foi o caso de nosso colega de turma e saudoso amigo John Richardson Cordeiro e Silva, que foi morto em sua primeira missão de combate.

Piloto valente, não podia aceitar que a guerra também fosse um jogo em que sai vencedor o que perde menos. Assim, atacou um objetivo na cidade de Bolonha em que se sabia ser quase impossível retornar sem graves avarias, dada a excepcionalmente forte concentração de artilharia antiaérea de todos os calibres. Seriamente atingido, não pensou logo em si e, sim, que devia continuar um piloto combatente, o que não aconteceria se saltasse sobre a cidade.

Voou o máximo que pôde com seu avião praticamente destroçado, até atingir nossas linhas. Já era, porém, tarde demais, e o salto em paraquedas que lhe teria salvo a vida se executado imediatamente após

[1]. *Nota do editor: Texto originalmente publicado em 1973, na Revista Militar Brasileira, Ano LIX, Volume CII, edição especial comemorativa do 30º aniversário da organização da Força Expedicionária Brasileira.*

ser atingido – mas que o eliminaria como combatente já que tornar-se-ia, irremediavelmente, um prisioneiro de guerra – foi-lhe fatal pela quase nenhuma altura que o separava do solo. Morreu por ser bravo e pela sua tremenda falta de sorte em ser escalado para uma missão daquelas e procurar executá-la como se fora sobre um alvo sem oposição.

Para que não julguem erroneamente alguns dos que nos leem, lembro que a guerra, mesmo as de desagravo nacional, são condicionadas ao jogo de perdas e ganhos. E foi assim que o Japão rendeu-se aos Estados Unidos com seu Exército e sua Força Aérea praticamente intactos, com apenas as destruições de Hiroshima e Nagasaki.

Pela mesma razão, havia áreas no Teatro de Operações (TO) italiano que não se podiam atacar (por ordem do comando do TO) porque os possíveis danos infligidos ao inimigo eram ultrapassados, de muito, pelas perdas sofridas. Lembro que nossos companheiros, Joel Miranda e seu ala Danilo Moura, foram derrubados simultaneamente, atacando uma simples "locomotiva" em uma dessas áreas "proibidas".

Lembramos de vários companheiros nossos que sofriam danos em missões nas quais ninguém mais era atingido e de outros que sempre saíam incólumes quando quase todos eram devidamente "esburacados". Isto é difícil de explicar, mas aconteceu e acontecerá enquanto vivermos. Os que duvidarem vivam a vida íntima dos combatentes de qualquer guerra ou guerrilha (II GG, Coreia, Argélia, Vietnam etc.) e não mais duvidarão.

Nosso batismo de fogo tivemo-lo na primeira missão. Levados por um líder valente, o então Tenente Josino Maia de Assis, atacamos uma estação de estrada de ferro fortemente defendida. Os "Hunos" atiravam tanto durante nosso mergulho que o solo, para onde nos aproximávamos vertiginosamente, parecia um terreiro em noite de São João, tantas eram as bocas expelindo chamas. Apesar disso, sentimos mais apreensão do que medo e ainda nos sobrou energia para falar ao líder sobre a violência do fogo antiaéreo. Cremos que, por não se julgar superior aos "fados", o comandante suspendeu o segundo ataque, e conseguimos regressar à base sãos e salvos. Estranha sensação na barraca: não nos sentimos apavorados com a lembrança da terrível quantidade de balas traçantes que víamos subir em nossa direção,

durante o mergulho para o ataque mas, apenas, contentes de termos sido ajudados pela sorte e sair sem sermos atingidos.

Em nossa segunda missão, não fomos abatidos pelo azar do inimigo ou por nossa dose de sorte. Sobrevoávamos o passo de Brenner tentando localizar o guia, após um bombardeio em mergulho à ponte de Ora, e descuidamos das manobras evasivas. Os Hunos, lá embaixo, devem ter achado graça vendo um "pato" sobrevoar suas posições em linha reta e altura constante. Apesar desse ato de estupidez em combate, erraram a primeira salva dos quatro tiros de canhão 88 mm. Despertados pelo barulho, pelo cheiro da pólvora e pelos quatro cogumelos negros, recuperamo-nos do ataque de burrice e não demos mais chance aos alemães, embora esses, agora enraivecidos por perderem o "pato", atirassem furiosamente. É confortador lembrar que as manobras evasivas davam excepcional resultado apesar da precisão dos 88 que explodiam aos quatro, no exato lugar que era ocupado frações de segundos antes.

Nessa missão, tivemos também mais apreensão que medo e, em momento algum, estivemos ameaçados de entrar em pânico. Lembro-me bem de que a violência das manobras que executávamos, em certo momento, deu a impressão de que o P-47 ia entrar em perda. Olhei o velocímetro e constatei que era absolutamente verdadeira a impressão percebida, o que bem evidencia, principalmente hoje, transcorridos quase 30 anos, que estávamos com o sentimento de "pilotagem e raciocínio absolutamente normais". Na base, constatamos que fôramos atingidos por um dos estilhaços de granada, que apenas atravessara nosso estabilizador vertical.

Na terceira missão, éramos a própria tensão mas, pelo fator sorte ou acaso – ou o que queiram chamar –, nada aconteceu ao meu Thunderbolt. Lembro-me bem de que, a cada passo, estávamos como o dito popular, "com um olho no padre e outro na missa", olhando para todos os lados, tentando adivinhar de onde viria a "saraivada de balas". E assim fomos, sempre ajudados pela sorte, ate a trigésima segunda missão.

Eis, porém que, em um dia do mês de março, saímos para uma missão chamada pelos americanos de *first lights*, para nós, a "Patrulha da Madrugada". Nosso objetivo era uma fábrica de torpedos numa

pequena cidade chamada Sermione que fica numa península, na parte Sul do lago de Garda. Fazia um tempo lindo, um céu quase sem nuvens e nenhuma turbulência. Caprichamos no mergulho e julgamos ter acertado em cheio. Cabrando rumo às alturas, sentíamo-nos como se fôssemos heróis, embora nosso ataque fosse pouco mais que uma gota d'água no oceano. No regresso, o Comandante da Esquadrilha voava baixo, à procura de objetivos de oportunidade. Como era ainda muito cedo e o inverno que findava cobria os campos de um nevoeiro tênue, passou o líder, inadvertidamente, sobre o campo de Vila Franca, um dos mais bem defendidos pelos alemães.

Voávamos em "cobrinha", na posição de número quatro. Os primeiros dois passaram quase sem reação; já o terceiro recebeu uma acolhida não muito boa. Nós, por sermos os últimos, fomos recebidos com todas as "honras". Parecia um voo dentro de "cúmulus-nimbus", tal a quantidade de explosões, clarões e fumaça. Nunca antes, nem jamais depois, fomos tão violentos numa pilotagem. Fazíamos zig-zags, cabradas e picadas, derrapagens e glissadas tão violentos que, até hoje, não compreendemos como não entramos em perda. Apesar da ferocidade do ataque, ou, talvez, por isso mesmo, o sentimento que tivemos não foi de medo e, sim, de frustração – "Vamos morrer sem dar um tiro neles", pensamos – mas, em nenhum momento, sentimos pânico. Creio que, se a hora tivesse chegado, teríamos morrido, pelo menos, conformados.

No "papo" na barraca, no regresso da missão, comentava o guia da esquadrilha – "Puxa, como atiravam: eram tantas as explosões que eu não via seu avião!". No entanto, só uma bala nos atingiu, pondo fora de ação um dos magnetos, o que não atrapalhou em nada nosso valente P-47, que nos transportou incólumes ao nosso acampamento, em Pisa.

Hoje, passados vinte e oito anos, estamos absolutamente certos de que só a sorte e a vontade Divina impediram que fôssemos derrubados naquela trigésima segunda missão.

O autor foi piloto do 1º Grupo de Aviação de Caça na Campanha da Itália e foi seu Comandante posteriormente, durante sua longa carreira nesse tipo de Aviação. Faleceu como Brigadeiro do Ar em 12 de outubro de 1995, tendo comandado a Base Aérea de Santa Cruz e o Comando de Defesa Aérea.

Setores tecnológicos decisivos para a Defesa Nacional

Washington Carlos de Campos Machado

A Estratégia Nacional de Defesa define como **setores tecnológicos decisivos para a defesa nacional**: o cibernético, o espacial e o nuclear. A par disso, orienta a busca da capacitação e do desenvolvimento desses setores no País, por meio do domínio nacional dos conhecimentos especializados e pela obtenção de sistemas e armamentos correlatos.

A capacitação nacional passa, necessariamente, pelo ensino e gestão do conhecimento, avançando pela operacionalização do preparo e, se inevitável, do emprego efetivo dessas tecnologias em situações de conflito. Essa é uma condição primária e absolutamente essencial para os esforços de defesa nacional, de hoje e do futuro.

Por sua vez, o desenvolvimento nacional dos setores estratégicos pode ser entendido como a soma dos êxitos das atividades de pesquisa e de transformação dos seus resultados em tecnologia com potencial de industrialização dos produtos concebidos. A partir desse ponto, as ações são voltadas à adequação e sustentação da Base Industrial de Defesa, cujo resultado é a desejada produção, no País, do que for de domínio tecnológico nacional, com ênfase para a inovação, nos níveis das necessidades nacionais.

Ao final do ciclo, não sendo lógico esperar que a produção industrial nacional possa atender a todas as demandas tecnológicas de defesa, com a oportunidade requerida, a busca pela obtenção dos implementos necessários em curto prazo deve valer-se da aquisição no mercado internacional, quando tal possibilidade existir e for estrategicamente conveniente. Porém, sem nunca deixar em segundo plano a capacitação nacional, em face do risco de dispormos dos aparatos e não sabermos como mantê-los em condições de emprego ou sequer usá-los em sua plenitude. A história é rica em exemplos de situações como essas.

A guerra não é conduzida pela tecnologia, mas o sucesso das estratégias de defesa é, cada vez mais, dependente da disponibilidade e

capacidade de emprego de sistemas, equipamentos e armas de tecnologia de ponta. Isso se aplica tanto no campo da surpresa tecnológica, como na prevenção de seu emprego pelo inimigo, real ou potencial.

Todas as tecnologias são fundamentais para a defesa, tanto quanto o são para o desenvolvimento nacional. Entretanto, as visões e os maiores temores das guerras do presente e do futuro próximo e remoto reservam um lugar especial para as ameaças — veladas e ostensivas — e atos de agressão associados aos setores **cibernético, espacial e nuclear**. Disso resulta a necessidade de contarmos com medidas dissuasivas efetivas.

A cibernética, como ciência, é o estudo dos autocontroles encontrados em sistemas estáveis, sejam eles mecânicos, elétricos ou biológicos. Como tecnologia, pode ser entendida como a aplicação voltada para a transferência ou associação da estrutura cognitiva dos humanos para máquinas, potencializando suas capacidades de sensoriamento, processamento e atuação, bem como ampliando seus raios de ação.

De forma sinóptica, a cibernética, no campo da defesa, trata da capacidade de infligir danos com eficácia ao inimigo, sem expor seus agentes ou minimizando-lhes os riscos. Parte-se do princípio lógico de que o campo de batalha é perigoso demais para o ser humano, e, por isso, quanto mais afastado puder ser mantido dos combates ou protegido de seus efeitos, melhor. Quando um ou ambos os lados do conflito aplicarem esse conceito, estaríamos no que é chamado de batalha cibernética, imaginada por tantos futuristas e vivenciada em atos recentes, como na Guerra do Golfo.

A guerra cibernética pode ser definida como a "guerra entre sistemas", tendo por corolário: preservar a capacidade de operar efetivamente seus sistemas de defesa, em situações de paz ou conflito, e, ao mesmo tempo, buscar eliminar ou reduzir a capacidade de o inimigo operar seus sistemas. Poderia ser considerado mais um "princípio de guerra" para os enfrentamentos do futuro.

O emprego da cibernética, por sua capacidade de evolução, tem o potencial de tornar uno os campos de batalha de ar, terra e mar, aproximando-os no tempo, pela simultaneidade com que podem ocorrer. Atualmente, esse potencial é reconhecido, sendo que muitos

países já estabeleceram organizações militares formais para proteção e desenvolvimento de suas capacidades ofensivas e defensivas.

As preocupações atuais concentram-se na proteção ou segurança contra as intervenções criminosas ou atos de guerra perpetrados pelos chamados *hackers*. Isso ganha relevância quando verificamos que a infraestrutura dorsal do país é suscetível a ataques cibernéticos, ou seja, os sistemas de eletricidade, telecomunicações, transporte e até o financeiro.

O vírus Stuxnet**,** que prejudicou o programa nuclear iraniano**,** ilustra bem o potencial e os riscos desse novo tipo de ameaça.

As histórias das batalhas sempre mostraram os Generais buscando ocupar os pontos geográficos mais altos, de forma a estender o seu campo de visão, controlar os movimentos das tropas, manter comunicação com os comandantes das frações de tropa e atingir os inimigos com mais eficácia. Esse movimento estratégico, ao longo do tempo, não perdeu a sua importância para o resultado das batalhas e, atualmente, pode ser realizado com maior eficiência e abrangência de extensas áreas, com o emprego de meios eletrônicos, especialmente, satélites de comunicação e vigilância.

Restringindo as considerações ao que pode vir a ser exequível obter num futuro próximo, o desenvolvimento da capacidade nacional de construir e lançar veículos capazes de colocar satélites em órbita — circular e geoestacionária — bem como desenvolver seus próprios satélites com funções estratégicas, colocará o Brasil no seleto círculo dos países que detêm esse domínio tecnológico, proporcionando melhores condições para o exercício da Defesa Nacional.

O foguete de longo alcance, com potencial de transportar carga significativa e atingir qualquer ponto da Terra, traz consigo um forte fator de dissuasão contra eventuais ameaças internacionais.

Por sua vez, os satélites com funções estratégicas permitirão o estabelecimento da necessária rede de defesa nacional de comunicações, posicionamento (navegação), vigilância e controle, permitindo ações mais seguras, coordenadas e integradas das nossas Forças Armadas, em todo o Território Nacional e áreas de interesse estratégico.

Um passo importante, conforme especificado na Estratégia Nacional de Defesa, é o de buscar a independência do País em relação aos sinais dos sistemas globais de posicionamento (navegação) por satélites, sobre os quais o Brasil não detenha um adequado nível de controle. Não se entende como viável, em curto prazo, que possamos lançar e operar uma extensa rede de satélites específicos para um sistema nacional, mas os esforços que estão em andamento no Brasil conduzem para uma situação de relativa e progressiva redução da dependência nesse campo.

Ao se pensar em tecnologia nuclear, na área de defesa, vem logo à mente o dispositivo constitucional que veda o desenvolvimento e emprego de armas nucleares pelo País, bem como a adesão do Brasil ao *Tratado de Não Proliferação de Armas Nucleares*, o que impede qualquer programa direcionado para a bomba atômica.

O fato de o Brasil ter abdicado de fazer parte do chamado "clube" de potências atômicas, não significa que os países desse "clube" tenham, por sua vez, destruído seus arsenais nucleares ou renunciado ao poder relativo que desfrutam no contexto das relações internacionais. A simples existência de um arsenal de bombas atômicas constitui, embora latente, uma séria e potencial ameaça à defesa brasileira. Ou seja, embora roguemos que jamais tal ameaça venha a ocorrer, não há como olvidar do dever de desenvolver uma capacidade nacional de proteção contra potenciais ameaças nucleares reais.

O campo nuclear, entretanto, abrange muito mais do que suas terríveis armas. Trata-se de uma fantástica fonte de energia, cuja capacitação nacional e desenvolvimento de tecnologias podem propiciar ao Brasil avançadas condições para a defesa nacional e desenvolvimento econômico e social, incluindo as áreas de saúde e de agricultura.

O desenvolvimento do projeto do submarino de propulsão nuclear, além de elevar em muito a capacidade de dissuasão e o nível do poder de combate naval, propiciará o domínio de tecnologias de geradores nucleares de pequeno porte, podendo resultar em produtos que poderão ser aplicados em diversas situações militares e civis.

A *Estratégia Nacional de Defesa*, com razão, define como prioritários a capacitação e o desenvolvimento nos campos tecnológicos

cibernético, espacial e nuclear, sem o quê não seremos capazes de assegurar um nível adequado de dissuasão contra eventuais ameaças à soberania nacional.

A classificação dos países, em níveis de poder nacional, considera, necessariamente, os graus de efetivo domínio e capacidade de aplicação militar de sistemas e armas do estado da arte tecnológica, particularmente, desses três setores estratégicos. Nenhuma nação será considerada uma potência mundial e assim agir em defesa de seus interesses nacionais, se não estiver na vanguarda do conhecimento e desenvolvimento das tecnologias de aplicação militar e não dispuser de sistemas e aparatos de emprego isolado e combinado de seus produtos.

O Brasil é uma das maiores potências econômicas do mundo, mas só poderá ocupar efetivamente a posição de potência mundial e exercer o poder político que conquistou, no contexto internacional, se conseguir dispor de uma capacidade de defesa nacional no nível adequado. Isso passa pelo ensino especializado, gestão do conhecimento, capacitação profissional, pesquisa e desenvolvimento, e industrialização nacional de produtos de tecnologia de ponta, particularmente, dos campos cibernético, espacial e nuclear.

A compreensão das necessidades da defesa nacional e a contribuição para que estas sejam atendidas são da responsabilidade de toda a sociedade brasileira. Ninguém tem o direito de desfrutar dos benefícios que o País soberano lhe proporciona sem, em contrapartida, contribuir para o desenvolvimento e a manutenção de uma efetiva competência nacional, a fim de assegurar a paz e o progresso da Nação, no presente e no futuro.

O autor é Major-Brig do Ar Reformado e Presidente do Conselho Curador e de Administração da Fundação Serviços de Defesa e Tecnologias de Processos (FSDTP).

Os “meninos de Santa Cruz”

João Soares Nunes

Pilotos de caça e seus aviões:

Você ama várias coisas quando convive com elas. Mas não há mulher ou alguém que lhe seja muito caro, nem nada que tenha sido tão amado, seja antes ou depois, como um avião de caça. Os homens que o amam lhe são fiéis, mesmo quando ele está sendo pilotado por outros. É que eles tinham uma virgindade a perder ao voar um caça: e se era um caça de verdade, terão perdido com ele. É onde seu coração estará para sempre.

Ernest Hemingway

O pensamento de Hemingway, publicado no boletim da Associação de Pilotos de P-47 Thunderbolt, Vol. XVII nº 2, 1983, exposto na Base Aérea de Edwards, Arizona, Estados Unidos, em placa de bronze, reflete o “espírito da caça” que fecunda e se perpetua em todas as gerações de “caçadores”, independentemente de nacionalidade.

Mas, os “meninos de Santa Cruz” deixaram-se apaixonar, também, pelos biplaces de treinamento que a nossa Força Aérea os incumbiu de pilotar, durante anos a fio, treinando tiro contra alvos terrestres, com submetralhadoras, e lançando bombas com poder de destruição, em mergulhos e passagens baixas, simulando caças “de verdade”.

Depois da brilhante participação na Campanha da Itália, o 1º Grupo de Caça Brasileiro criou nova mentalidade na FAB, em termos de aprendizado, doutrina, técnicas de combate e disciplina de voo; enfim, eficiência operacional, empregando caças P-47 remanescentes do conflito; alguns ainda com vestígios da reação da artilharia antiaérea alemã, voaram até 1957, em Fortaleza, com as matrículas 4107, 4109, 4114 e 4115[1].

Foi a visão estratégica do seu ex-comandante, Tenente-Coronel-Aviador Nero Moura, já como Ministro da Aeronáutica, com

[1]. *Revista Força Aérea.* Action Editora. Ano 2 nº 3; p. 20, 96–97.

a assessoria técnica do Coronel-Aviador Engenheiro Casemiro Montenegro, que levaram a FAB ao grande salto para a aviação de caça a jato, ao obterem do governo a cessão de 1/20 de um lote de algodão, encalhado em armazéns do Banco do Brasil, para trocá-lo por 70 caças de Defesa Aérea *Gloster Meteor*, novos, fabricados na Inglaterra[2], porém, não projetados para operar a baixa altura e submetidos a esforços de turbulência de ar quente (12 "g").

Por força de contrato, o fornecimento de sobressalentes e de assistência técnica estavam garantidos durante 13 anos, ou seja, até 1966. Nesse ano, fui designado Comandante do Grupo, depois de estar exercendo a função de Oficial de Operações do mesmo por 11 meses, consciente do fim da vida operacional dos *Gloster* e dos sérios problemas que se avizinhavam, aliás, fato de conhecimento de toda a Força Aérea. Foi uma pechincha que, infelizmente, durou pouco.

Naquela ocasião, já estavam chegando, a Santa Cruz, técnicos ingleses, inspecionando os aviões e condenando muitos deles, pois constataram rachaduras nas sedes dos parafusos de fixação das asas desses aviões. Aos demais, foi tolerada uma extensão nas horas de voo que ainda poderiam realizar, até um limite que a fábrica estabeleceu, o que significava a suspensão do voo em menos de um ano. E não havia nenhum estudo para a substituição dos *Gloster*!

Num Grupo de Caça sem aviões, a palavra do Comandante aos seus pilotos é vazia e desconfortável. Depois de idas e vindas ao Escalão Recuado do Gabinete do Ministro, no Rio, sem notícias animadoras, parecia natural extravasar minha contrariedade. A família percebeu... Minha velha mãe prometeu ajudar... e, no final de semana, me ligou:

– "Meu filho, todos os domingos vejo o ministro Eduardo Gomes na missa da Igreja de Nossa Senhora da Paz. Hoje, na saída, abordei-o, disse-lhe que era mãe do Comandante do Grupo de Caça e que eu a preocupava, abatido com a falta de notícias sobre a compra de novos caças. Ele foi muito educado, mas disse que "os meninos de Santa Cruz" querem *Cadillacs* e eu só posso dar a eles *Volkswagens*." Isso não contei para ninguém.

---

[2]. Nero Moura. *Um voo na História*. p. 239.

De fato, ganhamos 15 *Lockheed* T-33, biplaces de treinamento, configurados para combate a insurreição. Poucos caçadores se importaram quando, quase ao mesmo tempo, estava sendo ativada, no Galeão, uma Unidade com os novos Hércules C-130, os *Cadillac* da Aviação de Transporte. Os treinadores T-33 voaram no Grupo de Caça até serem substituídos pelos MB-326, italianos, também biplaces de treinamento: o 1º Grupo de Caça só veio a ser equipado com material aéreo compatível com o seu histórico, em 1975, ao receber os *Northrop* F-5E *Tiger II*.

A aquisição dos F-5E, postergada por quase dez anos, por motivos mal esclarecidos, traz de volta a lembrança de acontecimentos político-partidários que podem ter interferido numa planejada atualização da nossa Aviação de Caça. Em 1945, com o fim do nazi-facismo, Getúlio Vargas foi deposto, sem resistência, "pelo telefone". O Grupo de Caça, criado por decreto do governo que caiu, perdeu Nero Moura, seu bravo Comandante.

O temor de uma ação solidária dos ex-comandados que permaneceram em Santa Cruz levou o novo governo a restringir o voo dos P-47 do Grupo à área do Rio de Janeiro[3]. Em 16 de setembro de 1946, dez meses após a queda de Getúlio, o 1º Grupo de Caça foi extinto. Dentro da FAB, criara-se uma corrente de "oposição" ao pessoal do Grupo, ostensiva a alguns e velada ao resto. Na época, o Ministro da Aeronáutica era o Major-Brigadeiro Trompowsky. O histórico título só foi restabelecido a 1º de janeiro de 1952, com Getúlio eleito Presidente e Nero Moura, Tenente-Coronel-Aviador, designado Ministro da Aeronáutica[4].

No espaço de tempo que se seguiu, até o desenlace político de agosto de 1954, a corrupção que se instalou nos "porões" transbordou para domínio público, e a instabilidade gerada no Palácio do Governo trouxe à luz a impotência do Presidente perante o "mar de lama" que o envolvia.[5]

A pior decisão que um Chefe pode tomar é a do suicídio: os seus subordinados são os mais prejudicados. A Aeronáutica, entre outras

[3]. Magalhães Motta. *Força Aérea Brasileira (1941 – 1961);* p. 209 – 236.

[4]. INCAER. *História Geral da Força Aérea Brasileira.* V. 4; p. 71.

[5]. Coronel-Aviador Gustavo Borges. *Getúlio e Mar de Lama.* Prefácio.

vítimas, foi severamente penalizada pelo seu envolvimento e pelas decorrentes dissensões internas. Entre agosto de 1954 e março de 1967, sucederam-se 14 ministros no comando da FAB: uma absurda média de um a cada 11 meses! As várias administrações, que mal tinham tempo de compor seus quadros de Comando e Chefia, não encontraram tempo para a Aviação de Caça.

Finalmente, em 1968, na gestão do 14º Ministro, Tenente-Brigadeiro Márcio de Souza e Mello, que veio a permanecer no cargo, por quase cinco anos, foram criados o Comando de Defesa Aérea (COMDA) e o Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro (SISDABRA), com a brilhante solução que unificou a Defesa Aérea e o Controle do Tráfego Aéreo. E, em agosto de 1972, ainda na administração do Ministro Márcio, estava sendo inaugurada a Base Aérea de Anápolis, estrategicamente localizada próximo à Capital, com a simultânea aquisição de 15 caças franceses *Mirage III* para guarnecê-la, de onde operaram a partir de abril de 1973, durante mais de 30 anos.

Mas, naqueles 30 anos, o desequilíbrio entre as Forças Aéreas da América do Sul permaneceu considerável, pela nítida inferioridade, em quantidade e qualidade, dos caças da FAB, já em fim de vida útil. Antes do Brasil, a Argentina, o Chile, o Peru e a Venezuela já empregavam os Mirage, e nós... voando T-33 e *Gloster*.

Assim que os Gloster começaram a ser desativados, a escolha do caça que os substituiria passou a ser tema de especulação entre os pilotos do Grupo de Caça. Um dos mais lembrados, que levava vantagem pelo fato de ser inglês, como os *Gloster*, foi o *Hawker Hunter*, um caça monomotor com empuxo de 4.600 kgf, equivalente às duas turbinas do *Gloster* mais 30%. Naquela ocasião, eles estavam sendo alienados pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), tendo circulado boatos sobre ofertas que o governo brasileiro teria recebido, encaminhadas ao Ministério da Aeronáutica, porém recusadas.

O fato verdadeiro é que a FAB não se mostrou interessada pelo caça inglês. Nem mesmo por aqueles alienados pela OTAN "a preço de banana", tal como se expressou um companheiro da FAB que estava em Londres, na época. Assim, ficou por fora de uma corrida vencida pelo Chile, Equador, Rússia, Dinamarca, Índia, Holanda, Bélgica, Líbano, Jordânia, Iraque, Arábia Saudita e Cingapura, todos "hunteristas".

No governo do Presidente Eduardo Frei, o Chile adquiriu, na Inglaterra, a partir de 1966, em sete anos, lotes sucessivos de 19, 9 e 6 *Hunter*, e mais 14 em 1983, totalizando 48 aviões, que operaram na Força Aérea Chilena durante 30 anos! A bem sucedida compra foi de causar inveja quando, em 1974, pousaram, no Galeão, três *Hunter* chilenos. Imaginei que estavam vindo de Santiago. Não! Estavam indo! Tinham atravessado o Atlântico! Tratava-se da *Operación Atlante* em curso[6], planejada pela Força Aérea do Chile, para o traslado, em vôo, de seis aviões, em duas esquadrilhas.

Elas partiram de Londres, com escalas em Sevilha, Las Palmas, Dakar, Monróvia, Ilha de Ascensão, Recife, Galeão, Assunção e Antofagasta para, afinal, chegar a Santiago. Foi o primeiro pouso de monomotores em Ascensão e exigiu, tal como planejado, o alijamento dos tanques de combustível externos, logo que vazios, assegurando melhor performance dos aviões naquela etapa crítica, ou seja, um percurso de 3.100 km, equivalente à distância entre o Rio de Janeiro e São Luiz do Maranhão!

A operação dos *Hawker Hunter* pela Força Aérea Chilena registra um profundo laço sentimental com a Aviação de Caça do Brasil, desde 20 de março de 1980, quando o *Hunter* biplace do Comandante de Grupo César Guevara Fuentes, levando, a bordo, o Comandante do 1º Grupo de Caça, Tenente-Coronel Piragibe Fleuri Curado, desapareceu no Oceano Pacífico sem deixar vestígios.

A Força Aérea Chilena sempre foi muito aguerrida; seus pilotos sempre operaram com material aéreo atualizado e sempre estiveram mobilizados na vigilância de suas fronteiras com o Peru, a Bolívia e a Argentina.

Voltando ao nosso Brasil, pacifista, passados quase 40 anos, estamos atravessando novo período de vulnerabilidade da nossa Defesa Aérea. Desta vez, a FAB estudou, com profundidade, os caças empregados na Europa e nos Estados Unidos, que deverão substituir os *Mirage* 2000 de Anápolis. Submetidas ao Governo, as propostas enviadas pelos fabricantes estão em estudo, mas os "2000" estão

[6]. *Publicación especial del Departamento de Relaciones Públicas y Difusión de la Fuerza Aérea de Chile. 1995. Cortesia do Cel Av R1 Marco Aurélio de Mattos (INCAER).*

envelhecendo e as propostas também. Estaria havendo, ainda, uma crucial exigência da Presidência para viabilizar qualquer transação: a transferência de tecnologia.

Como é sabido e, até certo ponto parece óbvio, não há moeda que pague a transferência de tecnologia relacionada com Segurança Nacional; e, tal exigência, partindo de um modesto operador, que se propõe a comprar meia dúzia de aviões de caça, vale como um obstáculo.

Resta saber, na pouco provável hipótese de venda/transferência de tecnologia aeronáutica supersônica, quem vai pagar por ela, já que, quanto mais tecnologia transferida, menos dinheiro para comprar aviões. A Força Aérea necessita de "tecnologia acabada", de engenharia supersônica de eficiência comprovada e de armamento em paióis, não, em laboratórios ou campo de provas.

Agora, no ano de 2012, a Aviação de Caça está respirando o mesmo ambiente de 1966/67, mas não por sua culpa. Os planejamentos e escolhas foram sugeridos e pleiteados ao escalão superior em tempo útil. Os "meninos de Santa Cruz" do século XXI estarão sofrendo uma hereditariedade que trazem dos antepassados pilotos de *Gloster*?

Ou prevalecerá a herança que receberam dos céus da Itália, que sempre estará presente quando for preciso "Sentar a Púa"?

O autor é Tenente-Brigadeiro do Ar Reformado e ex-comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça.

Nota do autor: Versão original do pensamento de Ernest Hemingway, gravado em placa:

Ernest Hemingway once wrote of Fighter Pilots and their planes:

You love a lot of things if you live around them. But there isn´t any woman and there isn´t any horse, not any before her any after, that is as lovely as a great airplane. And men who love them are faithful to them even though they left them for others. Man has one virginity to loose in fighters. And if it is a lovely airplane he loses it to. There is where his heart will forever be.

Rio Branco e a Diplomacia[1]

Marcos Henrique Camillo Côrtes

José Maria da Silva Paranhos Júnior, Barão do Rio Branco

*Rio de Janeiro, * 20 de abril de 1845 – † 10 de fevereiro de 1912*

Na história dos povos, seus gigantes
se apoiam nos ombros de grandes homens.

A Diplomacia é uma Arte e, como tal, plena de paradoxos. Os que para ela têm vocação sabem – sem que seja preciso ensinar-lhes – que estarão sempre plantando sementes de árvores cujos frutos jamais verão e, nem por isso, se empenham menos nessa faina. Aos que é dada a ventura de vê-los incumbe a enorme responsabilidade de avaliar, objetivamente, se é chegado o momento da colheita e a competência de efetuá-la sem comprometer a qualidade dos frutos.

Assim ocorreu com nossas fronteiras...

Os Grandes Homens

Historicamente, a conformação jurídica do que viria a ser o perímetro do Brasil se inicia no século XV, nas sempre difíceis negociações entre Portugal e Espanha. Pode-se considerar que o primeiro documento internacional, relevante, nesse contexto, foi a bula *Intercoetera*, com a qual o Papa Alexandre VI, em 1493, dividiu, entre os dois países, o mundo ainda a ser "descoberto" pelos europeus.

[1]. *Este artigo se baseia na palestra que proferi, em 18 de abril de 2012, na sede do Clube Militar, no evento promovido, conjuntamente, pelo Clube e pelo Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, em homenagem ao Barão do Rio Branco, no centenário de seu falecimento.*

Logo se iniciam, em Tordesilhas, as conversações para definir onde se situaria a linha divisória dessa partilha. Os portugueses, demonstrando dispor de Inteligência Estratégica e possuir a percepção da assimetria dos Espaços Geopolítico e Geoestratégico (séculos antes de que tais conceitos fossem definidos), conseguiram que se adotasse o meridiano 370 léguas a oeste da ilha de Santo Antão, no arquipélago de Cabo Verde. Por que essa distância? Por que não um número "redondo", como 350 ou 400? Não cabe aqui debater esse ponto, que fica à curiosidade do leitor.

Ao longo dos séculos XVI e XVII, aproveitando a circunstância da união real de Portugal e Espanha (1580 – 1640), as entradas e bandeiras organizadas por lusitanos no subcontinente, especialmente a liderada por Antonio Raposo Tavares, foram expandindo a presença portuguesa, sem cometer qualquer ilegalidade, visto que, estando sob o mesmo rei, não havia razão para levar, em conta, a linha de Tordesilhas. Não obstante, parece-me válido pensar que os portugueses jamais deixaram de ansiar pela restauração de um monarca nativo em Lisboa, e terá sido com esse "objetivo nacional" em mente que Pedro Teixeira, ao empreender, em 1616, a missão de explorar a calha do Amazonas, foi dando nomes de cidades portuguesas às povoações que ia fundando nas margens do grande rio.

Com a brilhante negociação do Tratado de Madri, de 1750, o brasileiro Alexandre de Gusmão (*Santos, 1695 – †Lisboa, 1753) consegue a adoção do princípio do *Uti possidetis*, com o que logra a preservação do *status quo* territorial, como garantia de paz, e a fixação jurídica dos limites entre as terras das duas coroas, na América do Sul. É com total justiça que, no Itamaraty, o consideramos o "Avô da Diplomacia Brasileira".

Numa certa ironia da História, os primeiros passos autônomos dos diplomatas brasileiros se dariam nas complicadas negociações para o reconhecimento da nossa independência nacional, a que se opunham, tenazmente, os representantes do governo de Lisboa.

Simultaneamente, nossa diplomacia tinha de se empenhar nos meandros perigosos da instabilidade crônica no Prata, com as animosidades herdadas do período colonial e os desígnios de poder de vários caudilhos da região.

No norte, também havia nuvens ominosas, com as ambições territoriais da Grã-Bretanha e da França, que pretendiam estender as fronteiras de suas Guianas até a margem esquerda do Amazonas. Na metade do século XIX, surgiu, ainda, a ameaça do projeto norte-americano de colonizar a calha desse rio com os escravos que seriam transplantados do sul dos Estados Unidos (vide adiante).

É nesse período conturbado que se desenvolve o entrosamento entre a Diplomacia brasileira e as nossas Forças Armadas, àquela época, constituídas por Exército e Marinha.

Paralelamente a essas tarefas ingentes, o Ministério dos Negócios Estrangeiros trabalhava de forma constante para ir consolidando, em acordos bilaterais, as sólidas bases jurídicas para a fixação definitiva de nossas fronteiras. Sobressaem, nessas décadas, as figuras do Barão (Duarte) da Ponte Ribeiro, do Visconde do Uruguai (Paulino José Soares de Souza), de Joaquim Caetano da Silva, do Visconde do Rio Branco e, em especial, do Barão do Rio Branco.

Como é notório, a deposição do Imperador e a proclamação da República tiveram, no Brasil, características *sui generis* no contexto de mudanças súbitas e radicais de regime político. De todas essas peculiaridades, talvez, a mais significativa tenha sido a "permanência" natural do Serviço Diplomático, demonstrando, de modo insofismável, que, na transição da Monarquia para a República, se reconheceu e preservou o profissionalismo apolítico dos diplomatas brasileiros.[2]

Culminando a obra secular das gestões para resolver, pacificamente, as questões de limites com nossos vizinhos, o Barão do Rio Branco irá – ainda antes de ser Chanceler e, em seguida, já no exercício do cargo – encerrar, com maestria inexcedível, a fixação jurídica completa de nossas fronteiras.

De forma sintética, relaciono, a seguir, as questões de limites, resolvidas a partir da independência do Brasil:

---

[2]. *No período de 15 de novembro de 1889, até a posse do Barão do Rio Branco (03/Dez/1902) o cargo de Ministro das Relações Exteriores teve onze ocupantes, além de duas interinidades. Esse fato, porém, não contraria a afirmação feita por mim, pois decorreu das circunstâncias políticas do início conturbado da 1a República.*

Império do Brasil

1872 – Paraguai [Barão de Cotegipe (João Maurício Wanderley)]

República dos Estados Unidos do Brasil (com uma exceção, todas defendidas por Rio Branco)

1895 – Argentina (*Questão de Palmas*)[3]

1900 – França (Guiana Francesa) (*Questão do Oiapoque*)[4]

1903 – Bolívia (*Questão do Acre*)

1904 – Equador

1904 + 09 – Peru

1904 – Grã-Bretanha (Guiana Britânica) (*Questão do Pirara*)[5] [Joaquim Nabuco]

1905 – Venezuela

1906 – Holanda (Guiana Holandesa)

1907 – Colômbia

1909 – Uruguai

O Gigante

É amplamente conhecida, documentada e comentada a obra extraordinária de Rio Branco: a conclusão do trabalho secular, de fixação jurídica de nossas fronteiras, que acrescentou 900.000 km^2 ao território pátrio, sem emprego da força armada. Graças a ele, podemos, hoje, afirmar que, *desde 1909*, o Brasil não tem problema algum *DE* fronteira, mas pode ter – e tem, como é normal no âmbito internacional – problemas *NA* fronteira.

---

[3]. *Por arbitramento do Presidente dos EUA, Grover Cleveland.*

[4]. *Por arbitramento do Presidente da Confederação Helvética (Suíça), Walter Hauser. O convite para que o Barão (ainda não, Chanceler) fosse o advogado do Brasil nessa importantíssima questão foi feito pelo então Presidente da República, Floriano Peixoto.*

[5]. *Por arbitramento do Rei da Itália, Vittorio Emanuele III.*

Esse trabalho hercúleo é bastante conhecido nos seus resultados, embora, a meu ver, mereça, atualmente, por parte de professores, historiadores e diplomatas, estudos mais amplos e aprofundados. Rio Branco deixou-nos, porém, todo um riquíssimo manancial de ensinamentos, de conceitos, de exemplos, de princípios e de valores, só conhecido das gerações funcionais que serviram no Itamaraty. Esse é o legado intangível do Barão, do qual me ocuparei agora.

O legado intangível do Barão

Apesar de ser um escritor infatigável, Rio Branco não elaborou um "manual de prática diplomática". O que se segue é, na realidade, uma evocação de fatos concretos para, a partir deles, definir algumas das linhas mestras que balizaram sua atuação como diplomata e como Chanceler.

1) Acatamento *erga omnes* do Direito Internacional.

Rio Branco já havia concluído a negociação com a delegação boliviana que culminaria com o Tratado de Petrópolis, resolvendo, integralmente, a Questão do Acre, na qual fizera valer nossos direitos para definir a linha de fronteira. A essa altura, chegou-lhe a informação de que Plácido de Castro e seus valorosos voluntários haviam ido muito além dela, estando, portanto, em território boliviano. Provavelmente, seria fácil deixar que essa situação trouxesse vantagens para os brasileiros. O Barão, entretanto, coerente com seu respeito pelas normas do Direito Internacional, insistiu para que Plácido de Castro retrocedesse até cruzar, de volta, a nova fronteira. Tendo conseguido o acatamento de sua determinação, Rio Branco foi alvo de algumas críticas nos meios políticos, no Rio de Janeiro, as quais, com dignidade e bom senso, absteve-se de refutar.

2) A legítima *generosidade* na Diplomacia.

O diplomata aprende, desde o começo de sua carreira, que "no relacionamento internacional, não há amigos nem inimigos.

Existem apenas – e sempre – interesses, conflituosos ou convergentes"[6].

O próprio Barão do Rio Branco enunciou, de outra forma, a mesma dura realidade: *O sentimento de gratidão raros homens o possuem e mais raro ainda ou menos duradouro é ele nas coletividades humanas que se chamam Nações.*

Por conseguinte, fazer, unilateralmente, concessão que prejudique algum interesse nacional em nome de uma alegada "generosidade" é um contrassenso em Diplomacia. Pior, ainda, se essa concessão for feita diante de ação ilícita, da outra parte.

No entanto, há circunstâncias em que um ato de ostensiva generosidade é perfeitamente compatível com os princípios da Diplomacia. Assim ocorreu na negociação do Tratado de Limites, com o Uruguai, em 1909. Para surpresa dos negociadores uruguaios, Rio Branco ofereceu estabelecer o condomínio e a livre navegação na Lagoa Mirim e no rio Jaguarão, que, até então, estavam inteiramente em território brasileiro[7]. Com isso, sem acarretar qualquer prejuízo para o Brasil, o Barão eliminou, através de um gesto nobre, inevitável controvérsia no futuro e prestou um grande serviço a ambos os países.

3) Na vitória diplomática, o ideal é que o outro lado também ganhe.[8]

De maneira simplista, costuma-se dizer que, "na guerra, o objetivo é a destruição total do inimigo". Ora, na controvérsia diplomática, ao contrário, busca-se a vitória na negociação, porém com o cuidado de que o resultado final represente algum ganho para a outra parte. Isso não decorre de motivação caridosa, mas, sim, da noção que a vivência das relações internacionais ensina que a durabilidade e o pleno acatamento de um acordo dependem do grau de satisfação dos seus signatários.

---

[6]. *Essa máxima é uma síntese de discurso pronunciado, no Parlamento, pelo Primeiro-Ministro Lorde Palmerston, no século XIX.*

[7]. *A fronteira entre os dois países corria ao longo da margem uruguaia, constituindo, portanto, uma fronteira seca.*

[8]. *Na Exposição de Motivos com que encaminhou o Tratado de Petrópolis, escreveu o Barão: "As combinações em que nenhuma das partes interessadas perde e, mais ainda, aquelas em que todas ganham, serão sempre as melhores".*

O Barão demonstrou essa preocupação na difícil negociação sobre o Acre. Embora já convencido do êxito próximo e concordando com várias formas de indenização, ele se esforçou para caracterizar a satisfação, mesmo que parcial, de certas reivindicações territoriais da Bolívia, cedendo-lhe pequenos territórios próximos à foz do rio Abunã (numa região próxima ao Acre) e na bacia do rio Paraguai. Assim é que o popularmente, chamado, *Tratado de Petrópolis* tem o título formal de Tratado de *permuta de Territórios* e outras Compensações.[9]

4) A autêntica vitória diplomática é silenciosa.[10]

O trabalho diplomático competente é, primordialmente, conduzido em silêncio. No antigo Palácio Itamaraty, no Rio de Janeiro, os jovens ouviam, sempre, dos diplomatas veteranos que deviam, na medida do possível, evitar a divulgação de seus nomes e fotografias nos jornais. O êxito da atuação diplomática se caracteriza, em boa medida, pelo anonimato dos seus responsáveis, fora dos muros da Chancelaria. Além disso, concluída a negociação, o excesso de louvor a um protagonista, inevitavelmente, desagradará ao outro lado, o que pode ser nocivo, até mesmo, para a implementação do que tiver sido acordado.

Após a assinatura do Tratado de Petrópolis, dentre muitos aplausos – sem qualquer dúvida, merecidíssimos – o Barão recebeu entusiásticas felicitações do prestigioso Clube de Engenharia, no Rio de Janeiro. Com muita elegância e sabedoria profissional, Rio Branco fez divulgar a seguinte resposta àquela entidade:

> *Sumamente penhorado pela nova manifestação de benevolência com que me distingue essa ilustrada Associação, peço, entretanto, licença para discordar quanto à vitória diplomática que ela me atribui na conclusão do nosso acordo com a Bolívia em 21 de março. Honroso e satisfatório para*

---

[9]. *Concluído na cidade de Petrópolis, onde se realizaram as negociações, em 10 de março de 1904, assinado pelo Presidente Francisco de Paula Rodrigues Alves e pelo Chanceler Barão do Rio Branco.*

[10]. *"Aqui não contamos vitória e nada mais ridículo e inconveniente do que andar um diplomata a apregoar vitórias". Despacho do Barão do Rio Branco à Legação do Brasil em Lima, julho de 1904.*

> *ambas as partes, ele é, sobretudo, vantajoso para a Bolívia e novo atestado do tino político e esclarecido patriotismo do seu Ministro das Relações Exteriores, Sr. Eliodoro Villazón.*[11]

5) Audácia calculada: Invocar a força armada como meio dissuasório, em prol do prosseguimento da negociação.

O emprego da dissuasão tem sido analisado por muitos estudiosos de relações internacionais, especialmente, no contexto do gerenciamento de crise. Entretanto, não se conhecem trabalhos específicos sobre a dissuasão, como um dos recursos que podem ser utilizados num âmbito de negociação diplomática. Neste caso, talvez mais do que o aspecto da credibilidade, o negociador precisa ter a habilidade de impedir que a ameaça, por mais equilibrados que sejam os termos adotados, permita ao interlocutor inverter sua rota de colisão, sem se sentir humilhado.

O Barão deixou-nos um claríssimo exemplo da forma ideal de exibir firmeza, sem encurralar o oponente. Enquanto prosseguiam as negociações boliviano-brasileiras, em Petrópolis, a propósito da questão do Acre, o Presidente da Bolívia, General José Manuel Pando, ordenou o deslocamento para a zona contestada de tropa numerosa[12], sob seu comando pessoal. Ao ser informado dessa conduta, Rio Branco redigiu, de próprio punho, um despacho-telegráfico, datado de 03/fev/1903, ao chefe da Legação do Brasil em La Paz, cujo trecho operacional era o seguinte:

> *...O governo brasileiro não quer romper as suas relações diplomáticas com o da Bolívia, continua pronto para negociar um acordo honroso e satisfatório para as duas partes e deseja mui sinceramente chegar a esse resultado.* ***O Sr. Presidente Pando entendeu que é possível negociar marchando ele com tropas para o Norte; nós negociaremos também fazendo adiantar forças para o Sul, com o fim, já declarado, no interesse das boas relações de amizade que o Brasil deseja ardentemente manter com a Bolívia.*** *É*

[11]. *Em 1909, Eliodoro Villazón Montaño seria eleito Presidente da Bolívia.*

[12]. *Não há documento confiável sobre o verdadeiro total desses efetivos, embora a estimativa, comumente aceita, seja de 1.000 homens.*

> *urgente que os dois governos se entendam para remover rapidamente esta dificuldade do Acre, fonte de complicações e discórdia. Se não for possível um acordo direto, restar-nos-á o recurso do juízo arbitral. ...*

Felizmente, para o restabelecimento do respeito mútuo, necessário ao prosseguimento da negociação, o General Pando optou por retornar com sua tropa, para La Paz.

6) A credibilidade da Ação Diplomática também requer Forças Armadas capacitadas.

Na fria realidade do relacionamento internacional, como já advertia Richelieu, no século XVII, "quem tem a força sempre tem razão; quem é fraco, talvez, consiga não ser culpado". Há, em Coimbra, uma linda estátua representando a Diplomacia, em que uma figura feminina, com semblante sereno, aponta um pergaminho aberto com a mão direita, enquanto a esquerda segura uma espada com a ponta pousada no chão. O simbolismo é perfeito: a Diplomacia se orienta, sempre, pelas normas do Direito Internacional e dos acordos, porém não descura da garantia que provém da força armada, para fazer valer a Justiça.

É sabido que o Barão – com invulgar conhecimento da história militar – tinha a mais profunda aversão à guerra e se empenhava pela solução pacífica das controvérsias. Igualmente intensa era sua convicção da justiça das causas brasileiras que lhe coube defender. Entretanto, tinha plena consciência de que os argumentos morais e éticos, os princípios jurídicos e as provas documentais com que alicerçava sua defesa dos direitos do Brasil seriam, em muitos casos, de pouca eficácia se não contassem com o respaldo das nossas Forças Armadas. Além disso, nosso próprio passado histórico confirmava o conceito de que a eventual debilidade militar do Brasil estimulava certas ambições ao longo de nossas fronteiras.

Por tudo isso, sobretudo durante a década em que foi Chanceler, Rio Branco desenvolveu sistemáticos esforços em prol do reequipamento da Marinha do Brasil e do Exército Brasileiro[13]. É muito representativo

[13]. *A Força Aérea Brasileira, obviamente, ainda não existia.*

dessa preocupação o trecho, transcrito a seguir, de discurso que proferiu em 1910 e que, lamentavelmente, continua muito pertinente:

> *(...) Se hoje procuramos (...) melhorar as condições em que alguns anos de agitações estéreis e conseqüentes descuidos colocaram nosso Exército e nossa Armada (...) é unicamente porque sentimos a necessidade, que todas as nações previdentes e pundonorosas sentem, de estarmos preparados para a pronta defesa do nosso território, dos nossos direitos e da nossa honra contra possíveis afrontas e agressões.*
>
> *(...) lembrar (...) a necessidade de, após (...) anos de descuido, tratarmos seriamente de reorganizar a defesa nacional (...).*

7) Quadros diplomáticos, imunes a partidos e ideologias.

Os biógrafos de Juca Paranhos são unânimes em ressaltar sua imensa admiração pelo pai, o extraordinário estadista, Visconde do Rio Branco. Acompanhando de perto e, depois, colaborando com a atuação política e diplomática do pai, era natural que ele absorvesse as convicções do modelo paterno, como monarquista e unitário convicto. Além disso, fora nomeado pela Regente para o Ministério dos Negócios Estrangeiros[14] e, depois, agraciado pelo Imperador com o título de Barão. Nos últimos anos do segundo reinado, D. Pedro II estendera a Rio Branco o privilégio de manter correspondência direta com ele, prática que se manteve mesmo no exílio do Imperador deposto.

Apesar de todos esse laços com o regime substituído pela República, o Barão não teve qualquer constrangimento em aceitar defender a causa brasileira na questão das Missões ou de Palmas (contra a Argentina), convidado por Floriano Peixoto, e na questão do Oiapoque (contra a França), instado por Prudente de Morais, bem como, posteriormente, em ser Chanceler sob 4 Presidentes (de 1902 a 1912), porque tinha a correta consciência de que *servia ao país* e, não, a qualquer governo ou regime.

---

[14]. É conhecida a relutância de D. Pedro II e da Princesa Isabel em fazer essa nomeação, supostamente, pela reputação (de resto, exagerada) de boêmio que se atribuía ao jovem Paranhos. Foi preciso que Duque de Caxias, como Presidente do Conselho, e Cotegipe, como Chanceler, insistissem, repetidamente, para que a nomeação, finalmente, se concretizasse.

Nesse contexto, é interessante reproduzir, aqui, um episódio significativo. Ao final de um despacho, no Palácio do Catete, o Presidente Rodrigues Alves disse ao Barão que vinha tendo de enfrentar queixas de que ele desrespeitava, ostensivamente, a proibição legal do uso de título nobiliárquico, inclusive, na assinatura que apunha a documentos oficiais. Rio Branco, serenamente, respondeu: *Presidente, não vejo problema algum: Vossa Excelência tem o Barão do Rio Branco como Chanceler ou tem outro Chanceler...*[15]

8) Isenção pessoal no interesse da Nação.

Um dos grandes objetivos que se fixara o Barão à frente do Itamaraty era o reconhecimento, pelas grandes potências da época, da real estatura do Brasil no cenário internacional. Nesse sentido, Rio Branco considerou nossa participação na 2ª Conferência da Paz, que se realizaria em Haia, de 15 de junho a 18 de outubro de 1907, como excelente oportunidade para projetar a desejada imagem do nosso país.

Assim sendo, Rio Branco convidou, para representar o Brasil nessa grande reunião internacional, o atuante político Ruy Barbosa apesar de, no âmbito da política interna, ter este demonstrado sua desafeição pelo Chanceler.

O Barão prestou-lhe todo o apoio do Itamaraty e, além disso, montou um eficaz esquema para projetar a figura de Ruy na imprensa dos EUA e da Europa. Nesse contexto, aliás, atribui-se ao Chanceler a criação da alcunha "Águia de Haia".

9) A negação da chamada Diplomacia presidencial.

Muito antes do surgimento da prática da chamada *Diplomacia presidencial*, Rio Branco deixou-nos uma lição magistral sobre a inevitável incompatibilidade dessa forma de atuação do Chefe de Estado, com uma política externa eficiente, capaz de assegurar a obtenção e manutenção dos objetivos nacionais, tanto permanentes, como atuais.

---

[15]. *Depois da proscrição dos títulos nobiliárquicos, o Barão, que já deixara de lado o "Júnior", acrescentou "Rio Branco" ao sobrenome: José Maria da Silva Paranhos do* ***Rio Branco.***

Em 1909, exercia ele, havia 7 anos, o cargo de Chanceler e, por tudo que já fizera pelo Brasil, era aclamado em todo o País. Foi convidado, com insistência, para candidatar-se à Presidência da República. A vitória seria inevitável. Porém, manteve-se firme na recusa, argumentando que aceitar sua eleição (...) *seria faltar eu ao programa de inteira abstenção nas lutas da política interna (...). Estarei sempre pronto para servir a nossa terra na medida das minhas forças, mas sinto que não posso e não devo ser um homem de partido, nem combatente na política interna.*

10) Percepção correta da situação geopolítica.

Num período em que havia, na Argentina, vociferantes e influentes setores anti-brasileiros[16], Rio Branco empenhou-se por promover uma positiva aproximação entre os dois países. Graças a esse paciente e hábil trabalho de persuasão, ocorreram as emblemáticas visitas ao Brasil, do ex-Presidente Julio Roca e do Presidente eleito, Roque Sáenz-Peña. Aliás, este último pronunciou, no Rio de Janeiro, a famosa frase indicativa do ambiente de amizade que o Barão conseguira criar entre os dois países: *Tudo nos une, nada nos separa*.

O Barão também propôs a criação do bloco ABC – Argentina, Brasil e Chile – que operaria como indutor da paz, no Cone Sul. As conversações, nesse sentido, evoluíram lentamente e o pacto constitutivo só viria a ser firmado em 1915.

11) Visão geoestratégica.

Como sói acontecer no planejamento e execução das ações diplomáticas, certas concepções são postas em prática pelos diplomatas e, só muito depois, vêm a receber um invólucro acadêmico. Em Tordesilhas, os negociadores lusos orientavam suas proposições com base no que, hoje, se denominaria de percepção do

[16]. Um dos mais ativos promotores dessa animosidade era Estanislau Zeballos, que fora o defensor das pretensões argentinas, na questão de Palmas (que os argentinos denominavam "das Missões") e guardava profundo ressentimento por ter sido vencido por Rio Branco, perante o árbitro norte-americano.

espaço geoestratégico. Analogamente, o Barão tinha muito nítida a importância geoestratégica dos Estados Unidos da América. Para que se compreenda o ineditismo dessa visão, é necessário recordar que, na época, aquele país era, em geral, considerado pouco relevante no cenário mundial, e a Grã-Bretanha era a grande potência, que podia, inclusive, constituir-se numa ameaça para nossos interesses.

Por outro lado, a nação norte-americana, embora já atuando vigorosamente no Pacífico e na Ásia Oriental, bem como na América Central e no Caribe, ainda se mostrava desinteressada para com o subcontinente sul-americano. Mas o Barão soube persuadir os dirigentes norte-americanos das vantagens mútuas, no estabelecimento, com o Brasil de um *relacionamento especial*.

Convém aqui assinalar que isso não implicava, para nós, qualquer tipo de subserviência, acusação, por vezes, lançada por alguns adeptos de um certo revisionismo histórico, de inspiração esquerdista. Ao contrário, Rio Branco sempre pautara sua atuação pela defesa invariável da dignidade e da soberania do Brasil. Em relação aos Estados Unidos, isso fica claramente demonstrado pela Nota por ele dirigida, em 1903, à Legação norte-americana, no Rio de Janeiro, em que definia as normas que restabeleceram a plena soberania brasileira nos rios amazônicos.[17] Recorde-se aqui, muito sumariamente, que, a partir de 1850, fora desenvolvido o projeto de Matthew Fontaine Maury, brilhante oficial da Marinha norte-americana, de promover a plena internacionalização da navegação no Amazonas-Solimões-Marañon e seus afluentes, juntamente com a colonização da calha do Amazonas, com o traslado dos escravos negros do sul do seu país.[18]

---

[17]. Essas normas eram, resumidamente, as seguintes: – as nascentes não determinam a propriedade dos rios, que é determinada pelo seu curso; – os Estados têm a propriedade na extensão dos rios que correm em seu território; – tal propriedade não está sujeita a servidão alguma, inclusive direito de passagem e trânsito; – essa servidão só pode ser estabelecida por convenções especiais.

[18]. A audaciosa campanha e o ambicioso projeto de Maury são muito pouco conhecidos no Brasil e mereceriam um estudo amplo e profundo. Um possível ponto de partida seria o livro (esgotado) do diplomata Fernando Saboia de Medeiros, intitulado A liberdade de navegação do Amazonas / Relações entre o Império do Brasil e os Estados Unidos da América (1830-1870), publicado em 1938, pela Editora Civilização Brasileira.

Um dos primeiros resultados concretos desse *relacionamento especial* foi o decisivo apoio de Washington para que a III Conferência Pan-Americana, inicialmente, prevista para se realizar em Buenos Aires, tivesse lugar no Rio de Janeiro, em 1906, o que foi, inegavelmente, fator de prestígio para o Brasil, no hemisfério.[19]

12) Importância crucial da documentação e do pessoal.

O Barão, sabidamente, não era afeito a questões administrativas, mas pregava a importância para a eficaz Ação Diplomática, de sólida fundamentação documental e de quadro de pessoal competente e inovador. Daí – apesar dos embates por diferenças de opinião e estilo – seu respeito pelo lendário Visconde de Cabo Frio (Joaquim Thomaz do Amaral), que exerceu, por mais de 20 anos, o cargo de Diretor-Geral da Secretaria de Estado, assegurando, com firmeza invariável, a organização e a disciplina dos quadros da nossa Diplomacia.

Apesar das queixas do Visconde, pelos gastos das obras ordenadas (*Haja tostão, Senhor Barão!*), Rio Branco fez construir as instalações para a guarda e a consulta do *arquivo central*, da *biblioteca* e da *mapoteca*, preservando um acervo riquíssimo, posto a serviço do Brasil.

13) Preocupação com a qualidade dos diplomatas.

Desde que assumiu a direção da nossa Chancelaria, Rio Branco procurou atrair, para o Itamaraty, jovens dotados de determinadas qualidades.[20] O Barão tinha perfeita noção dos requisitos que deveriam satisfazer os que fossem ser admitidos no Itamaraty. Por isso, incumbia-se *pessoalmente* da seleção, não sujeitando sua escolha a recomendações ou pedidos de cunho político.

---

[19]. *Essa estratégia diplomática, de projeção da imagem do Brasil seria ampliada, em escala mundial, com a preparação por Rio Branco da nossa participação na 2a. Conferência de Paz, em Haia, como já foi mencionado.*

[20]. *Convém mencionar que foram muitas as reformas na estrutura regimental do MRE, destacando-se uma, do início dos anos 1930, que "modernizou" o ministério, com ênfase, do ponto de vista funcional, na unificação das carreiras diplomática, consular e da Secretaria de Estado, até então, absolutamente separadas.*

Esses requisitos – válidos até hoje – podem ser agrupados em três categorias:

I. Vocação:

- Desejar servir *à Nação* (e, não, ao Governo, qualquer que seja ele), o que, evidentemente, pressupõe uma conduta apolítica e apartidária.

- Entender que o serviço diplomático é uma Carreira de Estado e estar disposto a acatar as obrigações dela decorrentes.

- Ter, como uma de suas metas pessoais, na profissão, promover a harmonia entre os povos.

- Estar disposto a arcar com os sacrifícios, na vida privada, que a carreira diplomática, inevitavelmente, acarreta.

II. Aptidão:

- Ter o domínio *operacional* de certos idiomas.[21]

- Ser capaz de estabelecer empatia, porém sem perder a objetividade.

- Pautar-se por uma conduta pessoal ilibada, tendo, sempre em mente, que o seu comportamento, sobretudo no Exterior, se reflete sobre a própria imagem do povo brasileiro.

- Respeitar o *anonimato com responsabilidade*. Isso significa não invocar ou divulgar publicamente a autoria de trabalhos, que são, impessoalmente, atribuídos *ao Itamaraty*, porém tendo a certeza de que, internamente, sabe-se quem fez ou deixou de fazer o quê.

III. Cultura:

- Dispor de conhecimento profundo nas áreas especificamente vinculadas à atividade diplomática.

- Formar e manter atualizada uma ampla gama de informações variadas, sendo uma espécie de *especialista em generalidades*, para estar

[21]. *O concurso de admissão ao Instituto Rio Branco exigia, desde sua criação, aprovação, em provas escrita e oral, de Francês e Inglês. Em 1996, o Francês foi excluído dessa exigência e, a partir de 2003, o Inglês também deixou de ser prova eliminatória naquele concurso.*

habilitado a saber onde buscar o assessoramento que, eventualmente, se faça necessário.

- Possuir ou desenvolver adaptabilidade a diferenças. O diplomata precisa se abster de atribuir, *ab initio*, um valor positivo ou negativo ao que lhe apareça como diferente ou incomum.

- Cultuar um nacionalismo firme, porém desprovido de arrogância ou xenofobia. O próprio lema escolhido por ele, ao ser feito Barão, já sintetizava esse sentimento profundo e constante – *Ubique Patriae Memor* (Em todos os lugares, a lembrança da Pátria).

14) Serviço da Pátria, mesmo com sacrifício pessoal.

Em 1911, Rio Branco estava padecendo de graves problemas renais e, por isso, ofereceu seu afastamento ao Presidente Hermes da Fonseca. Este, porém, argumentou que não podia prescindir da sua permanência à frente da diplomacia brasileira. Ante essa recusa, o Barão concordou em permanecer no cargo. Sem esmorecer no trabalho, sua saúde foi se deteriorando com mais rapidez e, poucos meses mais tarde, após longa agonia no seu Gabinete, onde praticamente morava, em 10 de fevereiro de 1912, morreu o grande brasileiro.

A morte de Rio Branco causou a maior consternação popular, jamais vista no Brasil. A cidade inteira parou. Era sábado de Carnaval, que foi adiado. O governo determinou que lhe fossem prestadas honras fúnebres de Chefe de Estado. Foi instalada, no salão nobre do Palácio, uma câmara ardente, com permanente guarda de honra por Oficiais da Marinha e do Exército. No dia 13, o cortejo fúnebre saiu do Itamaraty para o cemitério de São Francisco Xavier, no bairro do Caju, onde seria sepultado no mausoléu em que estavam os restos mortais do seu pai, o Visconde. Uma multidão estimada em centenas de milhar acompanhou o féretro, fazendo-lhe a escolta o 1º Regimento de Cavalaria (mais tarde, designado "Dragões da Independência"). Ao longo de todo o trajeto, foram postados efetivos da Marinha (uma Cia. de Marinheiros), do Exército (duas Divisões, sob o comando geral do Gen Div José Caetano de Faria, Chefe do Grande Estado Maior) e da Polícia Militar do Distrito Federal, num total de três a quatro

mil homens.[22] No Caju, uma bateria do 1º Regimento de Artilharia de Campanha disparou as 21 salvas cerimoniais enquanto, na baía de Guanabara, todas as belonaves também disparavam seus canhões e faziam soar seus apitos incessantemente.

Tempos depois, no roda-teto de mármore escuro, que existe naquela dependência do velho Palácio Itamaraty, foi gravada, em letras douradas, a seguinte inscrição, escandida pelos quatro lados da grande sala:

NESTA SALA, QUE FOI, POR MUITOS ANNOS, O SEU GABINETE DE TRABALHO, FALLECEU, A 10 FEVEREIRO DE 1912, O GRANDE MINISTRO DAS RELAÇÕES EXTERIORES DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, JOSÉ MARIA DA SILVA PARANHOS, BARÃO DO RIO-BRANCO

Ali continuou funcionando o Gabinete do Ministro até a transferência da sede do Ministério das Relações Exteriores para Brasília.[23] Também, ali, se realizava a cerimônia formal de posse dos aprovados nos concursos de provas e, após a criação do Instituto Rio Branco, em 1945, dos novos servidores que ingressavam no Quadro de Diplomatas.

Continuidade e adaptações

Como muito do que ocorreu na evolução da Diplomacia brasileira, esse *legado intangível* de Rio Branco – *por meios informais e espontâneos* – veio a constituir o que se poderia considerar a *Doutrina do Itamaraty*. Ela jamais foi escrita mas, ao longo do século XX, era, invariavelmente, aprendida, apreendida, admirada e praticada pelas sucessivas gerações dos nossos diplomatas.

---

22. Do Exército, participaram, com seus respectivos Comandantes, as seguintes unidades: (Infantaria) 1ª RI, 2º RI, 52 BC, 56 BC; (Artilharia) 1ª RACmp, 20º GO; (Cavalaria) 1ª RC, 13ª RC. Da PMDF, participaram 1ª RI(PM), 1ª RC(PM) e 5ª BtlPM. Essas e outras informações detalhadas me foram, amavelmente, passadas pelo Gen Ex Jonas de Moraes Correa Neto, com quem tive o privilégio de compartilhar a fase de palestras do evento em 18/abr/2012, realizado conjuntamente pelo Clube Militar e pelo IGHMB, já mencionado.

23. Essa sala continua reservada para o uso do Chanceler quando se encontra no Rio de Janeiro.

Do muito que herdamos do Barão, talvez, o principal valor tenha sido a *dedicação integral e constante ao serviço da Pátria, imune aos interesses político-partidários e acima das conveniências_pessoais*. Até mesmo as mais militantes correntes ideológicas do século passado não afetavam a conduta profissional na nossa Casa. Nunca houve, naquelas décadas, patrulhamento ideológico nem discriminações por supostas simpatias ou antipatias político-partidárias, até porque o distanciamento dessas posturas era uma característica amplamente predominante dos quadros diplomáticos e administrativos do Itamaraty. Nele se sentia, de forma natural, a diretriz única do patriotismo – tão acendrado quanto silencioso.

No início dos anos 1930, foi-se intensificando, no Brasil, uma tendência à modernização da administração pública. Evidentemente, várias normas de funcionamento burocrático tinham de ser adaptadas às novas modalidades de organização, instituídas no âmbito federal. Não obstante, em decorrência das peculiaridades da atividade diplomática, mesmo isso tinha de ser feito à maneira do Itamaraty.

A imensa reforma empreendida pelo poderoso Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP), criado em 1938, afetou todo o serviço público civil da União. Os diplomatas, na realidade, jamais se sentiram parte comum do DASP. Na prática, porém, no Itamaraty, certas mudanças só existiam, por assim dizer, dos portões para fora. Por exemplo: num documento oficial, alguém apareceria como *Diplomata Classe K*, mas, no seu cartão de visita, continuava a constar o título de Terceiro Secretário.

Convém, aqui, fazer algumas especificações terminológicas, extremamente relevantes:

- O **Itamaraty**, muitas vezes chamado, entre os diplomatas, de *A Casa*, é a **instituição nacional** dedicada ao exercício da atividade diplomática, guiada **exclusivamente** pelos Objetivos Nacionais (tanto os permanentes como os atuais).

- O **Serviço Exterior Brasileiro** (SEB)[24] é a estrutura orgânica

[24]. *Coloquialmente, pode-se usar a expressão Serviço Diplomático do Brasil. Às vezes, emprega-se erroneamente, neste sentido, o termo "Corpo Diplomático", que, na verdade, serve para designar o conjunto dos diplomatas de outros países que residem na nossa capital federal.*

sui generis, destinada a assegurar a funcionalidade da **instituição nacional** (**Itamaraty**).

• O **Ministério das Relações Exteriores** (MRE) é um **órgão do Governo**, cuja atuação é condicionada pelos Objetivos Nacionais **e** pelos Objetivos de Governo.

No bojo das inovações implantadas na administração federal, a seleção dos candidatos à carreira passou a obedecer aos mecanismos dos concursos públicos, organizados e realizados pelo DASP. Porém, em 1945, foi criado o Instituto Rio Branco, que requeria, para ingresso, a aprovação em severíssimos exames intelectuais, exames médicos e – numa substituição engenhosa da avaliação pessoal que fazia o Barão – uma entrevista por uma banca de três Primeiros Secretários. Estes eram adrede escolhidos, anualmente, pelo Secretário-Geral (o *Chefe da Casa*) e nomeados, formalmente, por Portaria do Ministro de Estado, a quem submetiam, diretamente, seus pareceres. Da decisão deste (em geral, após ouvir o Secretário-Geral), não cabia recurso. Essa *banca* foi extinta em 1984, em consequência de liminar concedida pelo STF, da qual o MRE não recorreu!

O curso do Instituto Rio Branco[25] se estendia por dois anos letivos, em regime de tempo integral, exigindo muita dedicação aos estudos para lograr aprovação. Entretanto, tal como nos tempos do Barão, os jovens diplomatas egressos do Instituto passavam por um verdadeiro aprendizado informal, conduzido de forma não estruturada, nas salas e corredores do velho palácio e seus anexos, bem como nos pequenos restaurantes do Centro do Rio. Os ensinamentos eram transmitidos pelos mais antigos, em relatos de suas experiências profissionais, às vezes jocosos, e na descrição de episódios da *história diplomática que não se pode escrever*. Pode-se dizer que ali se iniciava, de fato, o processo de formação e aperfeiçoamento dos diplomatas brasileiros, que, como em todas as formas de arte, só encerra com o fim da vida.

Paralelamente à introdução das grandes mudanças concebidas pelo DASP, a disciplinada eficiência implantada pelo Visconde de Cabo Frio foi sendo atualizada com novos métodos administrativos, próprios da Chancelaria brasileira. Nesse particular, merece destaque

[25]. *Oficialmente, era denominado Curso de Preparação à Carreira de Diplomata.*

o trabalho excepcional, realizado pelo Embaixador Maurício Nabuco, quando Secretário-Geral, que empreendeu uma padronização de procedimentos e de equipamentos, única no Brasil e, quiçá, no mundo. Essa uniformização abrangeu, desde as formas de tramitação dos papéis, passando pelos modelos de expedientes, até todo o mobiliário das repartições, na Secretaria de Estado e nas Embaixadas e Consulados, pelo mundo afora.

Entretanto, com o traslado do Itamaraty para Brasília, muitas dessas peculiaridades iriam – involuntariamente – desaparecer, como veremos a seguir.

Início auspicioso...

Ao aceitar, em outubro de 1969, o convite do Presidente Médici para ser Ministro das Relações Exteriores, o Embaixador Mario Gibson Barboza[26] comprometeu-se a transferir o Itamaraty para Brasília, no mais curto prazo possível. Assim, em março de 1970, o Chanceler efetivou – com impecável eficiência – o traslado integral e definitivo do Ministério para Brasília.

É preciso esclarecer que, independentemente da vontade ou da relutância dos servidores do MRE em mudar-se do Rio de Janeiro, para a nova capital, a forma pela qual funcionavam suas unidades operacionais impedia que essa transferência fosse sendo realizada por partes, como havia sido feito com outros Ministérios, inclusive os militares.

Foi feito meticuloso e complexo planejamento logístico, cuja eficácia ficou demonstrada pelo fato de que o expediente foi encerrado no Rio de Janeiro, às 17h de uma 6ª-feira e reaberto em Brasília, às 09h da seguinte 2ª-feira.

---

*[26]. * Olinda, 13 de março de 1918 — † Rio de Janeiro, 26 de novembro de 2007. Diplomata de Carreira, foi Ministro das Relações Exteriores de 31/out/1969 a 15/mar/1974. Entre outros grandes serviços ao Brasil, em 1966, como Embaixador em Assunção, começou as negociações que iria concluir, já como Chanceler, ao assinar, no Palácio Itamaraty, em Brasília, o Tratado com o Paraguai, para a construção da imensa hidrelétrica de Itaipu. Deixou um excelente livro de memórias, Na diplomacia, o traço todo da vida, cuja 2ª edição foi publicada pela Editora Francisco Alves em 1992.*

Outro aspecto emblemático das dificuldades que tiveram de ser superadas foi o transporte dos arquivos, inclusive os de documentos sigilosos. Cogitou-se de empregar um Hércules C-130 da FAB mas, por maior precaução, optou-se pela rodovia, em comboio, com proteção armada, do Exército Brasileiro. Finalmente, numa decisão que, sem dúvida, agradaria ao Barão, foi solicitado à Marinha do Brasil que provesse os efetivos necessários de Fuzileiros Navais para a guarda externa do novo Palácio Itamaraty.

Numa Casa onde a tradição e a inovação sempre foram características, paradoxalmente, de igual relevância, o Chanceler Gibson Barboza intuiu que se devia marcar, com grande simbolismo, essa transferência histórica. Com essa intenção, obteve a aprovação do Presidente Médici para três iniciativas.

A primeira foi a criação do Dia do Diplomata, instituído no dia 20 de abril – data do nascimento do Barão do Rio Branco – pelo Decreto Nº 66.217, de 17/02/1970.

A segunda foi a primeira comemoração dessa data, naquele mesmo ano de 1970, com a inauguração solene do novo Palácio Itamaraty, em Brasília, pelo Chefe de Estado.[27]

Finalmente, a terceira foi a cerimônia, nesse mesmo dia, da primeira formatura de egressos do Instituto Rio Branco, na nova sede do nosso Serviço Diplomático, ocasião em que o Presidente fez um longo pronunciamento sobre as diretrizes da Política Externa do Brasil.

...e fatores nocivos, imprevisíveis.

Quase imperceptivelmente, embora os valores éticos e diplomáticos não se alterassem com a mudança para Brasília, começou um processo de gradual inviabilização ou erosão de muitos aspectos que, até então, haviam assegurado a eficácia da seleção de candidatos, da qualidade

[27]. *Com o argumento de que havia um Palácio Itamaraty no Rio de Janeiro, havia quem aventasse a idéia de batizar de Palácio dos Arcos o edifício em Brasília; felizmente, porém, prevaleceu a designação que preservava o nome pelo qual a Chancelaria do Brasil é mundialmente conhecida, inclusive com sua grafia antiga.*

do aprendizado informal e da exatidão na avaliação subjetiva do merecimento, para promoções, e lotação dos funcionários diplomáticos e administrativos. Apenas a título de exemplo, podem-se citar dois aspectos físicos. O primeiro surgia do fato de as novas instalações serem muito espaçosas, ficando muito além das necessidades imediatas, numa sensata previsão do crescimento do pessoal do MRE. O segundo decorria da circunstância de que não havia, então, na cidade, ainda pequena, o ambiente dos antigos restaurantes do Centro do Rio de Janeiro. Com esses dois óbices, foi logo desaparecendo o ambiente em que, na velha capital, se desenvolvia o aprendizado informal dos jovens herdeiros de Rio Branco.

Em suma, por esses e vários outros motivos, muitas das peculiaridades do nosso serviço diplomático não se coadunavam com certas características de Brasília, eram incompatíveis com o semi-árido do Planalto Central.

Conclusão

Fora do Serviço Diplomático, quase ninguém se dá conta de uma notável realidade histórica: durante todo o século XX, no âmbito mundial, a região com a menor ocorrência de conflitos armados, entre lindeiros, foi a América do Sul. A explicação para esse fenômeno não está no domínio misterioso de forças esotéricas. Na realidade, a atuação profissionalmente silenciosa dos diplomatas brasileiros – acompanhando, diuturnamente, a conjuntura, desativando conflitos em potencial, promovendo entendimentos e convergências – foi o principal fator da paz regional nesse último século.

Em todo esse período, sobressaem dois gigantes – o Barão do Rio Branco e o Embaixador Mario Gibson Barboza – os dois maiores Chanceleres que o Brasil teve até hoje !

Os que conhecem e estudam, objetivamente, o que ambos fizeram pelo Brasil e pela convivência pacífica entre as nações os reverenciam como numes tutelares da nossa Diplomacia. De outra parte, as inverdades e deturpações que um tendencioso revisionismo histórico procura difundir apenas confirmam a antiga máxima: *Há serviços tão grandes que só a ingratidão os pode pagar*.

Não obstante, subsiste a esperança nos jovens que ainda buscam a Carreira Diplomática e as Carreiras Militares, movidos pela nobre vocação de servir à Pátria – acima de governos – seguindo o rumo legado por Caxias e Rio Branco.

A eles será dada a ventura de ver nossas Forças Armadas elevadas ao patamar de capacidade adequado para respaldar uma Diplomacia profissional, na busca e na manutenção dos Objetivos Nacionais!

O autor é Diplomata de carreira, Membro do Quadro Especial do Ministério das Relações Exteriores e do Corpo de Conselheiros do Comandante da Escola Superior de Guerra.

Liderança virtual ou racional? Eis a atual encruzilhada de quem chefia

Antônio Celente Videira

Uma das maiores crises que se vive nesse alvorecer do Terceiro Milênio é a ausência da autêntica liderança. A corrupção, a falta de ética e o desvio psicológico são decorrentes da escassez desse atributo em profissionais que, por tradição, deveriam assumir atitudes de líder. O militar do alto escalão, o funcionário público em funções relevantes do Estado e o empresário vivem à míngua de lideranças. A liturgia do cargo é o que ainda os mantém à testa das fileiras hierárquicas.

Talvez a Era da Cibernética seja uma das maiores culpadas desse desarranjo.

A tela do computador tornou-se o espelho mágico dos nossos chefes. Eles se comportam como se fossem a rainha-feiticeira do conto da Branca de Neve e os Sete Anões, os quais, ao invés de perguntarem: *espelho meu, espelho meu, existe alguém mais bonito do que eu*?, preferem usar o seguinte mantra matinal: *máquina minha, máquina minha, existe mais e-mail hoje do que tinha*?. A partir daí, engolfam-se no turbilhão de comunicados do_ciberespaço.

A navegação nos blogs, a leitura encantadora dos e-mails, a garimpagem de notícias ou lindas mensagens para posterior remessa aos que compõem o seu banco de internautas, a magicidade dos efeitos especiais, somados à facilidade em montar uma palestra em Powerpoint, tornaram-se o visgo sedutor que faz dos nossos chefes prisioneiros de um mundo virtual. Flash Gordon, em suas aventuras, no foguete do Dr. Zarkov, e o Capitão Kirk, em Jornada nas Estrelas, no interior da Enterprise, não fixavam seus olhares nas imagens dos televisores daquelas naves, da mesma forma que nossos "líderes virtuais" o fazem diante do espetacular mundo cibernético.

Imaginem, queridos leitores, vocês se deparando com um coronel, comandante de organização militar, ou com um diretor-executivo de uma grande empresa, concentrados, fazendo palavras cruzadas ou rezando um rosário (terço católico), em suas respectivas salas. Com toda certeza, os senhores ficariam estupefatos. No entanto, quando aqueles mesmos atores estão envoltos com "baboseiras" da internet, em um sofisticado terminal LCD, não lhes causa espanto.

Essa é a atual nostalgia do comandamento. O fascínio e o encantamento ciberespacial estão preterindo a presença do "líder virtual" junto à tropa e à linha de produção.

Como fazem falta os velhos capitães da antiguidade! Júlio César, Alexandre Magno, Cipião, Napoleão e outros, de cima de seus cavalos, ou de seus elefantes, como Aníbal, observavam, com sobriedade, seus exércitos, ao invés de ficarem encantados com o monitor computacional, relegando a segundo plano as angústias de seus liderados.

O chão-de-fábrica, palco das relações de liderança do executivo sobre o trabalhador, na Era Industrial, período marcante do surgimento da Administração de Taylor, Fayol e Ford, transformou-se nos corredores desertos das fábricas atuais, cujo operador da máquina-computador pouco ou nunca vê o chefe.

Para Peter Drucker, o "executivo-chefe heróico" excede os limites normais da capacidade humana. Concluía aquele mago da gestão alegando que *quatro tipos diferentes de pessoas são necessárias para desempenhar o papel de executivo-chefe: o homem de pensamento, o homem de ação, o homem de pessoas e o homem de liderança*. (Heller, 2007)

Já Alfred Sloan, gênio da organização e guru de Peter Drucker, quando reestruturou a General Motors (GM), nos anos de 1920, disse: *Se não gastássemos quatro horas colocando um homem no lugar certo, gastaríamos quatrocentas corrigindo nossos erros*.

A atenção desses homens para com seus subalternos era algo admirável.

Fala-se muito, hoje, que não há vácuo do poder. A ausência da autoridade pública em áreas estratégicas, como, por exemplo, nas comunidades carentes metropolitanas e nos espaços amazônicos,

gerou a instalação do crime organizado nas primeiras e a fixação de suspeitas Organizações Não Governamentais (ONG) nos segundos, gerando grandes problemas sociais. Isso se deveu, na grande maioria destes casos, à insensibilidade de chefes que, ainda nos anos 1950, não deram a mínima importância aos informes ou não leram os simples relatórios de seus subordinados, caracterizando o alheamento do líder.

Mas naquela época, apesar de os computadores de primeira geração estarem chegando ao cenário mundial, e, portanto, não atraírem os donos de cargos, outro meio os deslumbrava. Estamos falando da mídia escrita, falada e televisiva que iria trazer a informação às lideranças, cativando-as e neutralizando suas atitudes de pensar. Iniciava-se, desta forma, o período do chefe conhecedor da história e da informação e esvanecia o tempo do homem principal que protagonizava os acontecimentos e os fatos, mas meditava sobre suas atitudes em relação àqueles que o seguiam e ao ambiente que o circundava.

Nizan Guanaes, dono de uma das maiores agências publicitárias brasileiras, ADM9, sentenciou, em seu discurso, a uma turma de formandos em publicidade, algo que serve para o executivo-espectador: *Ao invés de observar os acontecimentos do cotidiano, os quais reclamam a sua intervenção, pense que cada homem foi feito para fazer história. Que todo homem é um milagre e traz, em si, uma revolução... Você foi criado para construir pirâmides e versos, descobrir continentes e mundos, e caminhar sempre com um saco de interrogações na mão e uma caixa de possibilidades na outra.*

A contribuição de Nizan Guanaes leva-me a conclamar ao "líder virtual" que deixe de lado o *mouse* e utilize mais o *teclado* do seu computador, e saia do seu *bureau* e vá à linha-de-frente, pois, desta forma, terá oportunidade em ousar, errar, falhar e lutar, transformando-se, assim, no "líder racional". O "ciberespaço" é a arena de outrora que lhe possibilita tornar-se no *novo gladiador* do mundo dos negócios, adormecendo-lhe o *eunuco administrativo* da corte.

James Hunter, autor do Best-Seller "O Monge e o Executivo", na sua obra "Como se Tornar um Líder Servidor", narra que, *nos EUA, existem cerca de 2,5 milhões de profissionais com diploma de MBA (Master in*

Business Administration) e que a maioria se preocupa apenas em impressionar a todos com seus vistosos certificados e vasto conhecimento, demonstrando, inclusive, capacidade para administrar, mas são incapazes de liderar.

James Hunter complementa de forma hilariante, expressando *se um visitante de Marte, algum dia, desembarcasse nos EUA e pedisse que o levasse a um líder, não se saberia para onde levá-lo.*

Conclui-se que é mais fácil ter contato do terceiro grau com um extraterreno do que cruzar com um executivo possuidor de carisma.

O *bastão de comando* de alguns militares de alta patente foi substituído pelo *computador* e a *agenda de anotações* de tantos outros CEO (Chief Executive Officer) foi trocada pelo *notebook*. É o início da navegação em mares revoltos, cujos ventos não se entrechocam com as velas alinhadas e coordenadas da embarcação, com o propósito de deixá-la no porto mais conveniente.

O reflexo disso tudo são anomalias percebidas em ditas lideranças políticas, no Rio de Janeiro, quando um ex-prefeito se preocupava com o excelente "design" do seu blog, atraindo elevado número de leitores, mas não melhorava a cidade em infraestrutura, motivo pelo qual foi eleito. Mas não muito longe dele, vê-se um governador, autoridade máxima do Estado, que se nega a comparecer à parada cívica da Independência do Brasil, no dia 7 de setembro, não pisando no palanque oficial das autoridades, porém sobe, com muita tranquilidade, o carro alegórico das "bonecas", na Avenida Atlântica, em Copacabana, nos sensacionais *desfiles gay*.

Essa é a crua realidade, cuja ambiência propicia o surgimento dos aventureiros medíocres, com liderança negativa, eclipsando o homem de bem, por não ter habilidade para se impor, tornando-se guia de cidadãos ávidos pelo crescimento econômico, pela paz e pela justiça social.

Não pensem os leitores que se está fazendo proselitismo contra o que a informática tem trazido à humanidade e, em especial, à ordenação do Mundo. O advento da imprensa, do telégrafo, do telefone, do rádio,

da televisão e a revolução dos transportes impactaram positivamente a Raça Humana e a Gestão Administrativa. Da mesma forma, a Tecnologia da Informação trouxe outras transformações.

O chefe-executivo que quer autoinvestir do atributo da liderança não pode sofrer de cibercondria (dependência do computador). O binômio informática/internet deve ser canalizado visando à pesquisa, à rápida e prática comunicação no mundo globalizado, à modelagem de cenários, à facilitação na tomada de decisão diante de tendências de multicritérios e à escolha da melhor estratégia na guerra de quarta geração, dentre outras possibilidades.

É por isso que rendo minha homenagem ao advento do computador, como elemento alavancador do desenvolvimento dos povos, citando expoentes da literatura estratégica atual e as maneiras como enxergam a Era da Cibernética. Alvim Toffler a chamou de "A Terceira Onda", Thomas Friedman a classificou de "o Mundo é Plano", Herman Kahn em "a Idade da Automação", Hugh Hewitt a designou como "Blogosfera" e, para não se ir mais além, Fritjof Capra a mencionou como "a Teia ou Rede da Vida".

O autor desta lavra preferiu chamá-la de "Távola Redonda", por entender que todos estamos conectados espiritualmente e, agora, virtualmente. É por isso que, "nesta conexão", ***o bem comum***, simbolizado como o "Santo Graal", deve ser a busca de todos nós e, com maior ênfase, dos chefes e executivos; cada um, em sua "ordem de cavalaria", na compreensão do poder funcional da cibercultura, para tornarmo-nos o verdadeiro "cavaleiro do Rei Artur", investidos da plenitude da indumentária do escudeiro, simbolismo das reais características do "líder do Terceiro Milênio".

O povo brasileiro espera e merece que o espírito de liderança se vivifique em todos os matizes dos órgãos públicos e privados, através de seus diretores. Que o "líder virtual" deixe eclodir o "líder racional" que tem dentro de si, sem perder de vista a potencialidade da Tecnologia da Informação.

Para concluir, ao olhar a estrada da minha existência, vislumbro a silhueta dos meus ex-chefes e ex-comandantes, que marcaram o

meu lado profissional, e encerro essas reflexões homenageando-os, reescrevendo o velho jargão que traduz a autêntica liderança: *as palavras convencem, mas o exemplo arrasta*.

Caráter, dever e solidariedade.

O autor é Coronel-Intendente da Reserva da Aeronáutica, Membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra (ESG), da Academia Brasileira de Defesa (ABD) e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

Flâmula, uma relíquia do passado

Francisco José Degrazia Dellamora

Flâ.mu.la [Do Latim flammula.] S.f.1.Pequena chama.

2. Náut. Bandeirola comprida e estreita, empregada como distintivo, tem as cores nacionais, ou para sinalizar, nos navios de guerra; galhardetes.

3. Mil. Pequena bandeira, geralmente de duas pontas na extremidade flutuante, que guarnece as lanças de cavalaria.

4. Bandeirinha triangular sem haste, com emblema ou divisa de clube, escola etc

Em tempos passados, as Forças Aéreas do mundo tinham como tradição representar, com flâmulas, as diversas unidades aéreas da organização. Era uma cultura, inclusive desportiva, quando flâmulas eram "trocadas" por capitães de times, em competições e em atividades militares. Esse proceder remonta aos primeiros exércitos medievais, que necessitavam de faixas coloridas para identificar seus combatentes, sendo que, mais tarde, estas evoluíram para os brasões da nobreza.

Tais tradições foram-se perdendo nas brumas do passado, até que deixamos de ver esses objetos! Algumas unidades da FAB foram desativadas e, aos poucos, foram sendo naturalmente esquecidas, como também a sua história e os seus brasões e insígnias.

Em 2012, no INCAER, oficiais especialmente designados para escrever parte dessa história, pesquisavam documentos sobre o Comando Aerotático Naval (CAT NAV) e o Comando Aerotático Terrestre (CAT TER). Esses pesquisadores levantavam dados a respeito de suas histórias e observavam como eram poucas as fontes de consulta. A situação causava um pouco de nostalgia ao grupo, até porque todos viveram situações semelhantes em outras organizações que foram extintas!

Ativado em 1958, o CAT NAV era situado no Aeroporto Santos-Dumont, próximo ao comando da então Terceira Zona Aérea. Foi

organizado por decreto de 1º de março de 1957 e definido como "uma Grande Unidade que tem, como finalidade, a instrução e o adestramento das Unidades Aéreas destinadas ao emprego conjunto com as Forças Navais". O CAT NAV era Subordinado ao Ministro da Aeronáutica, por intermédio do Estado-Maior da Aeronáutica, e comandado por Brigadeiro ou Major-Brigadeiro do Ar.

Em 1961, o então Tenente-Coronel-Aviador Carlos Affonso Dellamora (Aspirante de 1941) chefiou a 3ª Seção do Estado-Maior do CAT NAV, responsável por planejar e coordenar ações da Força Aérea em operações aeronavais, conjuntas ou combinadas. Na ocasião, eram realizadas, periodicamente, as "Operações Unitas", exercícios simulados de guerra aeronaval, reunindo forças navais e aeronavais do Brasil, Estados Unidos, Argentina e Uruguai.

Em 2012, passadas várias décadas da extinção do CAT NAV, foi encontrada, nos pertences do saudoso Brigadeiro do Ar Dellamora, falecido em 4 de setembro de 2007, uma flâmula, cuidadosamente guardada, daquela brilhante organização.

Assim, graças ao cuidado de um veterano, que a guardou com respeitoso carinho, ressurge, à luz, a flâmula histórica e venerável

do CAT NAV, portadora de tradições e muito trabalho dos seus integrantes do passado.

Levada para uma sala do INCAER, ocasionou um momento de reverência e reflexão, dirigido a todos os companheiros que serviram naquele poderoso Comando e um agradecimento ao "senhor do acaso", por nos haver proporcionado uma viagem no tempo, através da imagem significativa, carregada da história da FAB, naquela emblemática flâmula.

O autor é Coronel-Aviador Reformado e pesquisador do INCAER.

Transparência, política e cidadania

Ricardo Vélez Rodríguez

...A alma cordial do nosso povo tem sido, no transcurso do tempo, um exemplo de diplomacia, tolerância e entendimento para todas as culturas, credos e povos...

[Coronel-Aviador Araken Hipólito da Costa, Curso de Pensamento Brasileiro no Ministério da Defesa, 2011]

Immanuel Kant (1724–1804) formulou, no final do século XVIII, o imperativo categórico ou mandamento da *transparência* que, na sua essência, consiste na livre e integral divulgação, no contexto nacional e internacional, de tudo quanto estiver relacionado à manutenção da paz entre as Nações. O filósofo alemão fazia da *transparência* mandamento em que se escorava o direito internacional e que pressupunha a prévia constituição de cada Nação, como república fundada na liberdade.

Pretendo mostrar, neste ensaio, que o imperativo categórico da *transparência* não é somente o alicerce da paz entre as Nações, mas também a condição cultural que possibilitou, na modernidade, a conquista da liberdade por parte de países que, como Inglaterra, Estados Unidos e França sacudiram, nos séculos XVII e XVIII, o jugo do absolutismo e se tornaram regimes constitucionais.

Pretendo mostrar, também, que nos mencionados países, panfletários e jornalistas foram os executores do mencionado imperativo categórico. Para cumprir com este objetivo, faço uma reformulação da noção de *transparência*, nos seguintes termos: livre e integral divulgação na sociedade, através da imprensa ou do panfleto político, de tudo quanto estiver relacionado à gestão da coisa pública. Mostrarei que, nos processos históricos ocorridos na Inglaterra, nos Estados Unidos e na França, entre o final do século XVII e o final do XVIII, o cerne da discussão em torno ao que era essencial na gestão da coisa pública, consistiu na defesa incondicional dos direitos inalienáveis dos

indivíduos à vida, à liberdade e às posses. Em outras palavras: mostrarei que a pregação desses direitos primordiais, por parte de jornalistas e panfletários, constituiu o ponto de partida para a luta revolucionária contra o absolutismo e a posterior conquista da liberdade.

Mostrarei, outrossim, de que forma a emancipação do Brasil em relação a Portugal teve o seu momento de preparo, mediante a divulgação, pela nossa nascente imprensa, dos mencionados direitos inalienáveis. E destacarei, para terminar, de que forma é a imprensa, hoje, no Brasil, a principal instância social, chamada a tornar realidade o ideal da *transparência*.

Desenvolverei cinco itens: I – a *transparência*, imperativo categórico da paz perpétua; II – o ideal da *transparência* na Revolução Anglo-Americana; III – o ideal da *transparência* na Revolução Francesa; IV – o ideal da *transparência* na emancipação brasileira; V – o ideal da *transparência* na luta atual em prol da conquista da cidadania.

I – A transparência: imperativo categórico da paz perpétua

O imperativo categórico da *transparência* (na gestão dos negócios públicos) deita raízes no pensamento de Immanuel Kant. A sua grande contribuição, no terreno da filosofia, consistiu, basicamente, em duas coisas: em primeiro lugar, ter superado, de vez, a ingênua perspectiva realista ou transcendente, que partia do pressuposto de que o conhecimento humano era capaz de ir até a essência substancial das coisas, ultrapassando os fenômenos. Em segundo lugar, a contribuição filosófica de Kant se situa no terreno da filosofia moral, ao identificar a pessoa humana, a sua dignidade, como o valor supremo a ser preservado, e a partir do qual se deve construir o edifício da política. A concepção epistemológica de Kant encontra-se na ***Crítica da razão pura*** (1781). A sua contribuição no terreno da idéia de pessoa e as consequências nos campos moral e político acham-se formuladas, basicamente, em duas obras: a *Fundamentação da metafísica dos costumes* (1797) e *A paz perpétua* (1795).

Centrarei a minha atenção nesta última obra. O filósofo alemão considerava que o ideal da paz perpétua não se deveria circunscrever ao cemitério, mas que também era possível falar acerca da paz entre os

vivos. É possível banir as guerras? – pergunta Kant. Embora parecesse utópico demais, num século em que pipocaram grandes conflitos bélicos e revoluções (a americana, de 1776 e a francesa, de 1789, apenas para mencionar as duas maiores), o pensador alemão achava que era possível a paz. Esta possibilidade repousava, segundo ele, em duas condições fundamentais: em primeiro lugar, era necessário que as nações se organizassem, politicamente, como Estados livres, não despóticos. Em segundo lugar, era preciso que constituíssem uma confederação mundial, que obedecesse aos mesmos princípios jurídicos de respeito mútuo e de não agressão.

Immanuel Kant vislumbrava, já no século XVIII, as duas condições fundamentais da paz que, ainda hoje, têm plena vigência na política mundial. Examinemos um pouco mais de perto essas exigências, a fim de observarmos o lugar que ocupa, em relação a elas, o mandamento ou imperativo categórico da *transparência*.

No que tange à organização livre dos Estados, como fundamento da paz, Kant considerava que uma estrutura política, para ser sadia, deveria se alicerçar no respeito à pessoa humana e ao seu mais prezado direito, a liberdade. Ora, só a constituição do Estado, como república, cumpria estas duas exigências. Nem o despotismo de um, nem o de vários poderia ser aceito, pois, nessa forma de governo, a vontade pública é utilizada como se fosse a vontade particular do governante. Nas formas despóticas de organização política, frisava Kant [apud Abellán, 1989: XXVI–XXVII], *o governo (...) trata o povo como se fosse a sua propriedade*.

Kant definiu a constituição republicana como aquela que fosse *estabelecida de conformidade com os princípios: 1– da liberdade dos membros de uma sociedade (enquanto homens), 2 – da dependência de todos em relação a uma única legislação comum (enquanto súditos) e 3 – de conformidade com a lei da igualdade de todos os súditos (enquanto cidadãos)*. Considerava que essa forma de governo *é a única que decorre da idéia do contrato originário e sobre a qual devem se fundar as normas jurídicas de um povo* [Kant, 1989: 15]. O pensador alemão não duvidava de que, somente na forma republicana de governo, respeitar-se-ia a paz e explica por quê:

> *A constituição republicana, além de ter a pureza de sua origem, de ter nascido na pura fonte do conceito do direito, tem a vista posta*

> *no resultado desejado, ou seja, na paz perpétua. Se é necessário o consentimento dos cidadãos (como não pode ser de outro modo nessa constituição) para decidir se deve haver guerra ou não, nada é mais natural que eles pensem muito antes de começar um jogo tão maligno, pois teriam de decidir, para si mesmos, todos os sofrimentos da guerra [Kant, 1989: 16–17].*

Kant considerava que é essencial à forma republicana de governo a representação e a separação entre os poderes legislativo e executivo. Considerava, de outro lado, que duas formas de governo tornam impossível a república: o despotismo de um (na tirania) e o de todos (na democracia da *vontade geral* rousseauniana). Nestas duas formas de governo, é a mesma a pessoa que legisla e a que executa a lei. O pensador alemão chamava a atenção para a importância de, na forma republicana, se manter enxuto o Estado, como exigência da liberdade dos cidadãos. A respeito, Kant [1989: 19] frisava que

> *Quanto mais reduzido for o número de pessoas do poder estatal e quanto maior for a representação das mesmas, tanto mais aberta estará a constituição à possibilidade do republicanismo.*

No que tange à organização de uma confederação mundial, que obedecesse aos princípios jurídicos de respeito mútuo e de não agressão, Kant considerava que esse seria o único meio de banir as guerras e conquistar a paz perpétua. Assim como os indivíduos, unicamente, conseguem superar o triste estado hobbesiano de *guerra de todos contra todos*, ao renunciar ao exercício direto do poder e da força contra os seus semelhantes, entregando essas funções aos poderes públicos (executivo, legislativo e judiciário) do governo, de forma semelhante, os Estados não conseguirão superar os sobressaltos das guerras, senão, estabelecendo uma federação de Estados livres, à qual todos decidam obedecer. A respeito, Kant [1989: 25–26] escreve:

> *Os Estados com relações recíprocas entre si não possuem outro meio, segundo a razão, para sair da situação sem leis que conduz à guerra, do que aceitar leis públicas coativas, da mesma forma que os indivíduos entregam a sua liberdade selvagem (sem leis), e formar um Estado de povos (civitas gentium) que (sempre, evidentemente, em aumento) abarcaria finalmente todos os povos da terra.*

A federação de Estados que Kant propõe, para banir o perigo da guerra, é expressão jurídica da liberdade. Nela, há acordo da política com a moral. A respeito, escreve:

> *Vimos que uma federação de Estados que tenha como finalidade evitar a guerra é o único estado jurídico compatível com a sua liberdade. Portanto, o acordo da política com a moral só é possível numa união federativa (que é necessária e é dada a priori segundo os princípios do direito). Toda a jurisprudência política tem como fundamento jurídico a instauração dessa federação na sua maior amplitude possível; sem essa finalidade, toda habilidade política é ignorância e injustiça velada [Kant, 1989: 67].*

Para que seja possível essa amplitude da federação de Estados, é necessário, no sentir de Kant, banir qualquer desconfiança. Ora, isso só será possível mediante a aplicação do seguinte princípio transcendental e positivo do direito público, formulado [Kant, 1989: 69] nestes termos:

> *Todas as máximas que requerem a publicidade (para não fracassar nos seus propósitos) concordam com o direito e com a política ao mesmo tempo.*

Kant formulou, assim, o imperativo categórico da publicidade, que aqui chamamos de *transparência*, como base para o convívio pacífico das várias Nações, no mundo. Esse imperativo vincula-se à busca do bem-estar, por parte das sociedades humanas. Eis a forma em que o filósofo alemão relaciona essas variáveis:

> *Se unicamente por meio da publicidade é como podem atingir o seu fim, é porque (as máximas) adequam-se ao fim geral do público (a felicidade), e a tarefa própria da política é estar de acordo com esse fim (fazer com que o público esteja contente com a sua situação). Se só mediante a publicidade pode ser atingido esse fim, ou seja, mediante a eliminação de toda desconfiança em relação às máximas, elas devem estar, também, em concordância com o direito público, pois somente no direito é possível a união dos fins de todos [Kant, 1989: 69].*

O pensador alemão conclui reconhecendo a viabilidade da *paz perpétua* entre as Nações, da seguinte forma:

> *Se existe um dever e, ao mesmo tempo, uma esperança fundada de que tornemos realidade o estado de um direito público, ainda que*

> *somente seja uma aproximação que possa progredir até o infinito, a paz perpétua, que deriva dos até agora mal chamados tratados de paz (na realidade, armistícios), não é uma idéia vazia, mas uma tarefa que, desenvolvendo-se aos poucos, aproxima-se permanentemente do seu fim (porque é de se esperar que os tempos em que se produzem iguais progressos sejam cada vez mais curtos) [Kant, 1989: 69].*

II – O ideal da transparência na Revolução Anglo-americana

A realidade histórica encarregou-se de mostrar que as ideias de Kant, em relação à paz perpétua entre as Nações, tornaram-se fato concreto, a partir dos processos revolucionários que, nos séculos XVII e XVIII, garantiram aos povos ocidentais as grandes conquistas da liberdade. Sintetizemos, rapidamente, o arrazoado kantiano: os regimes republicanos livres garantem que, no plano internacional, surja um ambiente de paz entre as Nações, para cuja preservação, é necessária a *transparência*.

Mas, em relação ao ideal da *transparência*, as coisas não aconteceram exatamente como Kant tinha imaginado. Efetivamente, tanto na Revolução Inglesa de 1688, quanto nas Revoluções Americana (1776) e Francesa (1789), o imperativo categórico da *transparência* conduziu à conquista da liberdade. Em todos esses processos revolucionários, que levaram ao triunfo definitivo, da democracia representativa, sobre o absolutismo, encontramos, como ponto de partida, a divulgação, pelos panfletários e pela imprensa, dos direitos humanos básicos à vida, à liberdade e às posses, direitos que foram entendidos como inalienáveis e que constituíram, portanto, a base moral do pacto político, que foi efetivado após os ciclos revolucionários.

É sabido que o ***Ensaio sobre o governo civil*** de John Locke (publicado em 1689) circulou clandestinamente, como escrito panfletário, entre os revolucionários ingleses que se refugiaram na Holanda, durante as perseguições movidas na Inglaterra, pelo rei Jaime II Stuart, contra os líderes parlamentares. O ***Ensaio*** lockeano preparou os ânimos, com a crítica ao absolutismo e a divulgação das idéias mestras, que deram vida à Revolução Gloriosa. Como frisa o crítico espanhol, Luis Rodríguez Aranda [1973: XXI]:

> *Locke converteu-se no pensador político de moda, que era citado como irrecusável e em cujas doutrinas se inspiravam os políticos para aplicá-las praticamente. Locke foi um homem que realizou, sorrindo, uma revolução no pensamento europeu.*

No processo de independência americana, encontramos uma dinâmica semelhante: a maciça divulgação dos princípios consuetudinários das liberdades fundamentais, através da imprensa e dos panfletos políticos, acelerou a tomada de consciência dos habitantes das treze colônias, em relação aos riscos decorrentes da política colonial inglesa e à necessidade da independência da metrópole, para salvaguardar a liberdade e a democracia.

Destaquemos, antes de tudo, a força de que se revestia a imprensa nos Estados Unidos, seguindo, para isso, o testemunho dado por Alexis de Tocqueville, em 1835, na sua obra *A democracia na América*:

> *A imprensa exerce ainda um poder imenso na América. Faz circular a vida política em todas as porções daquele vasto território. É o seu olho, sempre aberto, que constantemente põe a nu os redutos secretos da política e força os homens públicos a comparecerem, cada um por sua vez, perante o tribunal da opinião. É ela que reúne os interesses em torno de certas doutrinas e formula o símbolo dos partidos; é por ela que estes falam sem se ver, se ouvem sem ser postos em contato. Quando um grande número de órgãos de imprensa chega a marchar pelo mesmo caminho, a sua influência afinal torna-se quase irresistível e a opinião pública, sempre golpeada do mesmo lado, acaba por ceder sob seus golpes. Nos Estados Unidos, cada jornal tem, individualmente, pouco poder; mas a imprensa periódica ainda é, depois do povo, o primeiro dos poderes [Tocqueville, 1977: 145].*

Foi, certamente, o poder da imprensa o fator que conseguiu aglutinar o descontentamento crescente dos americanos, que reagiram contra a desastrada política colonialista de Jorge III da Inglaterra, consolidada nas despóticas medidas contidas na Lei do Mel (1733), do Açúcar (1764), da Moeda (1764), dos Alojamentos (1765), do Timbre (1765) e do Chá (1770). Esse descontentamento (muito semelhante, aliás, ao dos conjurados neogranadinos de 1781 e ao dos nossos conjurados mineiros de 1789), canalizado pela imprensa, deu ensejo à maré

revolucionária, concretizada nos Congressos Continentais das Colônias (em 1774 e 1775), na organização dos "Fihos da Liberdade" (em 1765), na Revolta de Boston (1770), na Revolta do Chá (1773) e na Guerra de Independência, cujos pontos culminantes foram a Declaração de Independência (1776) e a Proclamação da Constituição de Filadélfia (1787). A imprensa desempenhou, na Revolução Americana, um duplo papel: como veículo das notícias dos confrontos entre os americanos e as tropas britânicas (fator de grande peso na estratégia dos líderes revolucionários) e como canal de divulgação das idéias básicas do liberalismo, essência doutrinária do grande movimento emancipador [cf. Friedman, 1956: I, 37–70; Touchard, 1972: 352-356].

> *A ilustração dos americanos pela imprensa (que constituiu a realização do ideal da transparência) teve dois momentos: de denúncia e conclamação à revolução libertadora (entre 1770 e 1776), e de debate com vistas à obtenção do consenso social para ratificação da Constituição de Filadélfia (1787 e 1788).*

Os dois grandes expoentes do primeiro momento foram Samuel Adams (de Massachusetts) e Thomas Paine (inglês de nascimento, mas americano por opção e, posteriormente, também cidadão francês). Os expoentes do segundo momento foram os chamados Federalistas: Alexander Hamilton, James Madison e John Jay que publicaram, entre 1787 e 1788, nos jornais de tendência federalista, uma série de artigos para incitar a população do Estado de Nova York a ratificar a Constituição estabelecida em 1787 [Touchard, 1972: 355].

O trabalho propagandístico de Samuel Adams realizou-se através da imprensa. Frances Friedman [1956: I, 54] afirma de Adams:

> *O seu maior triunfo consistia em conseguir que as pessoas simples perdessem o temor aos seus superiores políticos e sociais e adquirissem consciência de sua própria importância.*

O trabalho de Paine desenvolveu-se através da imprensa e da publicação de panfletos políticos. Os seus artigos de jornal foram, posteriormente, reunidos por ele, na obra intitulada ***A crise*** (publicada em 1792). O seu principal panfleto político levou o título de ***O senso comum*** (tendo sido publicado em 1776) [Paine, 1982].

Paine foi, sem dúvida, o grande agitador de ideias da Revolução Americana, assim como Locke foi da Revolução Gloriosa, o abade Sieyès, da Revolução Francesa e Hipólito da Costa, do movimento emancipador brasileiro. Três aspectos podem ser destacados na pregação libertária de Paine: a sua convicção de que, da Revolução Americana, sairia um homem novo e um regime a ele correspondente, uma República democrática; a sua concepção pessimista do poder e a sua ideia iluminista de que o senso comum, acordado pela propaganda política, é o guia seguro dos homens em sociedade. Centremos a atenção neste último aspecto, que é o que interessa ao tema que estamos desenvolvendo.

Paine se identifica, basicamente, como jornalista, propagandista de ideias e dedicado observador dos fatos sociais e visa, com os seus escritos, a esclarecer o leitor. Essa é a sua essencial tarefa. Eis as palavras do autor a respeito:

> *Nas páginas seguintes eu não ofereço nada além de simples fatos, simples argumentos e senso comum, e não tenho outras preliminares a ajustar com o leitor, senão as de que ele se desfaça de todos os preconceitos e predisposições, e deixe sua razão e seus sentimentos julgarem por si mesmos; que se revista, ou melhor, que não se desfaça do verdadeiro caráter de um homem e amplie generosamente sua visão para além da época atual [Paine, 1982: 22–23].*

Os artigos jornalísticos de Hamilton, Madison e Jay foram publicados num volume intitulado ***O Federalista***. A pregação destes autores foi conservadora, em relação às ideias revolucionárias de Adams e de Paine. Segundo Bolívar Lamounier [1979: X],

> *Os Federalistas queriam criar no Novo Mundo uma elite que chamaram de aristocracia natural, baseada na propriedade, na educação e no senso de responsabilidade moral. Acreditavam que, assim, criariam condições para defender a liberdade.*

Em que pese essa feição conservadora, os Federalistas mantiveram-se fiéis ao espírito do liberalismo lockeano (quanto à representação e à tolerância) e aos ideais democráticos, destacando, no entanto, o papel regulador da legislação, na luta de interesses. Eis um trecho de extraordinária maturidade política:

> *A causa que mais comumente tem dado lugar ao nascimento das facções tem sempre sido a desigual distribuição das propriedades. Os interesses dos proprietários têm sempre sido diferentes daqueles que não o são. Uma linha de demarcação semelhante separa igualmente os devedores dos credores. É de necessidade que entre as nações civilizadas se formem interesses de agricultura, interesses de manufaturas, interesses de comércio, interesses de capitalistas e outros menos importantes, que dividem a sociedade em diferentes classes com pontos de vista e sentimentos diferentes. O fim principal da legislação moderna deve ser o de submeter a regras certas esta multidão de interesses opostos; e o espírito de partido e de facção deve entrar sempre no cálculo das operações ordinárias e necessárias do governo. Não é possível que um homem seja juiz na sua própria causa, porque o seu interesse influiria decerto sobre o seu juízo e corromperia talvez a sua integridade [Madison, "Utilidade da União como preservativo contra as facções e insurreições", in: Hamilton, Madison, Jay, 1979: 96].*

III – O ideal da transparência na Revolução Francesa

De forma semelhante a como aconteceu na Inglaterra e nos Estados Unidos, a Revolução de 1789, na França, foi precedida de grande agitação de ideias. Os estudiosos destacam o significativo número de jornais e almanaques revolucionários, que circulavam entre 1789 e 1792 [Touchard, 1972: 358]. Esse processo de esclarecimento coletivo, acerca dos direitos elementares dos cidadãos, contrapostos ao estado de dominação absolutista em que o povo se encontrava, tem sido denominado, nos itens anteriores deste trabalho, de *transparência*.

Em que pese o fato de elementos essenciais semelhantes estarem presentes nesses momentos de *transparência* na Inglaterra, nos Estados Unidos e na França, no entanto cabe identificar diferentes matizes neles. Lembremos, rapidamente, os aspectos essenciais comuns: crença na capacidade da razão humana para construir um novo sistema político, que se contrapusesse à situação vigente, de ameaça à liberdade; crença na existência de direitos humanos básicos à vida, à liberdade e às posses; crença de que a divulgação desses princípios permitiria aglutinar forças para a luta; e (nos casos americano e francês), crença

de que a ação revolucionária proposta daria origem a um novo homem e a uma ordem social, pautada pela idéia de igualdade democrática.

Já apontamos, nas últimas linhas, a diferença básica que medeia entre a pregação revolucionária inglesa, de um lado, e a americana e francesa, de outro: consiste ela na ausência, na primeira, do ideal democrático. Podemos nos perguntar, agora, pelas diferenças que medeiam entre os processos de *transparência* ocorridos na Inglaterra e na América, por uma parte, e na França, por outra.

O ponto fundamental dessas diferenças foi salientado por Tocqueville [1989: 209, nota] nos seguintes termos:

> *Disseram que o caráter da filosofia do século dezoito era uma espécie de adoração da razão humana, uma confiança sem limites no poder soberano de transformar à vontade as leis, as instituições e os costumes. Ainda é preciso que nos entendamos: era menos a razão humana que a sua própria razão que estes filósofos (os franceses) adoravam. Nunca ninguém demonstrou menos confiança na sabedoria comum que estes filósofos e poderia citar alguns que desprezavam quase tanto a multidão quanto o bom Deus. Testemunhavam um orgulho de rivais para este e um orgulho de arrivistas para aquela. Uma submissão sincera e respeitosa às vontades da maioria era-lhes tão alheia quanto a submissão à vontade divina. Quase todos os revolucionários demonstraram, desde então, este duplo caráter. Estamos muito longe do respeito dos ingleses e dos americanos para com os sentimentos da maioria de seus concidadãos. Neles a razão é orgulhosa e segura, mas nunca insolente; e assim levou-os à liberdade, ao passo que a nossa só inventou novas formas de servidão.*

Em outros termos, para Tocqueville, a ilustração francesa foi elitista, ao passo que a anglo-americana manteve contato com as bases telúricas da sociedade. Por isso a revolução, na Inglaterra e na América, conduziu à liberdade e na França, embora a prometesse, terminou sacrificando-a na guilhotina e no terror. Mas, em que pese esse trágico desvio, fica em pé o princípio que tenho procurado provar nesta análise: as Revoluções Anglo-americana e Francesa foram precedidas e deflagradas após um amplo debate de ideias e de conscientização do povo, que temos chamado de *transparência*. No caso francês, os defeitos desse momento,

o elitismo e a alienação da realidade, terminaram passando, como de pai para filho, para o próprio processo revolucionário. Tão importante foi o momento de *transparência*. Uma *transparência*, diga-se de passagem, a meio caminho, na França, pois não conseguiu banir o despotismo. Essa alienação estetizante e estatizante foi identificada por Tocqueville [1989: 147] como política literária dos salões. Este autor não deixa de reconhecer, aliás, nessa *transparência* incompleta, a inspiração iluminista que a empolga. Escreve a respeito:

> *Se afastarmos os pormenores e tentarmos chegar às idéias-mães, descobriremos que os autores destes diferentes sistemas entendem-se pelo menos em relação a uma noção muito geral (...). Todos se unem neste ponto de partida: pensam todos que convém substituir os costumes complicados e tradicionais que regem a sociedade de seu tempo, por regras simples e elementares extraídas da razão e da lei natural [Tocqueville, 1989: 143].*

Não há dúvida de que foi o panfleto de Sieyès intitulado ***O que é o Terceiro Estado?***, publicado pela primeira vez em 1789, o estopim ideológico da Revolução Francesa. Esse escrito representa, basicamente, a grande denúncia de exclusão da vida nacional a que estava submetida a maior parte do povo francês, causada por um estamento corrupto que usurpou o poder, colocando, inclusive, o monarca em segundo plano. Essa elite corrupta, minoritária, estava integrada, no sentir de Sieyès, pela Igreja, a Toga e a Espada.

> *Uma espécie de espírito de confraternidade – escreve Sieyès [1973: 22] – faz com que os nobres se prefiram entre si e para tudo ao resto da nação. A usurpação é completa: reinam verdadeiramente.*

A denúncia de Sieyès alicerça-se numa convicção moral: não é justo que uma minoria exclua a grande maioria do exercício do poder. O panfletário ilustrava a sua denúncia com números. O primeiro estado, o eclesiástico, contava com 80.400 pessoas. O segundo estado, a nobreza, com 110.000.

> *De maneira que, em conjunto – conclui Sieyès [1973: 41] – não há duzentos mil privilegiados das duas primeiras ordens. Comparai esse número com o de vinte e cinco a vinte e seis milhões de almas, e julgai a questão.*

Remédio? Muito simples: que o poder retorne ao seu legítimo depositário, a maioria, identificada com o terceiro estado, que, por sua vez, se identifica com a nação. Esta é entendida como um, corpo de associados que vivem sob uma lei comum e representados pela mesma legislatura, [Sieyès, 1973: 13].

A obra panfletária de Sieyès, pela simplicidade e a claridade com que foi escrita, conseguiu ser a mola que impulsionou o início da Revolução Francesa. Constituiu, assim, o momento de *transparência* necessário para que os franceses decidissem se insurgir contra o despotismo. Francisco Ayala [1973: XIII] destacou, da seguinte forma, a grandeza e o significado do panfleto de Sieyès:

> *Hodiernamente, o texto de Sieyès possui, para nós, um duplo interesse. De um lado, o interesse histórico: constitui um documento vivo, imediato e primordial do advento da classe burguesa ao poder político. De outro lado, o interesse teórico: contém a formulação original e autêntica da doutrina do poder constituinte do povo. Mas esses dois setores de interesse não são independentes entre si nem separáveis. Pelo contrário: acham-se numa unidade fechada e significam, da perspectiva atual, a incorporação histórica de uma teoria política; algo assim como o pensamento encarnado na realidade, influindo sobre esta, mas ao mesmo tempo estreitamente condicionado por ela.*

IV – O ideal da transparência na emancipação brasileira

O imperativo categórico da *transparência*, como ponto de partida para a emancipação brasileira, foi representado, sem dúvida, pela ação jornalística de Hipólito da Costa, que publicou em Londres, entre 1808 e 1822, o ***Correio Brasiliense***. Hipólito, nascido em 1774, na Colônia do Sacramento, e radicado, desde a juventude, no Rio Grande do Sul, estudou Direito, Matemática e Filosofia na Universidade de Coimbra, tendo iniciado sua vida profissional no serviço público português, em 1798, como funcionário do Ministério da Marinha e Negócios Ultramarinos, à cuja testa estava D. Rodrigo de Sousa Coutinho, futuro conde de Linhares. Tendo viajado aos Estados Unidos, em missão oficial, e, posteriormente, à Inglaterra, entrou em contato, nesses países, com várias Lojas Maçônicas. Hipólito filiou-se, originalmente,

à Loja Maçônica Washington, nos Estados Unidos, em 1799, e, posteriormente, em 1808, tornou-se membro da Loja Maçônica Antiquity, em Londres. Desempenhou, em Lisboa, em 1801, o cargo de membro da Junta Administrativa, Econômica e Literária da Imprensa Régia. Entre esse ano e 1805, ficou preso, por ordem da Inquisição de Lisboa, sob a acusação de ser maçom. Em 1805, Hipólito viajou para Inglaterra, tendo se estabelecido em Londres onde, a partir de 1808, desenvolveu a sua ação jornalística [cf. Dourado, 1957: I, 15–139].

A imprensa, para Hipólito da Costa, tinha um duplo objetivo: em primeiro lugar, denunciar os desmandos dos déspotas no governo, a fim de defender os interesses dos cidadãos; em segundo lugar, educar o povo na prática da liberdade. Em relação ao primeiro objetivo, assim escrevia Hipólito em 1809:

> *É triste coisa para um jornalista que deseja o bem de sua Pátria, ser obrigado a revelar ao mundo verdades tão humilhantes para sua nação; mas uma vez que todos os meios empregados para remediar o mal sem escândalo não produziram efeito, é óbvio que esta apelação ao público vem a ser um dever sagrado [apud Dourado, 1957: I, 144].*

Considerava Hipólito que

> *O verdadeiro patriota diz em público os seus sentimentos (...). Quando uma nação louva e aprova tudo quanto fazem os ministros públicos está chegando ao ponto de depravação, em que não pode esperar mais do que a sua ruína (...). A nação que não possui indivíduos capazes de arriscar-se pelo bem da pátria está corrompida e finalmente arruinada [apud Dourado, 1957: I, 144–145].*

Em relação ao segundo objetivo assinalado por Hipólito da Costa à imprensa, educar o povo na prática da liberdade, escrevia em 1810, referindo-se ao ***Correio Brasiliense.***

> *Propusemo-nos a escrever em Inglaterra para poder, à sombra de sua sábia lei, dizer verdades, que é necessário que se publiquem, para confusão dos maus e o esclarecimento dos vindouros, verdades que se não podiam publicar em Portugal, e nunca nos perdoaríamos a nós mesmos, se omitíssemos o comunicar aos portugueses, desta maneira que nos é possível, alguma porção dos grandes benefícios que a Inglaterra recebeu da sua liberdade de imprensa [apud Dourado, 1957: I, 143–144].*

Essa dupla finalidade que Hipólito da Costa assinalava à imprensa estava intimamente vinculada ao seu objetivo mais imediato: informar. Nisto consiste a essência do trabalho jornalístico. A respeito, Hipólito escrevia:

> *Quando nós narramos circunstâncias existentes pelas quais se desacredita a administração do Brasil, também os do partido do governo nos acusam de fomentar revoluções. Esta é a sorte de todos os escritores moderados: serem atacados por ambos os extremos; mas quando narramos os fatos, nem pomos rei, nem tiramos rei; só mostramos qual é a opinião pública e quais são as fatais conseqüências que se devem esperar seja da parte dos que governam, seja da parte dos que intentam inovações de querer ir contra a torrente da opinião pública [apud Dourado, 1957: I, 147].*

Não há dúvida de que foi Hipólito da Costa quem iniciou, no Brasil, a tradição de jornalismo independente que iria florescer, já no período imperial, com frei Caneca, Cipriano Barata, Karl von Koseritz etc., que deram a sua vida como testemunho do compromisso em prol da *transparência*, ou seja, em prol da divulgação ampla e irrestrita daquelas notícias e fatos ligados à gestão da coisa pública. Hipólito da Costa desempenhou, com o seu ***Correio Brasiliense***, papel precursor na independência do Brasil, semelhante ao desempenhado, na América espanhola, por homens como Camilo Torres e Antonio Nariño. Sem a denúncia do despotismo ibérico e sem o debate de ideias por eles proposto, outra teria sido a história da independência dos países ibero-americanos. Simplesmente, ela não teria acontecido.

V – O ideal da transparência, na luta atual em prol da conquista da cidadania

Quando, no decorrer deste século, se escrever a história da abertura democrática, que o Brasil viveu ao longo dos anos 80 do século passado, a imprensa será apontada pelos historiadores como a grande mola que impulsionou o fim da ditadura e a consolidação da vida democrática. Não foi por acaso que as primeiras reações contra o processo de abertura, provenientes dos setores mais retardatários do sistema, visaram à imprensa, com os ataques incendiários a bancas de

jornal, e com o atentado a bomba que vitimou, no Rio de Janeiro, a secretária da Associação Brasileira de Imprensa.

De outro lado, a correção de rumo da nossa experiência democrática após 1985, tem sido estimulada, de forma definitiva, pela imprensa. Muito do que se tem feito no país, ao longo dos últimos anos, no sentido de superar os vícios da corrupção, do nepotismo, do fisiologismo, da falta de honestidade nos negócios públicos, de desrespeito aos direitos humanos, de falta de atenção dos governos à questão social etc., muitas das iniciativas, para combater esses males, provieram da imprensa. Não poderíamos entender, hoje, a democracia brasileira sem o papel da imprensa livre, atuante, alerta, corajosa, combativa, crítica.

A atual quadra da vida política do país coloca, diante de nós, dois reptos fundamentais, a fim de fazer frente às exigências do desenvolvimento e da democracia: a – garantir a participação cidadã na vida política, mediante a moralização da representação e do Congresso e, também, mediante o planejamento participativo da população, na gestão municipal; b – garantir o livre debate, no Congresso e na sociedade, dos grandes problemas que emperram o progresso. Ora, o papel da imprensa livre e crítica é fundamental para responder aos dois reptos apontados.

Porque é a imprensa o veículo que permitirá aos brasileiros debater a questão da representação e buscar os melhores caminhos para torná-la mais eficaz e ligada aos reais interesses dos cidadãos. E porque é a imprensa a tribuna natural, na qual são debatidos os males da nossa economia, deformada pelo paternalismo estatal, pelos interesses corporativistas da burocracia orçamentívora e refém do capital especulativo internacional. Tiremos, do seio da sociedade brasileira atual, a imprensa livre, e deixaremos, sem voz, os milhões de brasileiros situados à margem da vida cidadã, e os muitos milhões que não encontram, na representação parlamentar e nos partidos, bem como na administração de justiça, meios para defender os seus interesses legítimos à vida, à liberdade, às posses. A imprensa é hoje, no Brasil, a instituição que garante aos brasileiros a *transparência* necessária, para que a sua cidadania não seja apenas uma ficção. Ela acorda o Executivo, embalado pelos áulicos ou desnorteado pela crítica desvairada. Ela impõe o controle da opinião pública ao fisiologismo

parlamentar (com a procissão de anões do orçamento, caixas-dois, negociações da base aliada, para livrar os patifes do momento e táticas protelatórias). Ela cutuca, com vara curta, a justiça, alheia, não poucas vezes, à realidade do país e pachorrenta.

Ora, a situação da imprensa não é das melhores, no mundo de hoje, neste início de milênio, que se tinge com as cores sombrias de tempestades que ameaçam no horizonte. Os bravos jornalistas que cobrem as guerras são as primeiras vítimas da atual insanidade humana. Mais de cinquenta foram abatidos na ofensiva aliada, no Iraque, bem como vítimas diretas dos terroristas árabes, bem como alvos do fogo cruzado das forças de ocupação. Na nossa inglória *guerra do tráfico*, já contamos com vítimas inesquecíveis, como Tim Lopes. Na Grã Bretanha, o prestigioso jornal londrino ***The Guardian***, na sua edição de 25 de janeiro de 2006, noticiava a prisão do jornalista que repassou informações que possibilitaram as denúncias contra o assassinato, por policiais, do jovem brasileiro, confundido com terrorista. Pressões indevidas foram deflagradas pelo governo Bush contra a jornalista que tentou preservar o anonimato da sua fonte, no caso da perseguição governamental, contra um ex-diplomata casado com uma agente do serviço secreto.

São sobejamente conhecidas as iniciativas deflagradas pelo governo Lula, no início da sua administração, no sentido de dominar os jornalistas mediante a tentativa de aprovação de uma esdrúxula legislação sindical, para a imprensa, que, praticamente, deixava, nas mãos dos pelegos, o controle da informação. De outro lado, em face de clamorosos episódios de corrupção que terminaram envolvendo a cúpula do governo, como aconteceu no caso do "Mensalão", os donos do poder, simplesmente, partiram para o ataque, atribuindo todos os males, não aos roubos praticados pelo Partido dos Trabalhadores no "caixa dois", mas à divulgação dos crimes (denominados eufemisticamente, no atual governo, de "malfeitos"). Paralelamente, tanto no Brasil, como na Argentina, a mídia passou a sofrer com uma progressiva "mexicanização". Em face das dificuldades financeiras de vários jornais e redes de TV, o governo começou a oferecer "socorro" financeiro via BNDES. O que terminou acontecendo foi a imposição de controles informativos sobre a mídia (como temia um dos ícones do jornalismo

independente, Otávio Frias). Colunistas e âncoras incômodos para o governo passaram a ser demitidos. Paralelamente, setores do Judiciário terminaram intervindo indevidamente, de forma a impedir a divulgação de dados que afetavam interesses de oligarquias políticas, como se deu, na censura imposta, nos últimos anos, ao jornal ***O Estado de São Paulo.*** De outro lado, o coronel Chávez, da Venezuela, criou uma rede estatal de TV, controlada diretamente por ele e pelos governos "amigos" da América do Sul, fato que ameaça tornar a informação, simples propaganda estatal. Não precisam ser destacados, aqui, os riscos para a liberdade de imprensa. Quando governos pretendem substituir as agências internacionais por secretarias de informação ligadas a eles, a imprensa livre morre vítima da propaganda estatal.

Já que a imprensa é a garantia social da *transparência*, para vivermos como país livre e democrático, destaquemos, finalizando este trabalho, o que de mais importante tem sido feito a fim de garantir, na legislação, a liberdade de informação.

A Constituição de 1988 dispôs que a "manifestação do pensamento, a criação, a expressão e a informação, sob qualquer forma, processo ou veículo, não sofrerão qualquer restrição", e que "nenhuma lei conterá dispositivo que possa constituir embaraço à plena liberdade de informação jornalística em qualquer veículo de comunicação social", sendo proibida "toda e qualquer censura de natureza política, ideológica e artística". A nossa Carta Magna é clara, no sentido de defender, de maneira incondicional, a liberdade de imprensa.

Como aconteceu com outras matérias da Carta de 88, os constituintes remeteram a regulamentação desses princípios a uma legislação complementar. Com o intuito de substituir a Lei 5250, promulgada em 1967, o Senado aprovou projeto de autoria do senador Josaphá Marinho, que teve, como relator, o senador José Fogaça, e que apresentou razoável progresso, se comparado com a legislação em vigor, inspirada, ainda, nos tempos da ditadura. No entanto, o projeto recebeu modificações estruturais, incompatíveis com a própria liberdade de imprensa, assegurada pela Constituição de 1988, no seio da Comissão de Ciência, Tecnologia, Comunicação e Informática da Câmara dos Deputados, onde ficou vários anos em tramitação. O jornalista Jayme Sirotsky (ex-presidente da Associação Mundial de Jornais) [1996] sintetizou, com

as seguintes palavras, as principais deformações do projeto de lei de imprensa que tramitou na Câmara Federal:

> *Por inspiração sabe-se lá de que ares escuros do autoritarismo, o que é incompreensível numa casa que é o próprio pressuposto da democracia, o mostrengo que está sendo gerado por diferentes destaques simplesmente tenta instituir a autocensura, estabelecendo a ameaça de indenizações financeiras pesadas tanto para jornalistas como para empresas jornalísticas, o que pode levá-las à falência. A pena restritiva de liberdade a jornalistas por crimes de calúnia, injúria e difamação é extraída da lei atual e contradiz princípios seguidos por nações democráticas, onde não há encarceramento por crimes de opinião. Existem agressões grosseiras ao princípio do livre exercício da liberdade econômica, como o de pretender obrigar a empresa a publicar qualquer tipo de matéria assinada pelo valor de tabela. Já as pretensões sobre o direito de resposta, por pretender proibir qualquer comentário do veículo sobre o conteúdo da resposta propriamente dita, são uma forma clara de censura.*

Felizmente, a antiga Lei de Imprensa foi revogada pelo Supremo Tribunal Federal em 2009, com fundamento no fato de que descumpria preceitos constitucionais, ao tolher o direito à informação. Esse antiquado instituto legal servia para punir, de forma mais dura, os jornalistas, como acontece em países que caíram na cilada de um populismo irresponsável (Bolívia, Equador, Argentina e Venezuela). Com a revogação da mencionada lei, os jornalistas que cometerem crimes passarão a ser julgados pelo regime normal dos códigos penal e civil, tendo sido extinta a previsão de prisão especial, com penas mais duras para os profissionais da imprensa, por calúnia e difamação. O principal ponto contencioso, na decisão do Supremo Tribunal Federal, foi com relação ao direito de resposta, previsto na antiga Lei de Imprensa. Com a revogação, as decisões relativas a esse ponto passaram a se pautar pela Constituição Federal. O dispositivo constitucional, invocado na revogação do antigo instituto legal, reza assim:

> *Nenhuma lei conterá dispositivo que possa constituir embaraço à plena liberdade de informação jornalística em qualquer veículo de comunicação social.*

Neste ponto, como diria Kant, a transparência garante o império da liberdade.

BIBLIOGRAFIA

ABELLÁN, Joaquín. "Sobre el concepto de república", in:Immanuel Kant, *La paz perpetua.* (Apresentação de A. Truyol y Serra; tradução ao espanhol e introdução de J. Abellán). 2ª. edição em espanhol. Madrid: Tecnos, [1989]: XXIII-XXXIII.

AYALA, Francisco. "Introducción". In: Emmanuel Sieyès, *Qué es el Tercer Estado?.* (Tradução ao espanhol, introdução e notas de F. Ayala). 1 ª. edição em espanhol. Madrid: Aguilar, [1973].

DOURADO, Mecenas. *Hipólito da Costa e o Correio Brasiliense.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, [1957] 2 vol.

FRIEDMAN, Frances. *Breve historia de los Estados Unidos***.** Buenos Aires: Agora, [1956] 2 vol.

HAMILTON, Alexander; MADISON, James; JAY, John. *O Federalista.* (Introdução de B. Lamounier; tradução de L. Gontijo de Carvalho, A. Della Nina e J. A. G. Albuquerque; seleção de textos de F. C. Weffort). 2 ª. Edição, [1979]. São Paulo: Abril Cultural. Coleção Os Pensadores.

KANT, Immanuel. *Fundamentación de la metafísica de las costumbres.* (Tradução ao espanhol de M. García Morente). 4 ª. edicão em espanhol. Madrid: Espasa-Calpe. Coleção Austral, [1973].

KANT, Immanuel. *Crítica da razão pura.* (Tradução de M. Pinto dos Santos e A. Fradique Morujão). Lisboa: Calouste Gulbenkian, [1985].

KANT, Immanuel. *La paz perpetua.* (Apresentação de A. Truyol y Serra; tradução ao espanhol de J. Abellán). 2 ª. edição em espanhol. Madrid: Tecnos, [1989].

LAMOUNIER, Bolivar. "Federalistas: vida e obra", in: Hamilton, Madison, Jay, *O Federalista.* (Introdução de B. Lamounier; seleção de textos de F. C. Weffort; tradução de L. Gontijo de Carvalho, A. Della Nina e J. A. G. Albuquerque). 2 ª. Edição, [1979]. São Paulo: Abril Cultural, pgs. VII-XV.

LOCKE, John. *Ensayo sobre el gobierno civil.* (Tradução ao espanhol de A. Lazaro Ros; introdução de L. Rodríguez Aranda). 1 ª. edição em espanhol. Madrid: Aguilar, [1973].

PAINE, Thomas. *O senso comum e A crise.* (Tradução de V. L. de Oliveira Sarmento). Brasília: Editora da Universidade de Brasília, [1982].

RODRÍGUEZ ARANDA, Luis. "Locke, su vida y su obra". In: John Locke, *Ensayo sobre el goberno civil.* (Introdução de L. Rodríguez Aranda; tradução de A. Lazaro Ros). 1ª. edição em espanhol. Madrid: Aguilar, [1973]: XI-XXI.

SIEYÈS, Emmanuel. *Qué es el Tercer Estado?* (Tradução ao espanhol, introdução e notas de F. Ayala). la. edição em espanhol. Madrid: Aguilar, [1973].

SIROTSKY, Jayme. "Liberdade de imprensa". In: *O Globo,* 03/05/96: caderno 1, p. 7.

TOCQUEVILLE, Alexis de. *A democracia na América.* (Tradução, prefácio e notas de N. Ribeiro da Silva). 2ª. Edição. Belo Horizonte: Itatiaia, [1977].

TOCQUEVILLE, Alexis de. *O Antigo Regime e a Revolução.* (Tradução de Y. Jean). 3ª. Edição Brasília: Editora da Universidade de Brasília; São Paulo: Hucitec, [1989].

TOUCHARD, Jean. *Historia de las ideas políticas.* (Tradução ao espanhol de J. Pradera). Madrid: Tecnos, [1972].

O autor é Bacharel em Humanidades, pelo Instituto Tihamer Toth, de Bogotá (Colômbia), Doutor em Filosofia pela Universidade Gama Filho (Rio de Janeiro) e, atualmente, é Coordenador do Centro de Pesquisas Estratégicas Paulino Soares de Sousa e do Núcleo de Estudos Ibéricos e Ibero-americanos da UFJF.

Rive2001@gmail.com

Idas e vindas de um relacionamento nada cordial: pelos bastidores da Missão Militar de Aviação

Gustavo de Mello

Depois de algum tempo você aprende a diferença, a sutil diferença entre dar a mão e acorrentar uma alma.

William Shakespeare

Ina Hogg, em *Artilharia: a tática dos canhões*, ao se referir sobre a práxis do ofício militar, afirmou que *o problema é que os militares se preparam para as guerras futuras, estudando as guerras passadas.*

Antes que os historiadores dirijam seus canhões na direção de Hogg, para pulverizá-lo do rol de escritores de temas castrenses, convém atentarmos mais cuidadosamente, para o sentido de suas palavras.

Quem leu seus trabalhos sobre a artilharia entende que Hogg, um Mestre Artilheiro do Real Exército Britânico, era um hábil conhecedor sobre os assuntos que tratava. À crítica, traduzida em sua afirmação, não cabe um demérito do estudo da História Militar, quer ela como parâmetro para a prática do ofício, quer como conhecimento institucional. Mas como em qualquer "saber profissional", a não atualização e, por conseguinte, a não adequação dos conhecimentos face o desenvolvimento e novidades, acaba por trazer prejuízos ao desempenho profissional.

Cargas de cavalaria sobre divisões de tanques nos parecem ridículas na visão de hoje, mas foram postas em prática em 1939, com consequências funestas tanto para os cavalarianos quanto para suas pobres montarias. Uma prova inequívoca da inadequação de práticas, frente aos avanços do conhecimento.

Hogg alerta para uma necessidade de se buscar o conhecimento da História Militar para a sua adequação ao tempo presente, como

Práxis, e, não, como juízo de valor, para a compreensão da formação institucional da carreira das armas.

A vinda da Missão Militar Francesa de Instrução, se, por um lado, representou uma orientação profissional ao obsoleto Exército Brasileiro do período final da década de 1910, por outro, materializou, notoriamente, um engessamento na Aviação Militar, durante toda a década de 1920.

Ao alvorecer do século XX, o Brasil despencou na escala militar da América do Sul, perdendo sua posição destacada no continente e iniciando uma corrida armamentista com a Argentina e o Chile. Ao fim da Primeira Guerra Mundial, a aviação também foi incorporada a esta discussão.

No meio parlamentar, vozes, como a de Maurício de Lacerda, alertavam sobre esta situação.

> *...considere que a Argentina tem um número de pilotos tão avultado que, citar o nosso, seria verdadeiramente vergonhoso, porque temos apenas um ou outro brasileiro brevetado na Europa (...) Imagine-se o que vai fazer a artilharia sem Aviação, um Exército sem Aviação, em um país vizinho de outros em que esta Arma está consideravelmente desenvolvida.* [1]

No tocante ao Exército, a solução apontada seria a reestruturação do ensino na Força, através de uma "Missão de Instrução Estrangeira", algo que já havia sido debatido antes da Guerra.

Na disputa entre os dois principais concorrentes, a França foi escolhida em detrimento da Alemanha, pois esta última foi derrotada na Grande Guerra e, em um raciocínio lógico, ninguém aposta em "azarão".

No entanto, o Ministro da Guerra, assim como alguns parlamentares, não era a favor da vinda de uma missão militar estrangeira para a reorganização do Exército Brasileiro, por achar um perigo estrangeiros gerirem o Exército Nacional. Após longos debates com a definição da Missão Francesa apenas em caráter orientador, um contrato com os gauleses foi finalmente, fechado em 10 de outubro de

[1]. *Lacerda, Mauricio de Anais da Câmara dos Deputados, 1918. Apud Malan .*

1918, através do enviado extraordinário e Ministro Plenipotenciário do Brasil, em Paris, Olyntho de Magalhães, que articulou a vinda para o Brasil de instrutores franceses, em um grupo denominado Missão Militar Francesa de Aviação.

A "pequena missão", como ficou conhecida, chegou nesse mesmo ano, antes da assinatura de um contrato maior para o restante do Exército, sendo incorporada, posteriormente, à Grande Missão. Na verdade, de 1918 a 1924, não houve ligação hierárquica entre os chefes das duas missões, sendo que, somente após a saída do Capitão De Séguin do Brasil, a Missão Militar de Aviação passa a fazer parte da Missão Militar Francesa, como um todo.

Missão Militar Francesa de aviação 1918 – foto Museu Aeroespacial

Logo após sua chegada, a Missão Militar de Aviação tratou da fundação de uma Escola de Aviação, sendo, para isto, escolhidas as antigas instalações da Escola Brasileira de Aviação. Os oito hangares geminados desta efêmera escola, que havia funcionado por apenas cinco meses, serviram de berço para o novo estabelecimento de ensino, embora

a sede da Escola Militar de Aviação e todos os outros departamentos funcionassem, temporariamente, em prédios existentes na Vila Proletária de Marechal Hermes.

Aos hangares da Escola Brasileira, foram, aos poucos, sendo acrescidas novas instalações, inclusive, hangares franceses de campanha, desenvolvidos durante a guerra de 1914 e, posteriormente, até mesmo a construção do primeiro hangar de concreto armado, no Brasil.

Vila Proletária de Marechal Hermes 1919 – Os prédios foram ocupados como dependências da Escola e residência da Missão Francesa de Aviação – foto Museu Aeroespacial

Na introdução da "Missão Militar Francesa no Brasil", do Coronel Jayme de Araújo Bastos Filho, o General Jonas de Morais Correia Neto descreve que:

> *Os militares franceses vieram e realizaram obra notável. Passaram mais de vinte anos, em atividades proficientes, com honestidade, consciência e dedicação, tendo ido muito além do cumprimento estrito das prescrições contratuais, pois envolveram, em atividades, seus colegas brasileiros que lhes retribuíram, numa* ***cordialidade mútua*** *(o grifo é meu).*[2]

Todavia, quanto ao relacionamento dos militares franceses e brasileiros, ao menos no tocante à Missão de Aviação, nem tudo ocorreu

[2]. *BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. A missão militar Francesa no Brasil. Rio de janeiro: Bibliex, 1984.*

sem atrito. Este relacionamento soou mais como um divórcio litigioso, após uma relação tumultuosa, que como um casamento em eterna "lua de mel", pois a receptividade dos militares brasileiros foi composta de críticas e atritos. E, em referência a este ponto, não era a primeira vez que isso acontecia.

Ainda nos primeiros anos do Século XX, instrutores franceses e alunos brasileiros haviam se desentendido na Força Pública de São Paulo, havendo, inclusive, um homicídio. Apesar de o inquérito assinalar que a morte de um oficial Francês, o Tenente-Coronel Raoul Negrel, havia sido cometida por *uma praça alucinada*, a versão oficial do Governo de São Paulo foi que o ato foi praticado isoladamente: um sargento cometeu o crime, em função da "perda da razão", devido à humilhação que o oficial lhe inferiu nos últimos exercícios de instrução. Todavia, há indícios do envolvimento de oficiais brasileiros em um complô contra os instrutores franceses [3].

A receptividade da Missão Militar Francesa para o Exército também não foi boa. O Marechal Mascarenhas de Morais, em suas "Memórias", afirma que, no tempo em que era fiscal da Escola Militar de Aviação:

> *Alguns aviadores franceses, veteranos da Primeira Grande Guerra, aí exerciam a função de instrutores. Não estavam, porém, filiados à missão militar francesa chefiada pelo General Gamelin, nem possuíam o rigor disciplinar desta. Disciplinarmente, deixavam muito a desejar* [4].

Em relatório datado de 23 de maio de 1927, o então comandante da Escola Militar de Aviação, que deixava o cargo por esta ocasião, informava ao Ministro da Guerra a respeito dos atos do Coronel Jeauneaud que *estabeleceu desde logo um método de instrução com o qual não estão em acordo os instrutores.* [5]

---

[3]. GOVERNAMENTALIDADE, ESPECIALIZAÇÃO E PROFISSIONALIZAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR DE SÃO PAULO NO SÉCULO XX – AZEVEDO, José Eduardo Ano 2010 – Edição 5 – Número 05 Maio/2010 – Revista do Laboratório de Estudos da Violência da UNESP-Marília

[4]. MORAES, J.B. Mascarenhas de. Memórias. 2ª edição. Rio de Janeiro: Bibliex 1924. 2v.

[5]. Escola Militar de Aviação. Do Comandante da Escola de Aviação Militar ao Ministro de Estado da Guerra, sobre o Coronel Jauneaud, Chefe da missão Francesa de aviação, 23 de maio de 1927.

Mas a crítica se torna mais acirrada quando, então, afirma que:

> *O Coronel Jeauneaud é um brilhante oficial de Estado Maior, notável como professor, mas não tem prática de comando, de administração e de instrução. Ele chegou a confessar sua fraqueza neste ponto. Seu método de ensino é contraproducente. Muito incoerente, mudando continuamente de opinião, muito impulsivo, faltam-lhe qualidades para dirigir os nossos oficiais.*
>
> *Deixa-o em situação de inferioridade o fato de ser um aviador que não voa e quer fixar regras de vôo.*
>
> *A missão anterior de aviação era composta de aviadores. Hábeis, muito hábeis, não tinham competência para professores. A missão atual é de professores.* [6]

Por outro lado, em um relatório do comandante francês, este também demonstra seu desagrado com relação aos oficiais brasileiros.

Neste relatório do Coronel Magnin, Chefe da Missão Francesa de Aviação, enviado ao Chefe do Estado Maior do Exército, ele informa sobre o descontentamento de alguns alunos com as notas de classificação, no curso. Segundo Magnin, tais notas haviam sido dadas por uma comissão composta pelos capitães Lafay (Francês) e Alzir Lima, em que:

> *Os títulos méritos de cada um têm sido examinados com uma escrupulosa imparcialidade, e a classificação que compõe este resultado é aquelas que os membros da comissão consideram do interior de suas consciências, como requer os justos méritos de cada um.* [7]

E prosseguindo:

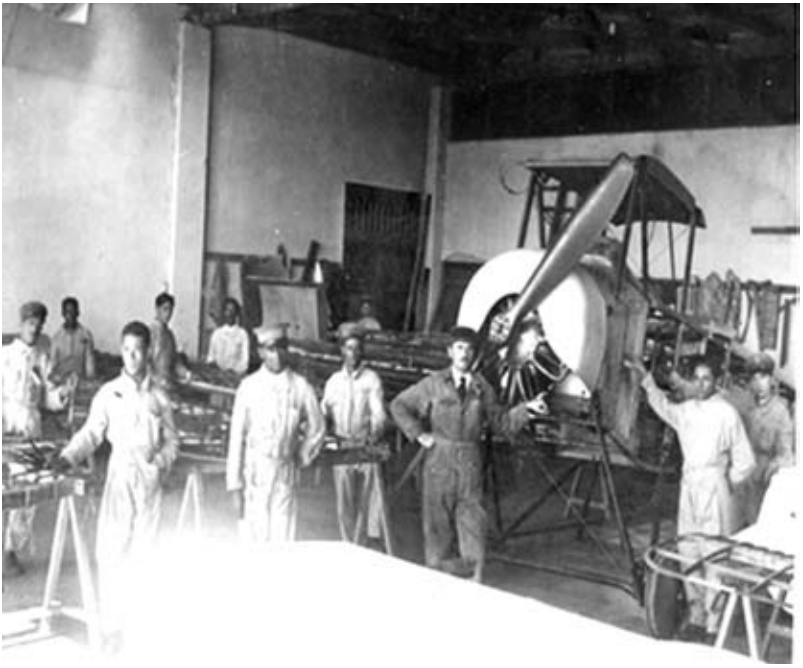
> *A classificação, ao que parece, criou o descontentamento de certos alunos, e, em particular, o do Tenente Mendes de Moraes, que manifestou sua intenção em deixar a Escola. Semelhante incidente coloca a missão francesa de aviação e a escola em uma situação extremamente delicada, porquanto ela se acha completamente desarmada em presença de tais críticas dos descontentes.* [8]

---

[6]. *Ibid.*

[7]. *Escola Militar de Aviação. Do Chefe da Missão Francesa de Aviação Militar ao Chefe do Estado Maior do Exército, abordando o problema das notas e classificação.*

[8]. *Ibid.*



Vista interna da oficina de entelagem – foto Museu Aeroespacial

No campo de uma doutrina para a aviação, houve outro ponto de discordância entre os militares brasileiros e os franceses. Tal discórdia estava em relação ao pensamento dos voos localizados.

Toda concepção de um poder aéreo se baseia nos particulares tipos de aviões, nas suas características próprias. Para se desenvolver uma doutrina aérea, necessário se faz aviões adequados a esta, mas a quantidade de aeronaves existentes no Brasil, no período de 1919 a 1927, era extremamente inexpressiva, principalmente, comparada a de outras nações. A falta de aeronaves implicava, também, na inexistência ou na deficiência das esquadrilhas.

No caso dos pilotos, a formação de poucos, neste período, criava maior dificuldade para organização de uma política aérea.

Pelo estabelecido no contato com a França, o maior número de equipamentos seria encomendado às fábricas deste país. E isto realmente ocorreu, como fixa a tabela a seguir:

Procedência das aeronaves do Exército entre 1919 e 1927

PROCEDÊNCIA	TIPOS QUANTO AO EMPREGO	TOTAL
FRANÇA	11	136
INGLATERRA	02	04
BRASIL	02	02
ITÁLIA	01	01

Fonte: Aviação militar Brasileira 1916 –1984 Pereira Neto

Vista interna da oficina de motores – foto Museu Aeroespacial

A obrigatoriedade da compra de material francês estimulou a crítica, dentro e fora dos "Afonsos", de que somente "sucata" era entregue para a aviação brasileira.

Junto ao material, o pensamento aeronáutico do Exército estava, visivelmente, ligado a uma doutrina francesa defensiva, sendo o emprego da aviação limitado ao uso de: ataque aproximado, caça e observação.

A influência da Missão Francesa carecia de uma filosofia que estimulasse a visão de bombardeio estratégico, como pode ser visto no comentário do General Abílio de Noronha:

> *A aviação de bombardeio, como doutrina o Major Rosvang, da missão francesa instrutora do nosso Exército, é prolongamento da artilharia de longo alcance pelo grande raio de ação do avião. Com as bombas, por ela jogadas, atingem-se os pontos julgados isentos de qualquer ataque do inimigo, leva-se a destruição aos pontos fortificados, provoca-se o pânico e a debandada das tropas estacionadas ou em marcha, inquietam-se, de todos os modos, os altos comandos.* [9]

A prática da Missão, que instituía voo cilíndrico, entrava em choque com os brasileiros que sentiam a necessidade de uma expansão, face aos voos transoceânicos que começavam a trazer, para o País, pilotos estrangeiros habilidosos. A implantação de rotas comerciais da Lufthansa e da *Latécoère* demonstrava a necessidade de romper com as amarras dos voos cilíndricos.

O grande estímulo para a fuga dos voos localizados foram os reides aéreos, empreendidos pelos pilotos brasileiros. Contrariando a doutrina francesa, procuravam oportunidades para alargarem as distâncias, sendo, muitas vezes, repreendidos e punidos.

Com "mão de ferro", o Coronel De Séguin dirigia a Escola, irritando e humilhando os pilotos brasileiros que, por sua vez, respondiam às ordens dadas com atos de desafio, apelidando o voo cilíndrico de "cilindro francês". Oficiais, como os Tenentes Fontenelle e Lysias Rodrigues, foram punidos por voos não autorizados e execuções de manobras proibidas. Em um "português" claro: indisciplina.[10]

---

[9]. *MORAES, J.B. Mascarenhas de. Memórias. 2ª edição. Rio de Janeiro: Bibliex 1924. 2v.*
[10]. *Arquivo do Exército*

Atrelada ao comportamento desafiador dos alunos, uma nova desavença surgiu em virtude do elevado número de acidentes. Apresentava duas versões: para os franceses, a indisciplina e inexperiência dos brasileiros em executar manobras em baixa altitude eram as responsáveis pelos sinistros; para os brasileiros, a atividade de sabotagem, por parte dos franceses, era a justificativa. Um relatório apresenta o Sargento Bernard, sob ordem de seu chefe, o Capitão Moinville, como tendo sabotado um avião Bréguet que seria pilotado por oficiais brasileiros, possibilitando, assim, um acidente mortal [11].

As "indisciplinas" dos brasileiros também fizeram surgir críticas por parte de alguns oficiais patrícios. Em uma delas, o então major Mascarenhas de Moraes afirmava que:

> *Os alunos recrutados entre os Tenentes de todas as armas, também não primavam pelo amor à disciplina e à ordem. Frequentes e rigorosas eram, em consequência, as intervenções coercitivas do comandante, Coronel José D´Àvila Garcez (...) devo confessar que, a despeito da vigilância, equilíbrio e serenidade do Coronel Garcez, em minha longa vida militar, jamais enfrentei situação disciplinar tão confusa e caótica como àquela época na Escola de Aviação Militar. De um lado, era a indisciplina dos instrutores Franceses e, do outro, a dos alunos, formando um grupo de jovens Tenentes, inteligentes, bravos, mas votando desprezo às normas disciplinares, sem as quais, não há força armada eficiente.*[12]

Em uma conferência proferida em 1935, o Marechal Castelo Branco justificou essas mesmas "indisciplinas", como necessárias à evolução do pensamento militar em geral, e aeronáutico, em particular.

> *Diante do fato, dos meios reduzidos e de se atribuir à República Argentina uma situação militar poderosa, ensaiou-se uma concepção de guerra, estritamente defensiva nem como uma variante para impor a decisão aos adversários. A missão militar francesa, já imbuída da doutrina militar de seu país, via que o tipo de guerra, pelo menos inicialmente, não era o da atitude defensiva estática, e, sim, a da manobra em retirada, de abandonar trechos da fronteira e buscar posições mais*

[11]. *Arquivo do Exército*

[12]. *MORAES, J.B. Mascarenhas de. Memórias. Opus cit*

seguras no interior do Rio Grande do Sul. Com o passar dos anos, essa concepção criou uma mentalidade em que se viu o apogeu da defensiva e, às vezes, em certos espíritos displicentes ou militarmente desfalecidos pelo ambiente da defensiva retrógrada à solução da impossibilidade.

A nova força armada brasileira, a Aeronáutica, apareceu, pouco a pouco, no decorrer dessa evolução da defensiva, para a manobra em retirada. Ainda como Arma do Exército, vivendo acanhada ao lado de Cascadura e Madureira, sem se expandir, enquanto aviões estrangeiros voavam do sul ao norte, oficiais aviadores, desejando criar a mentalidade da iniciativa, lançaram, em junho de 1930, pela revista "A defesa Nacional", o apelo "rumo ao Brasil fora do Campo dos Afonsos", mostrando esta nova força, consciente de seu valor, experimentada em suas possibilidades. [13]

Banco de prova de motores – foto Museu Aeroespacial

[13]. *ibid*

As possibilidades já haviam sido ensaiadas nos reides empreendidos pelos pilotos brasileiros. Opondo-se ao parecer da Missão Francesa com os reides, surgiram os voos mais longos, com esquadrilhas abrindo uma perspectiva de domínio do Espaço Aéreo Brasileiro.

A saída encontrada para a preparação do "divórcio" entre franceses e brasileiros aconteceu de uma maneira eficaz. Logo os brasileiros perceberam que a maneira de resolver este impasse seria captar os conhecimentos dos franceses rapidamente e, desta forma, se livrar, também, de seus "benfeitores".

Se por um lado, a Missão Militar de Aviação foi importante para a criação da Aviação Militar no Brasil, por outro lado, as mazelas deixadas por ela arrastaram-se durante muito tempo, chegando mesmo a influenciar a nova Força nascente, a FAB.

Os aviadores brasileiros aprenderam *a diferença, a sutil diferença entre dar a mão e acorrentar uma alma*. Em 1934, a Missão Militar de Aviação desapareceu.

O autor é Suboficial da Reserva da Aeronáutica, atualmente trabalhando no Museu Aeroespacial, com Bacharelato e Licenciatura em História e Pós-Graduação em História Militar, autor de diversos artigos e participante de seminários e bancas examinadoras.

Estados: soberania e autodeterminação

Manuel Cambeses Júnior

O século XIX viu o surgimento dos últimos grandes Estados. Nesse século, não somente Alemanha e Itália fizeram seus aparecimentos no cenário mundial, mas, também, os Estados Unidos puderam realizar seu destino manifesto, transformando-se em um grande Estado continental. O século XX, entretanto, conseguiu evidenciar as máximas expressões de "estadolatria", com o aparecimento do fascismo e do comunismo, e, também, de importantes Estados surgidos do desmembramento dos impérios coloniais. Acrescente-se que, durante os cinquenta anos que durou a Guerra Fria, o mundo girou em torno de um sistema de relações interestatais, centrado em dois grandes Estados. A última década daquele século, entretanto, transformou-se na era do ocaso dos Estados.

Em nenhum momento da evolução histórica da humanidade, os Estados encontraram-se em tal condição de desprestígio. O novo Direito Internacional aponta para concepções, tais como: direito de ingerência, tutelas supranacionais, direitos humanitários e soberanias limitadas; todos os quais coincidem no desconhecimento da primazia estatal dentro da ordem internacional. Por outro lado, o fenômeno da globalização vai carcomendo implacavelmente as funções dos Estados e as identidades sobre as quais estes se assentam, ao mesmo tempo em que o fenômeno étnico e os fundamentalismos vão escavando suas bases de sustentação.

Observa-se que o poder, que anteriormente os Estados detinham, atualmente, tende a fluir em três direções distintas: para cima, orientado aos organismos supranacionais e coletivos; para os lados, em direção às organizações não governamentais e, finalmente, para baixo, dirigido a regiões cada vez mais autônomas.

Particularmente chamativo é o duplo processo de desmontagem que se opera sobre o Estado, desde as instâncias da globalização e do fundamentalismo. Sob o influxo da globalização, os Estados vão se

desfazendo de boa parte das funções que os caracterizavam, adentrando em processos de privatização e de abandono de serviços públicos. Cada vez menos, os Estados se distinguem das corporações privadas e, cada vez mais, vão se regendo pelas mesmas normas de competitividade.

Os cidadãos, crescentemente desassistidos e ansiosos, observam como, ao seu redor, tudo passa a reger-se pelas exigências e pela ética do capital privado. A inevitável erosão da lealdade do cidadão para com o Estado vê-se reforçada com o desgaste da identidade nacional que a globalização traz em seu bojo. É o resultado inevitável da homogeneização planetária. De alguma maneira, o fenômeno globalizador vai pressionando, de cima para baixo, o Estado através de uma intensa ação asfixiante. A única resistência capaz de interpor-se a essa ação devastadora e implacável é representada pelos núcleos de identidades subsistentes, ou seja, os fundamentalismos e os etnicismos desatados, que conspiram, sistematicamente, contra os Estados, destruindo seus alicerces.

Paradoxalmente, a crise do Estado tem vindo acompanhada do surgimento indiscriminado de novos Estados. Somente do desmembramento da União Soviética, da Iugoslávia e da Checoslováquia, surgiram vinte e dois Estados independentes. Porém, não foi somente no velho bloco socialista que se produziu este fenômeno. Países centrais, dentro do mundo ocidental, como Canadá e Bélgica, confrontam a mesma ameaça. O porquê deste fenômeno está intimamente ligado à própria crise do Estado. Quatro elementos centrais explicariam o processo em marcha:

a – primeiramente, os núcleos radicais de identidade que buscam conformar Estados que atendam às suas particulares características;

b – em segundo lugar, a possibilidade de encontrar, em nível planetário, os elementos de complementaridade e integração que davam sentido ao Estado. Em outras palavras, na medida em que os Estados se integraram globalmente e deixaram de ser unidades de autossustentação, torna-se possível que suas regiões componentes possam aspirar a uma existência independente.

c – em terceiro lugar, o próprio fato de que o êxito na economia global não é determinado pela quantidade de recursos naturais, mas

sim, pela qualidade de seus recursos humanos. Os segmentos e regiões mais avançados do interior dos Estados começam a ver, como uma carga desnecessária, os territórios e porções sociais mais atrasados, buscando desvencilhar-se deles; e

d – em quarto lugar, sob a proteção dos organismos de segurança coletiva e do novo Direito Internacional, já é possível a subsistência de Estados débeis, tornando-se desnecessário o escudo protetor dos Estados mais fortes.

Em síntese, hodiernamente, a crise que o Estado enfrenta é a própria fonte de sua proliferação, ou seja, os Estados ampliam-se em quantidade, porém significam, cada vez menos em termos de soberania e autodeterminação.

O autor é Coronel-Aviador Reformado, Conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Membro Emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, Membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil e Conferencista Especial da Escola Superior de Guerra.

Na formação do Aviador Militar: "eternizamos" a metodologia ultrapassada?

Lauro Ney Menezes

À medida em que o Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER) aplica uma "*rationale* de futurologia" aos requisitos "inadiáveis" (e quase intangíveis) para as máquinas que irão equipar as Unidades Aéreas de primeira linha da Força Aérea Brasileira (FAB) em futuro próximo(?), ficamos questionando e arrazoando sobre a monumental distância que está sendo mantida entre a "sistematização" do trabalho voltado para a formação na Academia da Força Aérea (AFA) dos Aviadores Militares e as (excessivas?) exigências para atendimento dos requisitos que virão a ser impostos aos tripulantes dos vetores tipo "Flash Gordon" da guerra aérea dos anos XXX... E mais do que isso, questionar se, na formação do profissional da Arma Aérea, adotamos uma metodologia (que já se faz imutável por dezenas e dezenas de anos), que nos conduzirá ao verdadeiro "aprendizado", capaz de gerar soldados do ar para os anos que já se avizinham e acima citados...

Que se saiba, a formação (aérea) profissional dos Cadetes Aviadores está em curso aplicando métodos e meios cuja idade supera os setenta anos (a partir de 1941) e cujos resultados – olhados de qualquer ângulo – de longe se ajustam às exigências do "aprender" a profissão, face ao momento presente e ao próprio futuro, em que as novas (?) descobertas da neurociência e/ou da psicologia do aprendizado nos apontam como indispensáveis de considerar. E que, caso não venham a ser percebidas, eternizarão a "sistematização" de um processo totalmente envelhecido (e implantado nos parâmetros do pós II Guerra Mundial), que hoje já é rudimentar e em total descompasso com a realidade enfrentada pelas novas gerações: a geração NINTENDO e sua forma de mudar comportamento e sedimentar novos conhecimentos... Ou seja: **aprender**.

Sem expandir o "perguntório", retornemos à **tese inicial:** abordar a instrução aérea e acadêmica da AFA, relacionadas com o

treinamento aéreo elementar/básico/avançado do futuro combatente. Aprender a voar (dizem os "debochados") até os macacos já o fazem nos laboratórios de psicodinâmica. O problema é que, curiosamente, não passa pelos ideólogos, pensadores e formadores da tropa de combatentes aéreos o fato de se "desconsiderar" a existência de uma nova(?) metodologia destinada a realizar as tarefas de adestramento aéreo. E, que se perceba, nem surgiu como matriz do processo que deve ser buscado pela FAB e que, em suas bases, vem formatando, mundialmente, a "maneira de aprender" dessa nova atividade. Principalmente quando se refere ao "domínio das máquinas de voar e combater"... o ensinamento e o aprendizado da profissão de Soldado do Ar mudou drasticamente em **todo** o mundo!

Em suma: não se aprende mais a voar da forma que nossos Instrutores nos ensinaram!

Tanto quanto se perceba, sempre que se aborda o assunto "formação de Aviadores Militares e sua atualização", o primeiro passo dado é **questionar** o desempenho de **uma** (das muitas) ferramentas de ensinar a voar que é o **avião treinador**. Mas, perguntamos, só se resume realmente a **isso**? Ninguém coloca em questão (nem que seja por curiosidade) a sistematização do processo em que o avião é apenas (e importante) um dos membros da equação? E os computadores, os simuladores, e os geradores de situações, os "briefings" à distância, as avaliações de desempenho automatizadas? E as redes de informações e toda essa panóplia digital disponível? E os programas digitalizados e sistemas acoplados?

As jovens gerações que adentram a carreira da Arma Aérea "aprenderam a aprender" mobilizando meios cerebrais e mentais, geradores de novos comportamentos psicomotores que agregam e congregam esses elementos recentemente (?) pesquisados. Já estão em consideração há **vários anos**, em todo o processo anterior de aculturação e de aprendizado. E, portanto, para continuar sua caminhada com sucesso e na direção do seu novo aprendizado, não podem, **e nem devem**, se separar da metodologia utilizada anteriormente para aprender, **só** por seu adentrar à formação na AFA. E, pior, a FAB ainda tenta impor uma metodologia diferenciada dessa bagagem anterior **sem** considerar que os neurônios e os estímulos

cerebrais "mobilizados para permitir esse aprendizado", adicionados ao somatório de capacidades mentais/ cerebrais / psicológicas que habitam a atual juventude, somados aos meios modernos da tecnologia (destinada à facilitação do dito aprendizado), é que conduzirão à obtenção dos objetivos desejados na formação profissional dos soldados do ar, dos anos futuros que avistamos.

Estaremos aplicando uma "ruptura" no processo atual de aprender?

Na qualidade de um Velho Professor de Aviadores Militares, incomoda-me assistir a dificuldade de visualização dessa metodologia ultrapassada no processo do aprendizado aéreo onde as aeronaves de treinamento devem ser apenas **um dos membros** da complexa equação que deve buscar – com uma solução sistêmica – uma forma **atual, racional, coerente, ágil, barata e eficaz** de formar Aviadores Militares para as próximas décadas. No nosso entendimento, ainda não discutimos **até hoje (e sinceramente)** se essa metodologia, iniciada em 1941, deverá ser eternizada. Pelo menos, **sem um reexame!**

Na formação do Aviador Militar para os anos 2020: digitalização JÁ!

O autor é Major-Brigadeiro do Ar Reformado, piloto de caça, ex-comandante da Academia da Força Aérea e Conselheiro do INCAER.

Descriminalizar, destruir e dominar

Afonso Farias de Sousa Júnior

Há uma verdadeira campanha para formar mentalidade favorável à descriminalização das drogas. Muitos aparecem na mídia para estimular a necessidade dessa ação. Números e estatísticas distorcidas são jogados nos meios de comunicação, sem as devidas e responsáveis citações das fontes estatísticas de onde foram retirados, para induzir os incautos às suas pretensões. Muito preocupante, essa campanha faz inferir um perigoso alinhamento ideológico com a causa.

Por que apenas um lado do assunto vem sendo mostrado por esses formadores de opinião? E por que afirmam que a descriminalização das drogas é uma tendência mundial, assim como aqueles países que adotaram tal política tiveram resultados surpreendentes?

Nada é mostrado sobre os trilhões de dinheiros despendidos no tratamento de doenças provocadas pelo uso de drogas "legais" e ilegais. No entanto, os gastos empregados no combate às drogas têm sido sempre pontuados nos discursos favoráveis à liberação das próprias. Alegam que essa guerra é um desperdício.

Ecoam em verso e prosa que a descriminalização causará o enfraquecimento do tráfico, invocando a singela e inocente incapacidade do traficante de se adaptar à nova realidade, inclusive empregando pessoas para transportar drogas nas quantidades permitidas pela lei, formando microrredes de tráfico etc. Por sinal, essas tais conexões já estão montadas... Muito bem organizadas. As polícias Federal e estaduais sabem bem sobre isso.

Afirmação curiosa e até MARAVILHOSA é dizer que a liberação das drogas irá reduzir a procura, contradizendo princípios mercadológicos primários: quanto maior (ou franca disponibilidade) a oferta de um produto, maior a procura. Foi assim, é assim e será assim.

O pior de tudo é que, praticamente, não se pondera sobre os perigos estratégicos que a descriminalização poderá trazer ao Estado

brasileiro, que, gigante pela própria natureza, abriga mais de 190 milhões de habitantes.

Em 2001, por meio da Lei 30/2000, Portugal tornou-se o primeiro país europeu a descriminalizar as drogas. Agora, já está percebendo o engodo e engano dessa política pública que vitimiza o tecido social lusitano e corrói as estruturas do Estado. O Instituto da Droga e da Toxicodependência (IDT) deixou claro, em seu relatório de 2010, que o uso e o porte de entorpecentes cresceu consideravelmente, nos espaços portugueses, o que confronta, radicalmente, a passional e desonesta cantilena dos entusiastas da descriminalização. O relatório mostra significativo e preocupante incremento no consumo das drogas, na terra das velas, sobretudo entre jovens – maiores vítimas dessa implantação oficial.

Resumidamente, o relatório mostra o seguinte: na faixa etária de 15 a 34 anos, por exemplo, o percentual de usuários de qualquer droga em Portugal, **que, em 2001, era de 12,6%, saltou, em 2007, para 17,4%**; de maconha, foi de **12,4% para 17%;** de cocaína, **de 1,3% para 2,8%;** de ecstasy, **de 1,4% para 2,6%;** de LSD, **de 0,6% para 0,9%;** e de cogumelos mágicos, que, em 2001, **era de 0% (isso mesmo, nulo), passou para 1,4%.**

Desde 2001, os homicídios relacionados com droga sofreram aumento em torno de 40%, em Portugal (*World Drug Report*/2009 – ONU).

As *smart shops* (casas comerciais, autorizadas a funcionar para a venda de maconha e outros entorpecentes) contribuem para engrossar as estatísticas portuguesas.

Na Holanda, os *coffee shops* (espaços comerciais, reservados a venda de drogas) também proliferaram e atraíram estrangeiros e muitos jovens para o consumo dos entorpecentes. Em função do alto consumo e dos conflitos resultantes, o governo holandês resolveu, em abril próximo, reclassificar a maconha com mais de 15% do agente químico THC, como droga pesada. Acima desse limite, a maconha equipara-se à cocaína e ao *ecstasy*. Embora tarde, a Holanda está revendo essas questões de consumo e liberação das drogas em seu território.

Na década de 1960, a Suécia optou pelo liberalismo na questão das drogas e percebeu o veloz incremento no número de dependentes.

Isso fez com que o país modificasse sua política em relação às drogas, o que aconteceu na década de 1970, quando foi proibido o uso destas e o governo passou a investir mais em prevenção e controle. Hoje, a Suécia investe três vezes mais que a média do continente.

A Suíça também voltou a ser menos tolerante com as drogas. O bairro de *Langstrasse*, em Zurique, que havia se tornado, legalmente, o território livre para esse consumo, acabou sob o controle do crime organizado. Em 1992, a prefeitura proibiu o uso público de entorpecentes.

Na Dinamarca, em 2003, as autoridades fecharam o cerco a um bairro de Copenhague, Christiania, ocupado por uma comunidade alternativa desde 1971, onde a venda de maconha era feita em feiras ao ar livre.

A Grã-Bretanha também decidiu voltar a apertar o cerco. A partir de 2008, fruto de um estudo do *Advisory Council on the Misuse of Drugs* (apontou que a maconha prejudica a saúde mental dos consumidores mais do que se imaginava), o governo deu início ao processo de endurecimento. A maconha voltará a pertencer ao grupo dos entorpecentes sujeitos a repressão severa (multa e cinco anos de prisão para o usuário) e punição rigorosa para o traficante: penas de até 25 anos de cadeia.

O projeto de lei do Senado (PLS) 236/2012[1] será analisado, em agosto de 2012, por uma comissão do Senado Federal. A quem interessa liberar a maldita maconha? Quem luta por essa liberação? Estado, Governo, Mercado ou Sociedade?

Pode ser essa a movimentação de peça que falta no tabuleiro para eclodir, definitivamente, a desordem nacional. E depois, o que virá?

O autor é Coronel-Intendente, Mestre em Administração e Doutor em Desenvolvimento Sustentável

[1]. *Nota do editor: o Projeto de Lei do Senado nº 236 de 2012 trata da reforma do Código Penal Brasileiro e estava aguardando emendas em 10 de outubro, data de fechamento desta edição, conforme pesquisa em http://www.senado.gov.br/atividade/materia/detalhes.asp?p_cod_mate=106404.*

O primeiro voo no Brasil e na América Latina

Salvador Roberto Martínez

Considerações iniciais

Após ter surgido a aviação e, portanto, a arte de voar, homens de todo o mundo se engajaram na aventura de construir aeronaves, a maioria das vezes, copiando desenhos de terceiros, embora nem sempre, como no caso que vou passar a narrar, acontecido no Brasil, país que não se furtou à construção de uma aeronave em seu próprio território.

Acrescente-se a isso a importante atividade desenvolvida na Europa, por Alberto Santos-Dumont , o Pai da Aviação, o que fazia com que os brasileiros acompanhassem, com entusiasmo, as aventuras e desventuras dos primeiros aviadores, através dos relatos publicados em revistas e jornais e das imagens mostradas pelo incipiente cinematógrafo.

Portanto, não deve causar-nos espanto que os brasileiros quisessem que o primeiro voo, em seu país, fosse realizado num avião nacional, como de fato aconteceu, e que seria o primeiro voo levado a efeito em toda a América Latina.

Gastão de Almeida queria voar sobre o Rio de Janeiro, com um avião, tipo *Voisin*, que tinha sido importado da França. Joaquim de Sampaio Ferraz registra, em seu diário, o seguinte: "Começaremos montando a exposição do Aeroplano, tipo Voisin, motor Gnome, num lado da Avenida del Concierto. Alguns dias depois, o Sr. Gastão de Almeida voará nesse aeroplano". Porém, dessa mais que suscinta notícia, consta, no livro *História Geral da Aeronáutica Brasileira – Dos Primórdios até 1920 – Volume I,* um relato mais detalhado do que se pretendia. Assim, a notícia a respeito de Gastão de Almeida, publicada, originalmente, em janeiro de 1910, diz o seguinte:

> *O intrépido jovem, que há poucos dias superou o recorde de velocidade automobilística no Circuito de São Gonçalo, Gastão de Almeida, um*

> *desportista nato, prepara-se para a conquista de novos lauréis, desta vez, porém, no ar [...]. A aviação na bela Europa está na ordem do dia e, entre os que a impulsionam está o nosso Santos-Dumont. Já foi possível assistir a filmes que mostram belos voos feitos em aviões Curtiss, Lefevre, Bleriot, Farman, Wright, Paulham e outros. Aquilo agora, porém, não era cinema, mas a mais pura e completa realidade. São as emoções despertadas por Gastão de Almeida, que pretende mover-se por sobre as águas da Baía de Guanabara, deslocando-se entre o Pão de Açúcar e o Corcovado, com escalas no Pico do Papagaio ou no Dedo de Deus, passando sobre a Avenida Beira-Mar, raspando os altos edifícios da Avenida Central e as obras do porto, enchendo de assombro os moradores do Catumbi e do Morro do Pinto, conduzindo seu fantástico pássaro mecânico. 'Vamos lá, então!' Com mil diabos, esta é uma terra civilizada, e que Gastão de Almeida faça com seu aeroplano o que já fez o célebre Santos-Dumont . Mas aqui juramos e rejuramos que nem manietados ou amarrados lhe faremos companhia. Nada se compara a ficar em terra. É sempre mais seguro.*

Antes, porém, que Gastão de Almeida pudesse concretizar seus planos e sonhos, outro aspirante ao nobre título de "aviador", com um invento de sua própria autoria, ganharia a honra de voar pelos céus do Brasil.

Algo parecido ocorreu em nossa Argentina, com o voo de Guido Dinelli (um calabrês que morava em Tandil, na Província de Buenos Aires), em 25 de maio de 1904, no qual se deslocou num aeródino, embora os agoureiros de sempre tenham declarado que não se tratara de um voo. O propósito de Dinelli era prestar uma emocionada homenagem à Argentina, que o havia recebido de braços abertos. O voo foi experimentado por ele em diversas oportunidades e igualmente certificado por testemunhas presenciais, das quais se tomou declaração oral.

Hoje em dia, falar de voo e do que significa voar é muito simples e fácil, embora nunca se chegue a conhecer tudo, pois, a cada sequência de descobertas, se segue outra que supera, amplamente, a anterior. Mas falar de voar em 1910, e nestas latitudes, era um tanto estranho, pois as

façanhas aviatórias aconteciam na Europa e nos Estados Unidos, e as primeiras máquinas voadoras, para dizer a verdade, realizaram saltos e, não, voos propriamente ditos.

A Federação Aeronáutica Internacional (FAI), pouco tempo após sua fundação, em 1905, teve logicamente notícia do que ocorrera nos Estados Unidos, num 17 de dezembro de 1903, em Kitty Hawk, Carolina do Norte, quando os irmãos Wright "voaram", tendo adotado, em 1904, um sistema de catapultas para pôr o avião em voo.

Logo após ser criada, a FAI estipula regras que definem em que um voo deveria consistir e o que deveria ser considerado voo. Para ser reconhecido como tal, somente após o cumprimento de uma série de passos perfeitamente sequenciados:

1 – O aeroplano deveria sair do chão por seus próprios meios, sem nenhum tipo de ajuda, como catapultas, aeróstatos e outras.

2 – O deslocamento da aeronave deveria fazer-se sobre um piso plano, sem contar com a ajuda do vento.

3 – O aeroplano deveria percorrer, pelo ar, uma distância de, pelo menos, 100 metros de maneira contínua e sem, logicamente, tocar o chão.

4 – Uma comissão idônea e profissional deveria efetuar, de maneira independente, a respectiva verificação dos requisitos explicitados.

Foi assim que, obedecendo a esses parâmetros, o Primeiro Voo da Aviação Mundial na história foi realizado pelo Sr. Alberto Santos-Dumont, voando 220 metros, no dia 12 de novembro de 1906, com o *14-Bis*, em Paris.

O Dimitri inventor e pesquisador aeronáutico

O Sr. Evariste Sensaud de Lavaud – conhecido, no Brasil, como Barão Sensaud de Lavaud – chegou a Osasco, em 1898, junto com a mulher e o único filho do casal, Dimitri, um adolescente de 16

anos. Sensaud de Lavaud era um fidalgo francês que ostentava o título de Comendador.

Sensaud de Lavaud ostentava o grau acadêmico de Engenheiro Cerâmico, sendo ele próprio filho de industriais de Limoges, lugar que deve sua fama à fina porcelana francesa que ali se fabricava. Sua dedicação e um delicado esmero no processo de fabricação da cerâmica fizeram-no viajar a outros países, como a Turquia, por exemplo, onde chegou a montar uma indústria cerâmica importante, cujos produtos foram muito apreciados por sua delicadeza.

Nas imediações do Mar Negro, chegou a conhecer um grande número de pessoas de origem russa, entre as quais estava aquela que seria, mais tarde, sua mulher, uma belíssima jovem chamada Alexandrine Bogdanoff, ou, simplesmente, Sacha, como seus próximos a chamavam. Sacha era uma mulher doce, dotada de grande sensibilidade, que gostava de tocar música e que também se mostrava hábil com a paleta de pintura. Além disso, falava vários idiomas, devido, talvez, às inúmeras viagens que seu marido realizava. Sacha foi a segunda esposa de Sensaud.

Na época em que se casou (1879), Evariste era viúvo e tinha seis filhos do primeiro casamento. Esses filhos ficaram na França, aos cuidados de seu pai, o avô das crianças. Dimitri nasceria na Espanha, pois seu pai, após ter residido na Turquia, se estabelece na cidade de Valladolid, naquele país. Em Valladolid, montaria outra fábrica de cerâmica e, ao mesmo tempo, iniciaria uma produção de fazendas de origem francesa. Lá, nasce o único filho de seu segundo matrimônio, recebendo o nome do avô por parte de mãe, Dimitri Bogdanoff, como homenagem.

Dimitri foi autodidata em sua formação. Embora tivesse nascido na Espanha, considerava-se francês, aplicando o direito de sangue, e, não, o do solo, como seu pai. Realizou seus primeiros estudos escolares formais em colégios da Suíça e da Espanha. Possuía uma curiosidade sem limites, que se complementava com uma inteligência extraordinária e uma grande disciplina esportiva, particularmente, no futebol, ao qual acrescentava o xadrez, a esgrima e a equitação. Costumava realizar travessias náuticas pelo Rio Tietê, navegando da cidade de Osasco a São Paulo em embarcações construídas por suas próprias mãos.

Em tudo isso, era muito parecido com o nosso Newbery. Aficionado dos esportes e depois amante das experiências aéreas,

ajudou a consolidar a imagem dos aviadores daqueles tempos heroicos. No entanto, seu maior entusiasmo e dedicação foram reservados ao aprendizado da mecânica, conseguido de forma muito rápida, com um estudo solitário, em livros importados da Europa e do Brasil.

Tamanha era sua inteligência e persistência, bem como sua dedicação aos estudos, que se pode dizer que ele fez o curso de engenharia sozinho. Antecipou-se, sem dúvida, aos modernos sistemas de educação à distância. Este é um aspecto que deve ser ressaltado, pois a evolução de seus conhecimentos foi totalmente assistemática, e seu processo de aprendizagem foi liderado por ele mesmo, sem tutela ou orientação de nenhum professor.

É, porém, durante a primeira década do século XX, quando a aviação se transforma numa paixão e surgem máquinas voadoras, cada vez mais perfeitas e poderosas, que Dimitri descobre sua verdadeira vocação. Durante a adolescência, Dimitri ficou fascinado e muito entusiasmado com as experiências feitas com balões e dirigíveis. Certamente, foi uma circunstância muito particular que acendeu a chama de seu entusiasmo pela aviação: o fato de que, sem dúvida, os maiores estudos, neste campo, fossem dirigidos por um brasileiro, Alberto Santos-Dumont, o Pai da Aviação. Este insigne brasileiro, após ter-se convertido numa celebridade internacional, por sobrevoar Paris num dirigível, foi recebido, em 1903, de forma apoteótica, numa festa nunca vista no Brasil.

Aonde quer que se fosse, a conversa obrigatória, naqueles dias, era sobre dirigíveis, e palavras do jargão aeronáutico eram ouvidas em todos os ambientes e em todos os segmentos sociais do Brasil. Voltando à França, Santos-Dumont direciona suas experiências para o aeroplano. Em curto espaço de tempo, o brasileiro conseguiu impactar os parisienses com uma surpresa. No dia 23 de outubro de 1906 e, depois, em 12 de novembro, realiza, no *14-Bis*, os primeiros voos públicos a bordo de um aeroplano.

Naturalmente, isto é apenas o começo de uma parte mais que importante da história da humanidade. Num curto período de apenas três anos, assistiremos a realizações de grande envergadura no que se refere à aviação. No dia 13 de janeiro de 1908, o aviador Henry Farman, um inglês radicado na França, realizou o primeiro voo certificado por uma comissão externa, de um quilômetro de extensão num circuito

fechado, o que significou um grande progresso para a França e a humanidade.

Foi assim, portanto, que a exibição de Farman diante dos europeus lhes demonstraria que a máquina mais pesada que o ar era capaz não somente de levantar voo, mas também de ser manobrada do modo que seu ocupante quisesse, embora, na verdade, isto já fosse sabido desde a façanha do Pai da Aviação, Alberto Santos-Dumont, em 1906, como já assinalamos.

Passado algum tempo, Wilbur Wright realiza, nos Estados Unidos, a primeira demonstração de seu avião. Esta aeronave mostra uma incrível capacidade de manobra, que deixa entusiasmados os europeus. Wright fazia a apresentação de tal maneira, que dava a impressão de poder manter-se no ar o tempo que quisesse e fazer tudo o que sua capacidade psicofísica lhe permitisse, embora este último termo ainda não fosse conhecido naquela época. Comentava-se que os irmãos Wright voavam desde 1903, mas a verdade é que o primeiro voo feito à vista do público foi o realizado por Santos-Dumont.

Como sabemos pelo jornal inglês *Daily Mail*, aviadores franceses estavam pensando em enfrentar o desafio de atravessar o Canal da Mancha, porção de água de mar que separa a Inglaterra da França. Hubert Latheu foi o primeiro a tentar essa proeza naqueles anos, mas a tentativa se frustraria pela queda do avião no mar, no meio do caminho, após um voo acidentado, o que, felizmente, não lhe produziu nenhuma lesão. O segundo a tentar foi Louis Bleriot, que no mês de junho de 1909, conseguiria completar a travessia dessa estreita faixa de 31 km, partindo de Calais e pousando nas Ilhas Britânicas.

Aqui começa um dos primeiros passos importantes do que seria a globalização ou integração mundial, o qual, todavia, demonstra, também, que a Inglaterra, sendo uma ilha, tinha ficado relativamente alheia a algumas das circunstâncias que afetavam outros países, tanto na paz quanto na guerra. Mas isso não valeria para o avião, um instrumento moderno que se tornaria mensageiro da morte.

Surge a ideia de construir um avião brasileiro

Nosso personagem Dimitri encheu-se logo de entusiasmo, com

as notícias que chegavam da Europa, e procurou receber todas as publicações acerca da arte de voar. Estudou, detalhada e minuciosamente, os planos e compartimentos daquelas aeronaves de fins de 1908, o que o ajudou a conceber uma grande e revolucionária ideia, muito avançada para o Brasil de então. Essa ideia, da qual se convenceu com muita rapidez e que lhe rendeu muita satisfação, foi anunciada algum tempo depois: "Vou construir um avião". Após uma tramitação que começou com muitas dificuldades, ele consegue seu objetivo.

Dimitri, pessoa extremamente criativa e de grande visão, tencionava concretizar suas grandes e cambiantes ideias. Mantinha a esperança de que o Brasil pudesse progredir de forma mais acentuada que o restante do mundo. Esta era outra ideia revolucionária para aquela época. Estava convencido, contudo, de que deveria começar por fabricar uma máquina semelhante às do exterior. Já no começo de 1909, cristalizaram-se os primeiros traços dessa ideia: seria um monoplano.

Os monoplanos representavam a segunda geração de aeronaves, tendo sido a primeira constituída pelos biplanos de que faziam parte o *Flyer* dos irmãos Wright e o *14-Bis* de Santos-Dumont , junto com diversos outros construídos por Henry Farman entre 1906 e 1908. Hoje, pareceria insignificante tal consideração, mas, naqueles tempos, era um conceito totalmente inovador. Os biplanos se apoiam numa estrutura comum, enquanto o monoplano apresenta uma estrutura modificada para um plano apenas, o que era um tanto impensável na época.

O assunto, porém, não é tão simples como parece. A construção de um monoplano demanda uma maior exatidão nos cálculos por efetuar. Existe lógica no conceito apontado. No monoplano, há uma superfície alar de menos, e isso faria, necessariamente, com que a sustentação dentro do deslocamento da massa de ar, assumisse diferentes concepções no terreno da aerodinâmica. Uma das considerações mais importantes, no caso dos monoplanos, é que o peso da aeronave deveria diminuir de forma acentuada.

Em janeiro de 1907, Bleriot tentou construir um monoplano, mas topou com impedimentos incontornáveis: os controles de voo. Os existentes permitiriam ao avião dar alguns saltos de umas cinco jardas,

antes de se quebrar, sem chegar a voar, evidentemente. A história aeronáutica registra que o primeiro monoplano a voar foi o de Número 19, dirigido por Santos-Dumont, em meados de 1907.

O primeiro ultraleve da história seria o *Libélula*, tradução do nome francês *Demoiselle*. Pode-se assegurar, quase com toda a certeza, que essa foi uma das mais influentes construções de Santos-Dumont na história da aviação, embora tivesse voado apenas 220 jardas. Teríamos de esperar até 1909 para que, graças a algumas magistrais modificações introduzidas por ele, o voo se transformasse em realidade. Um grande triunfo, fiel expoente de um povo digno de ser imitado, liderado por Santos-Dumont, um grande gênio inventor, sem dúvida alguma.

Vemos, assim, que um grande número de características da aviação moderna, como a que temos e usufruímos hoje, surgem com o famoso *Demoiselle*. À guisa de exemplo, é digno de salientar que esse foi o primeiro aeródino a ter a direção – agora se chama leme e profundor – situada na popa, como acontece hoje em dia, na imensa maioria dos aviões. Levando-se em consideração sua grande leveza e delicadeza, o *Demoiselle* deve ser considerado o primeiro ultraleve da história da aeronáutica mundial.

Dimitri, atento a todos os avanços de que tomava conhecimento por leituras, no Brasil, começa a desenhar seu projeto de avião lá pelo ano de 1909. Curiosamente, porém, não adotou os grandes avanços técnicos, alcançados por Santos-Dumont, preferindo tomar, como modelo, um *Bleriot*. Este tipo de aeródino atravessaria o Canal da Mancha nesse mesmo ano. E aqui exporei um fato mais que curioso e importante, que parece estar relacionado com nossa narrativa.

Em 9 de abril de 1909, em seu famoso artigo "A Aeronáutica", Jorge Alejandro Newbery, esse intrépido engenheiro mecânico e eletricista, formado nos Estados Unidos, enuncia a ideia que tão bem germinaria depois, na Argentina. Dizia: *A nação possuidora da máquina aérea mais perfeita será, daí em diante, o árbitro supremo e absoluto das demais, devido ao imenso poder de que poderá dispor.* Tal conceito foi proferido antes que o fizessem os assim chamados países centrais, mas, lamentavelmente,

não é conhecido no mundo como de Newbery, mas como se fosse dos que, naqueles países, depois o repetiram.

Deve-se destacar que o avião concebido por Dimitri não foi, de modo algum, uma cópia do de Bleriot. Este modelo brasileiro incorporaria um grande número de inovações bastante avançadas para a época, e que, depois, foram entregues à consideração do mundo aeronáutico. Apresentava algo que ainda se considera revolucionário em nossos dias: os "planos-asas", que não eram fixos, mas móveis, um conceito totalmente inovador. Isso representava, para a aeronáutica, um grande progresso, já que, podendo o piloto alterar os planos, poderia variar o ângulo de ataque, com a lógica incidência na sustentação dentro da massa de ar. Essa possibilidade permitiria, como se pode deduzir, um deslizamento melhor e uma otimização adequada para o aeródino.

Na atualidade, a NASA está pesquisando esse tipo de planos móveis, acionados por um computador ultramoderno em lugar do piloto, o que permitiria, lá pelo ano 2050, alcançar velocidades próximas a 11.000 km por hora. Dentro desse projeto, chegou-se a experimentar essa novidade durante alguns segundos, com resultados francamente animadores, que encorajam o seu prosseguimento. É assim que a história aeronáutica, a evolução das aeronaves, sua tecnologia se vão formando na pirâmide do saber, sobre conhecimentos já existentes.

Dimitri teve ideias avançadas, mesmo com relação aos nossos dias. Cada versão de um modelo dá continuidade a uma linha de desenvolvimento, que tende sempre a melhorar, quase sem ter antecedentes, salvo alguns poucos estudos e escritos que chegavam, com atraso, a esta parte do mundo. Pode-se afirmar que, em certos momentos, a indústria aeronáutica deu verdadeiros saltos em seus desenhos, e esses saltos foram tão notáveis que se tornaram verdadeiros acontecimentos, como, por exemplo, o surgimento, em 1913, com Sikorsky, do primeiro avião civil com cabine fechada, como também, o primeiro de passageiros.

Dimitri deu um salto na tecnologia aeronáutica da época, governando os perfis dos planos. Talvez essa tecnologia tenha sido

uma das remotas antecessoras das que hoje se estão estudando no Centro Langley de Investigações da NASA, com grandes avanços nos vetores conceituais de veículos espaciais e de tecnologia revolucionária.

E não estamos aqui misturando alhos com bugalhos, como diria algum cético, desses que sempre duvidam e que, em sua mediocridade intelectual e falta de humildade, atribuem deméritos a tudo aquilo que não sai de sua mente. Talvez Dimitri, mesmo em seu limitado campo de visão de 1909, tivesse podido chegar a um panorama totalmente novo, caso houvesse continuado a estudar os fatores evolutivos assinalados.

Na atualidade, as investigações relativas à fabricação dos planos tendem ao uso de materiais e ativadores que, de forma "inteligente", serão totalmente integrados entre si, ou melhor, unidos em perfeita simbiose, e proverão planos que não haverão de ter, talvez, nenhum precedente técnico. É assim que os ultramodernos planos reagirão de forma constante, como se fossem nervos nas asas de um pássaro, medindo, de forma contínua, a pressão que o fluxo da massa de ar exerce sobre a superfície completa do plano. Será quase idêntico aos movimentos das asas de um pássaro, mediante os quais o animal orienta, instintivamente, as diferentes penas delas para controlar o voo. Isso será acoplado a um motor adicional, chamado *ramjet*, que proverá o impulso necessário, queimando combustível depois que o motor principal tiver feito o avião atingir velocidades subsônicas.

Já o *scramjet* é o *ramjet* com combustão supersônica, que há de funcionar usando o oxigênio que emana do motor de velocidades supersônicas, para acender o combustível de hidrogênio. Durante 12 segundos, alcançaram-se, como já se expressou, 11.000 km por hora, ou seja, 10 vezes a velocidade do som! Talvez Dimitri tenha sido um dos pioneiros dessa importante tecnologia, que se foi sofisticando com o passar dos anos.

Primeiramente, Dimitri batizou sua aeronave com seu próprio nome. Depois, optou por chamá-la *São Paulo*, em homenagem ao Estado do Brasil onde o aparelho tinha sido construído.

Fabricado no Brasil

Imaginemo-nos vivendo na primeira década do século XX. A isso, acrescentemos que todas as peças foram fabricadas em São Paulo, da fuselagem até o motor. Este é um dos fatores destacados, de importância, de Dimitri. Ele desejava desenvolver a indústria aeronáutica de forma integral e, não, apenas montar o que era fabricado no exterior.

Eis aqui, já desde os primeiros passos na aviação, um dos grandes pilares do Brasil, como fabricante de aeronaves, que hoje inundam o planeta. Nota-se, talvez, nesse espírito inovador e batalhador, a centelha do trabalho fecundo que, tempo depois, daria nascimento à Embraer. Esta empresa é um grande motivo de orgulho para a nação brasileira.

Dimitri decidiu que seria, no centro de São Paulo, que todas as peças do motor seriam totalmente modeladas, torneadas e montadas, uma vez que, já desde aquele tempo, o Brasil mostrava clara tendência para o mais significativo, para fatos concretos, sem perder tempo com palavreado vazio. Não é em vão que sua bandeira ostenta, no centro, o lema "Ordem e Progresso".

Dada a conhecer a notícia da construção do aeroplano, a imprensa se interessou por ela. Em 3 de outubro de 1909, é publicada a primeira reportagem sobre o mencionado projeto. O texto dessa reportagem destaca que o construtor da máquina é um conhecido engenheiro e esportista que estava disposto a enfrentar um grande desafio.

A aeronave, propriamente dita, estava sendo feita de madeira. Seu esqueleto era composto de sarrafos finos de pinho, os planos (asas) eram de cedro e a hélice, também de madeira, obviamente. Tubos de cobre conectavam o motor com o tanque de combustível, um composto de gasolina e óleo. O depósito de combustível ficava na parte superior do motor. Como é natural, aquele talvez impensável projeto vai tomando corpo e, à medida que o tempo passa, vai atraindo a atenção da imprensa brasileira, que, até então, só se preocupava com o que acontecia no exterior.

O primeiro texto publicado destaca, principalmente, o esforço de

Dimitri, que é citado como um reconhecido *sportsman* e engenheiro. O esforço final era por conectar a hélice propulsora com o restante do avião, fato que se publica um dia após a primeira notícia, em 10 de outubro de 1909.

A expectativa popular passou a crescer cada vez mais, atingindo todas as classes sociais. No entanto, começaram a surgir problemas: Dimitri e Pellegatti não tinham as condições que permitissem o voo prolongado. As dúvidas cresciam, e era necessário aguçar a mente para consegui-lo. Essas dificuldades fizeram com que o projeto fosse momentaneamente suspenso, mas os entusiastas idealizadores não desistiram e, com sua aguda inteligência e criatividade, perseveraram na busca de alternativas.

O esforço teve sua recompensa. Após as festividades de Ano Novo, esse já genial inventor conseguiu fazer o motor funcionar durante duas horas, sem interrupção de nenhum tipo, naturalmente, em terra. O ânimo, então, se restabeleceu, enchendo, de novos brios, aqueles corações brasileiros. Aproveitando o bom momento, anunciaram que o teste seria feito no dia 7 de janeiro, em Osasco.

Primeiro voo, na América ibérica, de um mais pesado que o ar a motor, não certificado

Acostumados a participar à distância dos triunfos de Santos-Dumont na longínqua França, qual não seria a surpresa dos brasileiros ao saber que, em seu próprio território, se estava preparando a realização de uma façanha aviatória? Tal façanha seria o primeiro vôo, em solo pátrio, de um artefato mais pesado que o ar. Lamentavelmente, ali não compareceria nenhuma autoridade que pudesse certificar o que seria efetivamente realizado.

Já se sabia o que iria acontecer, e o jornal *O Estado de S. Paulo*, imediatamente, enviou seus *reporters* (como se dizia naquela época) para "cobrir o evento", com a expectativa anteriormente descrita.

O dia 7 de janeiro começou bem cedo, para Dimitri e Pellegatti: antes

das cinco da manhã, já estavam mexendo em seu avião, febrilmente, sem deixar escapar nenhum detalhe. Havia uma infinidade de detalhes por verificar. A incerteza, fundada no desejo de ter uma segurança adequada, pairava no ar. De positivo, havia o teste realizado no dia 3 do mesmo mês, no qual o motor, felizmente, superou duas horas de funcionamento contínuo.

Mas aqui chegamos à grande pergunta: e se isso não se repetisse? E se parasse de funcionar em plena decolagem ou durante a travessia, por mais curta que fosse? O fiasco seria maior, porque para o público *O triunfo é o pai das vitórias, mas as derrotas são órfãs,* conforme dizia Napoleão. O fracasso acarretaria o descrédito total.

Para aquela época, fazer com que um motor funcionasse por tanto tempo era um desafio, de qualquer forma que se veja. No Brasil, ainda não havia tecnologia própria e, portanto, tudo dependia de prolongados ensaios à base de tentativa e erro, feitos de forma exaustiva e persistente. Um dos muitos problemas delicados e, talvez, o maior, era o de o motor não ter refrigeração suficiente. A solução seria introduzir um sistema de refrigeração à água, pura e simplesmente. Porém... teria de ser o mais leve possível. O ideal seria que a refrigeração fosse a ar, talvez, por pressão dinâmica ou com seu próprio ar. O que finalmente se fez, adotando esse tipo de refrigeração.

Assim é que, às 5h45 dessa manhã, tudo estava pronto, afiado como um escalpelo. O ambiente fervia com o entusiasmo reinante, com a presença dos aviadores, do próprio avião, e o grande público que reverberava ao sentir-se perto de ver um grande acontecimento.

Às 5h50, a aeronave começa sua corrida para decolar no "aeródromo" improvisado, com Dimitri no comando. O público começa a delirar de entusiasmo. Finalmente, ele veria, com seus próprios olhos, o que contavam as publicações que atravessavam o Atlântico e alimentavam sua imaginação até limites inimagináveis.

O campo apresentava um declive, que servia para aumentar a velocidade do aparelho, provocando uma diferença de pressão entre o intradorso (*lower camber*) e o extradorso (*upper camber*) das asas. O avião continuava

a aumentar a velocidade enquanto era, avidamente, acompanhado pelo público ali reunido. Após ter percorrido, aproximadamente, 70 metros, o piloto começa a "chamar" o avião a decolar. A aeronave... voa, sim, voa, para assombro de todos os presentes, que lançam os chapéus para o alto, manifestando-se numa algaravia plena de felicidade.

Isso, descrito dessa forma, dá a impressão de estarmos falando de um longo voo, mas não foi assim. Durou apenas seis segundos e 18 décimos, percorrendo, no ar, uma distância de 103 m a 11 pés de altitude, até manifestar-se a tão temida falha do motor em pleno voo. Dimitri, como se pode deduzir, não pôde controlar a queda, e a "aterrissagem" foi acidentada, quebrando-se parte da aeronave.

Os espectadores acorreram em seu socorro, acreditando que estivesse ferido, mas ele estava ileso. Após ter entrado para a história, o jovem inventor não apresentava nem sequer um arranhão. Não se podia dizer, porém, o mesmo de seu aeroplano, com o qual seria simplesmente impossível tentar outros voos nesse dia. Como uma ave ferida, deveria descansar em terra, à espera de uma nova oportunidade.

A tristeza lhe invade o coração, mas, não, o desânimo. O importante era que havia voado, conquistando um grande êxito para seu país, êxito duplo, pois tinha sido obtido, utilizando uma aeronave brasileira, construída, na maior parte, no país irmão.

Foi dessa forma que se realizou o primeiro voo no Brasil, acontecimento marcante na aviação da América do Sul e do mundo, mas que, de forma lamentável, não pôde ser certificado por nenhuma autoridade local, pela simples razão de que... não existia essa autoridade.

Quanta não seria a glória para este homem, por ter sulcado, pela primeira vez, os espaços celestes do Brasil? Como não sentir o "afago da fama" e o reconhecimento de seus compatriotas?

Considerações finais

Em 1905, foi criada a FAI, Federação Aeronáutica Internacional,

que haveria de fixar as pautas normativas quanto ao que se deveria considerar voo: decolar usando apenas seus próprios meios motrizes e realizar o que, hoje, conhecemos como circuito – que, obviamente, não tinha esse nome na época – e à vista do público. Isso foi o que, efetivamente, realizou Santos-Dumont no dia 23 de outubro de 1906.

Mas por que tratar novamente o já relatado anteriormente? Vejamos o que realmente aconteceu no Brasil. Efetivamente, Dimitri voou, mas sem certificação alguma, uma vez que esta ainda não tinha sido criada, como já disse, por não existir. Não existia nenhuma autoridade aeronáutica no Brasil. Mas seria estúpido negar um fato que se realizou publicamente, na presença de testemunhas oculares. Caso contrário, muitos não seriam considerados inventores, enquanto os produtos de seu engenho não fossem "certificados".

Na Argentina, em 30 de janeiro de 1910, o aviador italiano Ponzelli leva a efeito um voo, que não foi certificado pelo Aeroclub Argentino, carecendo, portanto, de validade efetiva. O voo, contudo, ocorreu.

Em 6 de fevereiro daquele ano, uma semana depois, protagonizado pelo engenheiro e aviador estrangeiro de origem francesa, Bregi, tem lugar o primeiro voo a motor sobre Longchamps (Província de Buenos Aires), devidamente certificado pelo Aeroclub Argentino, do qual fazia parte Jorge Alejandro Newbery. Graças a isso e apenas por isso, Longchamps será o "Berço do Voo a Motor Certificado da América do Sul".

Se o Brasil tivesse criado seu aeroclube, ou outra instituição semelhante, o voo de Dimitri teria sido o primeiro, consagrando Osasco como o já citado "Berço". Limitando-nos, porém, ao que efetivamente aconteceu, Osasco será considerada como o "Berço do voo a motor não certificado na América do Sul", o que deverá ser proclamado pelo país irmão em época oportuna.

O acima exposto constitui uma notável singularidade histórica, que é passível de descrição, de forma simples e real, sem arabescos e nem meandros históricos. Foi *lo que pasó* (o que aconteceu), no dizer de Ortega y Gasset.

E devo assinalar, ainda, que o realizado por Dimitri tem mais valor que o feito por Bregi. Por quê? Muito simples: foi realizado com uma aeronave construída no Brasil e, não, importada, como a de Bregi. Foi produto do engenho dos filhos do país e, por extensão, dos sul-americanos, que demonstraram, assim, ao construir as próprias aeronaves, sua grande capacidade na arte de voar.

Dimitri Sensaud de Lavaud, nascido em 1882, faleceu em 1947. Seus restos repousam na França. O Brasil tem o dever de resgatá-lo de seu ostracismo histórico, e é isso o que aqui estou fazendo, tentando dá-lo a conhecer ao mundo. A história, Mãe das Ciências, o tem agora presente.

O Professor Salvador Roberto Martínez é Comandante Mayor Aviador, Presidente do Instituto Nacional Newberiano (Argentina), Secretário Geral Permanente da "Federación Iberoamericana de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales" e Membro Correspondente do INCAER.

Da cabine do INCAER, um voo na história: Ações heroicas no Congo – a FAB na Força de Paz

Marco Aurélio de Mattos

Militares da Força Aérea Brasileira operando por quatro anos, no Congo, enfrentaram riscos de morte, foram atingidos por fogo aéreo e reagiram com ações arrojadas, salvando civis ameaçados de massacre.

1-Antecedentes

A Independência do Congo, terceiro país em extensão do continente africano, foi proclamada, precipitadamente, em junho de 1960. Apesar da grandeza territorial, o país ainda não era uma nação. Katanga, uma rica região em materiais estratégicos (cobalto, cobre, estanho, rádio, urânio e diamantes), possuía 10% da população produzindo 50% do PIB. Desse território, saiu o urânio para a construção de bombas atômicas.

Duas semanas após a independência, explodiu uma guerra civil cruenta, com bárbaros massacres étnicos. Entre as razões do conflito, estavam as diversas etnias, os diferentes grupos linguísticos, o despreparo dos naturais para a organização estatal, a ambição e a sede humana pelo poder.

O governo instituído enfrentou as forças rebeldes separatistas do interior, com sede na cidade de Katanga. Esse quadro foi agravado pelos ex-colonizadores europeus que, à revelia do governo do primeiro ministro congolês, Patrice Émery Lumumba, deixaram 10.000 soldados para a defesa dos bens e dos cidadãos belgas.

Nessa situação caótica, a nova república recorreu à Organização das Nações Unidas (ONU), solicitando a intervenção de uma força multinacional para a manutenção da paz. A ONU, confrontando a difícil situação vivida no país, enviou tropas de 14 países e peritos para a reorganização dos serviços públicos.

2- Os contingentes brasileiros

O Brasil participou, por solicitação do conselho de segurança da ONU, com quatro contingentes que totalizaram 179 militares da FAB (69 oficiais e 110 suboficiais, sargentos e cabos), entre os anos de 1960 e 1964.

O primeiro contingente ficou sediado na cidade de Ndolo – Léopoldville, hoje Kinshasa. Os brasileiros participaram das tripulações internacionais de C-47 no 1º Esquadrão, empenhado em missões de transporte de material logístico, medicamentos e mantimentos, da evacuação de população, do transporte de refugiados, do rodízio de tropas, de reconhecimento aéreo e de lançamento de folhetos. O comandante desse contingente foi o Major-Aviador Alfredo Henrique Berenguer César.

Porta do Comando do 1º Esquadrão de Aeronaves Douglas C-47, com as bandeiras nacionais pintadas em cima da porta de entrada: Brasil (à direita), Argentina, Etiópia, Índia, Iugoslávia e Noruega.

O 1º Contingente da Força Aérea Brasileira designado para servir na ONUC compunha-se dos seguintes oficiais: sentados, da esquerda para direita, Capitão Tancredo Ferreira Filho, Capitão Raul de Souza Carvalho, Major Alfredo Berenguer César, Capitão Marco Aurélio Tavares e Capitão Roberto Messeder; em pé, Capitão Paulo de Tarso Albuquerque Araújo, Capitão Joaquim Francisco Lins de Araújo, Tenente Silvio Barreto Viana, Tenente Volnei Monclaro Menna Barreto e Tenente Sérgio Luiz Millon.

Os C-47 eram muito usados pela FAB no Brasil, o que permitiu uma rápida adaptação das tripulações brasileiras às aeronaves da ONUC, algo de grande valia para o êxito das operações aéreas.

O segundo contingente, comandado pelo Major-Aviador Hélio da Costa Campos, passou por momentos preocupantes. Nessa época, as forças rebeldes voavam três aeronaves a jato, pilotadas por mercenários, as quais começaram a "reinar" soberanas. As aeronaves eram as francesas *Fouga-Magister* que estavam armadas e estabeleceram a superioridade aérea em detrimento das aeronaves de transporte da ONU. Uma dessas aeronaves sofreu perda total em acidente, outra foi apreendida no campo de Kamina e a terceira causou danos consideráveis.

Os aviões de transporte Fairchild C-119 usados pela ONUC.

Quando cruzava os céus do Congo, à noite, para evitar a ação predadora dos *Fouga-Magister* dos rebeldes, o Secretário-Geral da ONU, Dag Hammarskjöld, veio a falecer, quando a aeronave que o transportava colidiu com o solo, a 15 km do seu destino, na Rodésia do Norte, causando verdadeira comoção na mídia (18 de setembro de 1961).

Fouga-Magister da aviação mercenária capturado pelas tropas da ONUC em Kamina.

Esse contingente passou por situações de grande perigo, que culminaram com um ataque do *Fouga-Magister*, pilotado por mercenário das forças rebeldes, que atingiu e incendiou um DC-4 estacionado em Elisabethville, ao lado do C-47 209, tripulado por brasileiros.

Ao defrontar-se com o incêndio que ameaçava a aeronave sob sua responsabilidade, o Tenente-Aviador Werther Souza Aguiar Temporal, em tentativa heroica, entrou no C-47, deu a partida e começou a taxiar para longe da aeronave incendiada. O piloto de caça, mercenário estrangeiro, retornou atirando contra o indefeso C-47, que ficou totalmente destruído com o ataque, deixando o Tenente Temporal ferido por estilhaços nas costelas e em um dos braços, por

O Aerporto de Elizabethville é atacado por Fouga-Magister mercenário em 15 de setembro de 1961. O Tenente Werther Temporal rolou seu C-47 (no primeiro plano da foto) para longe do avião em chamas, sendo ferido durante a manobra.

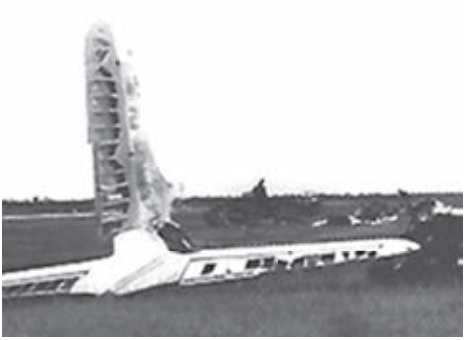
sorte, sem muita gravidade. Mais tarde, em voo, o Tenente Temporal voltou a ser atingindo pelas metralhadoras do *Fouga-Magister* e recebeu a condecoração **Cruz de Sangue**, inédita para os brasileiros, após a Segunda Guerra Mundial.[1]

Tenente Temporal com seu C-47 em terreno descampado.

Tenente Temporal recuperando-se de seus ferimentos após salvar seu C-47 do pátio atacado pela aviação mercenária.

[1]. *Nota do editor: o Tenente-Coronel Temporal faleceu em 26 de novembro de 2012, na cidade do Rio de Janeiro – RJ, antes do fechamento desta edição.*

Em razão dessa patente superioridade aérea dos rebeldes, aeronaves de combate foram incorporadas às forças da ONU: dez caças, sendo cinco F-86 da Etiópia, cinco *Saab* J-29 suecos, e cinco bombardeiros *Camberra* da Índia.



Destroços da aeronave DC-4 destruída durante ataque de um Fouga-Magister ao Aeroporto de Elizabethville, em 15 de setembro de 1961.

Tenente Temporal, de metralhadora em punho, cumpre missão de transporte de pessoas e cargas no Congo.

A Suécia cedeu uma esquadrilha de aviões Saab J-29, para fazer face aos Fouga-Magister da Província separatista de Katanga.

A Etiópia colocou à disposição cinco caças Sabre F-86 para combater a aviação mercenária de Katanga.

A Índia cedeu um esquadrão de bombardeios leves Camberra, que foram responsáveis, em larga medida, pela destruição no solo da aviação da Província rebelde de Katanga.

O resultado de ataque dos bombardeios leves indianos Camberra sobre o Aeroporto Elizabethville, quando se encontrava sob controle das forças rebeldes.

O terceiro contingente foi comandado pelo Tenente-Coronel-Aviador Francisco Bachá. Esse oficial desempenhou o Comando do Esquadrão de C-47 e a Chefia de Operações da Base Aérea de N' Dijili, principal Base da ONU.

O efetivo da ONU atingiu a marca de 18.000 homens. Uma das suas aeronaves, com tropas suecas, foi abatida por fogo antiaéreo, próximo a Katanga, em 20 de setembro de 1962.

Terceiro contingente da FAB em formatura na Base Aérea de N'dijili, em Léopoldville.

Capitão Murilo Santos em missão no interior do Congo.

O quarto contingente, sob o Comando do Tenente-Coronel-Aviador Hélio Langsch Keller, operou até o 1º trimestre de 1964. A situação nacional estava extremamente delicada, pois as forças de paz da ONU lograram êxito na manutenção da integridade territorial e na independência política do Estado; no entanto, diversas atrocidades continuavam acontecendo entre os civis e contra as forças de paz. Pela primeira vez, um contingente da ONU teve perdas de cerca de 250 homens de seu efetivo. Em quatro anos de operações, os gastos da organização superaram US$ 402.000.000,00.

Uma ação notável para a história de nossa Força Aérea ocorreu nessa época, quando freiras norte-americanas foram resgatadas de uma tribo enfurecida de congoleses. Dois helicópteros levantaram voo com as religiosas, quando um deles, pilotado pelo Tenente-Aviador Ércio Braga e o Terceiro-Sargento-Mecânico João Martins Capela Jr., sofreu uma pane e voltou em emergência, para o solo. Imediatamente, o Tenente-Aviador Milton Naranjo, tendo como tripulante o Sargento-Mecânico Wilibaldo Moreira Santos, pilotando o outro helicóptero, retornou e pousou ao lado do helicóptero avariado, salvando a tripulação e passageiros de um linchamento iminente. Esse evento foi mencionado em carta do presidente americano, Lyndon Johnson, ao Secretário-Geral U Thant, da ONU.

Os helicópteros H-19 prestavam apoio logístico aos contingentes militares no terreno e eram também usados para fins de salvamento e resgate.

Num conflito em que o número de mortes aproximou-se dos 100.000 óbitos violentos, a Força Aérea Brasileira cumpriu missões variadas sob fogo aéreo e antiaéreo, e seus oficiais assumiram comandos importantes na zona de guerra. A grande experiência dos pilotos e mecânicos com o C-47, a coragem dos integrantes da FAB e, ainda, a semelhança meteorológica e geográfica do Teatro de Operações congolês com as do Brasil contribuíram para o excelente conceito construído por nosso País, no cenário internacional, à época.

Foi a consagração de mais uma bela página da história da Força Aérea Brasileira, com matizes de brilho e coragem de seus militares... **conhecê-la é honrar as nossas tradições.**

O autor é Coronel- Aviador da Reserva e pesquisador do INCAER.

O Museu Aeroespacial
O Poder Narrativo das Exposições Itinerantes

Sahara Burity Fernandez Cyrino

"A História não é só Cronologia"

Alexandre Herculano
(1810 - 1877)

O Museu Aeroespacial tem levado, aos principais aeroportos do país, exposições que relembram conquistas, feitos pioneiros e fatos que revolucionaram a história da aviação no Brasil e no mundo.

A partir de 2006, foram apresentados temas como: "O Centenário do 14-Bis", "Bartolomeu de Gusmão — Trezentos Anos", "Nero Moura — Cem Anos" e, em 2012, nos aeroportos Internacional Antonio Carlos Jobim e Santos-Dumont: "Campo dos Afonsos — Cem Anos de Aviação".

As visitas são acompanhadas por um educador da Força Aérea Brasileira com o objetivo de despertar a curiosidade científica, socializar o conhecimento, fazer emergir vocações, enaltecer personalidades e destacar o impacto da aviação sobre a vida das pessoas.

O poder narrativo dessas exposições extrapola os muros do museu e oportuniza o acesso a visitantes que não teriam condições de ver, por exemplo, um engenho do início do século passado, criado por Santos-Dumont, ou um objeto raro, oriundo da guerra.

Durante as exposições, surgem relatos emocionados, como o caso de um aviador que foi surpreendido ao ver sua fotografia em plena campanha na 2ª Guerra Mundial, ainda jovem, sem saber, naquela época, que entraria para as páginas da história do Brasil.

Assim, as exposições itinerantes vêm despertando valores de patriotismo tão importantes para a interface dos dias atuais.

"Centenário do 14-BIS" – 2006
Aeroporto Santos Dumont – RJ

"Bartolomeu de Gusmão – 300 anos" – 2009
Aeroporto dos Guararapes – PE

"Nero Moura – 100 anos" – 2010
Aeroporto Salgado Filho – RS

"Campo dos Afonsos – 100 anos de aviação" – 2012
Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim

A autora é Tenente-Coronel Museóloga e Chefe da Divisão de Museologia do Museu Aeroespacial

A Biblioteca do INCAER

Nair de Laia

Como vem acontecendo, estamos informando aos nossos leitores, em pequenas doses, do que é composto o nosso acervo, pequeno em quantidade, mas enorme em qualidade. O destaque, desta vez, fica por conta de uma Revista muito querida por todos os militares que passaram pela Escola de Aeronáutica e pela Academia da Força Aérea, pois relata a trajetória de cada turma durante sua formação.

ESQUADRILHA

A REVISTA ESQUADRILHA é uma joia na lembrança de todos. E a nossa biblioteca possui cerca de 30 exemplares desse periódico, principalmente os primeiros números, o que hoje é uma raridade. Esta coleção está disponível para consulta em nossa biblioteca, devendo ser tomadas algumas precauções quanto ao manuseio de alguns exemplares, pela idade do material.

Retratamos, aqui, a capa e a página de rosto da nº 1, de dezembro de 1941.

Livros Recebidos

Neste período, continuamos a receber doações de livros, revistas e publicações diversas, de interesse aeronáutico e histórico em geral, das quais destacamos:

De: Sr. Eloy Martín
LOS OJOS DEL ÁGUILA BLANCA: Robert Adolfo Chodasiewicz. Eloy Martín, 2010

De: Sr. Arthur Nehrer
ASAS PRATEADAS, Heloísa H. Périssé, 2010

De: Dr. Carlos dos Santos Pinheiro
HISTÓRIA DA AEROFILA NO BRASIL. Carlos dos Santos Pinheiro

AVIADORAS PIONEIRAS. Carlos dos Santos Pinheiro

De: Com. (R) D. Oscar Luis Aranda Durañona
VUELO DEL CÓNDOR: FUERZA AÉREA ARGENTINA 1912-2012 : cien años protegiendo nuestro cielo. Oscar Luis Aranda Durañona, 2012

De: Cel Av Renato Paiva Lamounier
MANUAL DE INSTRUÇÃO TEÓRICA. Brasil. Ministério da Aeronáutica

De: Sr. Fabrício Fernandes
ROSA HELENA SHORLING: Além da folha de vento. Fabrício Fernandes

De: FIDEHAE
CIEN AÑOS DE AVIACIÓN EM MONTERREY: **1911-2011**. Manuel Ruiz Romero

ASÍ SE VA A LÃS ALTURAS. Fuerza Aérea Colombiana

MARCAS Y NACIONALIDAD: Historia de La identificacion de aeronaves civiles em La República Argentina. Francisco Halbritter

CONSTRUIMOS AYER LA GRANDEZA DEL MAÑANA. Fuerza Aérea Del Perú

CLUBE DO LIVRO

O Clube do Livro é responsável por vender e distribuir obras de autores civis e militares, publicadas pelo INCAER, ou com a sua chancela, sob o título de "Coleção Aeronáutica", ou livros sobre assuntos diversos, relacionados com a história militar em geral.

A Coleção Aeronáutica nasceu para registrar os fatos e personagens mais significativos no meio aeronáutico, ampliar o conhecimento sobre o Poder Aeroespacial, pela leitura de autores clássicos e especializados, e estimular o surgimento de escritores civis e militares especializados em História da Aviação.

Novos títulos disponíveis para aquisição:

ROSA HELENA SHORLING: além da folha de vento. Fabrício Fernandes, 2012

1910 – O FIM DA CHIBATA: vítimas ou algozes. Cláudio da Costa Braga, 2010

A GUERRA DA LAGOSTA. Cláudio da Costa Braga, 2004

O ÚLTIMO BAILE DO IMPÉRIO: o baile da Ilha Fiscal. Cláudio da Costa Braga, 2007

A venda de livros é feita por preço de custo, na sede do INCAER:

Praça Marechal Âncora, 15–A – Centro
Rio de Janeiro – RJ – CEP 20021-200,
pelos telefones: (21) 2101-4967 / 2101-4966

Ou pelo correio eletrônico: clubedolivro@incaer.aer.mil.br

A autora é Bibliotecária e Chefe da Biblioteca do INCAER.

COLEÇÃO AERONÁUTICA DO INCAER

SÉRIE

HISTÓRIA GERAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

VOL. 1 – Dos Primórdios até 1920.
VOL. 2 – De 1921 às Vésperas da Criação do Ministério da Aeronáutica.
VOL. 3 – Da Criação do Ministério da Aeronáutica ao Final da Segunda Guerra Mundial.
VOL. 4 – Janeiro de 1946 a Janeiro de 1956 – Após o Término da Segunda Guerra Mundial até a Posse do Dr. Juscelino Kubitschek como Presidente da República.

SÉRIE

HISTÓRIA SETORIAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

1 – Santos-Dumont e a Conquista do Ar – Aluízio Napoleão
2 – Santos-Dumont and the Conquest of the Air – Aluízio Napoleão
3 – Senta a Pua! – Rui Moreira Lima
4 – Santos-Dumont – História e Iconografia – Fernando Hippólyto da Costa
5 – Com a 1ª ELO na Itália – Fausto Vasques Villanova
6 – Força Aérea Brasileira 1941-1961 – Como eu a vi – J. E. Magalhães Motta
7 – A Última Guerra Romântica – Memórias de um Piloto de Patrulha – Ivo Gastaldoni
8 – Asas ao Vento – Newton Braga
9 – Os Bombardeiros A-20 no Brasil – Gustavo Wetsch
10 – História do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – Flávio José Martins
11 – Ministros da Aeronáutica 1941-1985 – João Vieira de Sousa
12 – P-47 B4 – O Avião do Dorneles – J. E. Magalhães Motta
13 – Os Primeiros Anos do 1º/14º GAv – Marion de Oliveira Peixoto
14 – Alberto Santos-Dumont – Oscar Fernández Brital
15 – Translado de Aeronaves Militares – J. E. Magalhães Motta
16 – Lockheed PV-1 "Ventura" – J. E. Magalhães Motta
17 – O Esquadrão Pelicano em Cumbica – 2º/10º GAv – Adéele Migon
18 – Base Aérea do Recife – Primórdios e Envolvimento na 2ª Guerra Mundial – Fernando Hippólyto da Costa
19 – Gaviões de Penacho – Lysias Rodrigues
20 – CESSNA AT-17 – J. E. Magalhães Motta
21 – A Pata-Choca – José de Carvalho
22 – Os Primórdios da Atividade Espacial na Aeronáutica – Ivan Janvrot Miranda
23 – Aviação Embarcada – José de Carvalho

24 – O P-16 Tracker e a Aviação Embarcada – Laércio Becker
25 – Tempos de Gloster e Catalina – Marion de Oliveira Peixoto

SÉRIE

ARTE MILITAR E PODER AEROESPACIAL

1 – A Vitória pela Força Aérea – A. P. Seversky
2 – O Domínio do Ar – Giulio Douhet
3 – A Evolução do Poder Aéreo – Murillo Santos
4 – Aeroportos e Desenvolvimento – Adyr da Silva
5 – O Caminho da Profissionalização das Forças Armadas – Murillo Santos
6 – A Psicologia e um novo Conceito de Guerra – Nelson de Abreu O' de Almeida
7 – Emprego Estratégico do Poder Aéreo – J. E. Magalhães Motta
8 – Da Estratégia – O Patamar do Triunfo – Ivan Zanoni Hausen

SÉRIE

CULTURA GERAL E TEMAS DO INTERESSE DA AERONÁUTICA

1 – A Linha, de Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry e dos seus companheiros de Epopéia – Jean-Gérard Fleury
2 – Memórias de um Piloto de Linha – Coriolano Luiz Tenan
3 – Ases ou Loucos? – Geraldo Guimarães Guerra
4 – De Vôos e de Sonhos – Marina Frazão
5 – Anesia – Augusto Lima Neto
6 – Aviação de Outrora – Coriolano Luiz Tenan
7 – O Vermelhinho – O Pequeno Avião que Desbravou o Brasil – Ricardo Nicoll
8 – Eu vi, vivi ou me contaram – Carlos P. Aché Assumpção
9 – Síntese Cronológica da Aeronáutica Brasileira (1685–1941) – Fernando Hippólyto da Costa
10 – O Roteiro do Tocantins – Lysias A. Rodrigues
11 – Crônicas... no Topo – João Soares Nunes
12 – Piloto de Jato – L. S. Pinto e Geraldo Souza Pinto
13 – Vôos da Alma – Ivan Reis Guimarães
14 – Voando com o Destino – Ronald Eduardo Jaeckel

Pedidos ao:
INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA
Praça Marechal Âncora, 15-A, Centro – Rio de Janeiro – RJ
Cep: 20021-200 – Tel: (21) 2101-4966 / 2101-6125
Internet: www.incaer.aer.mil.br e–mail: incaer@incaer.aer.mil.br

INCAER