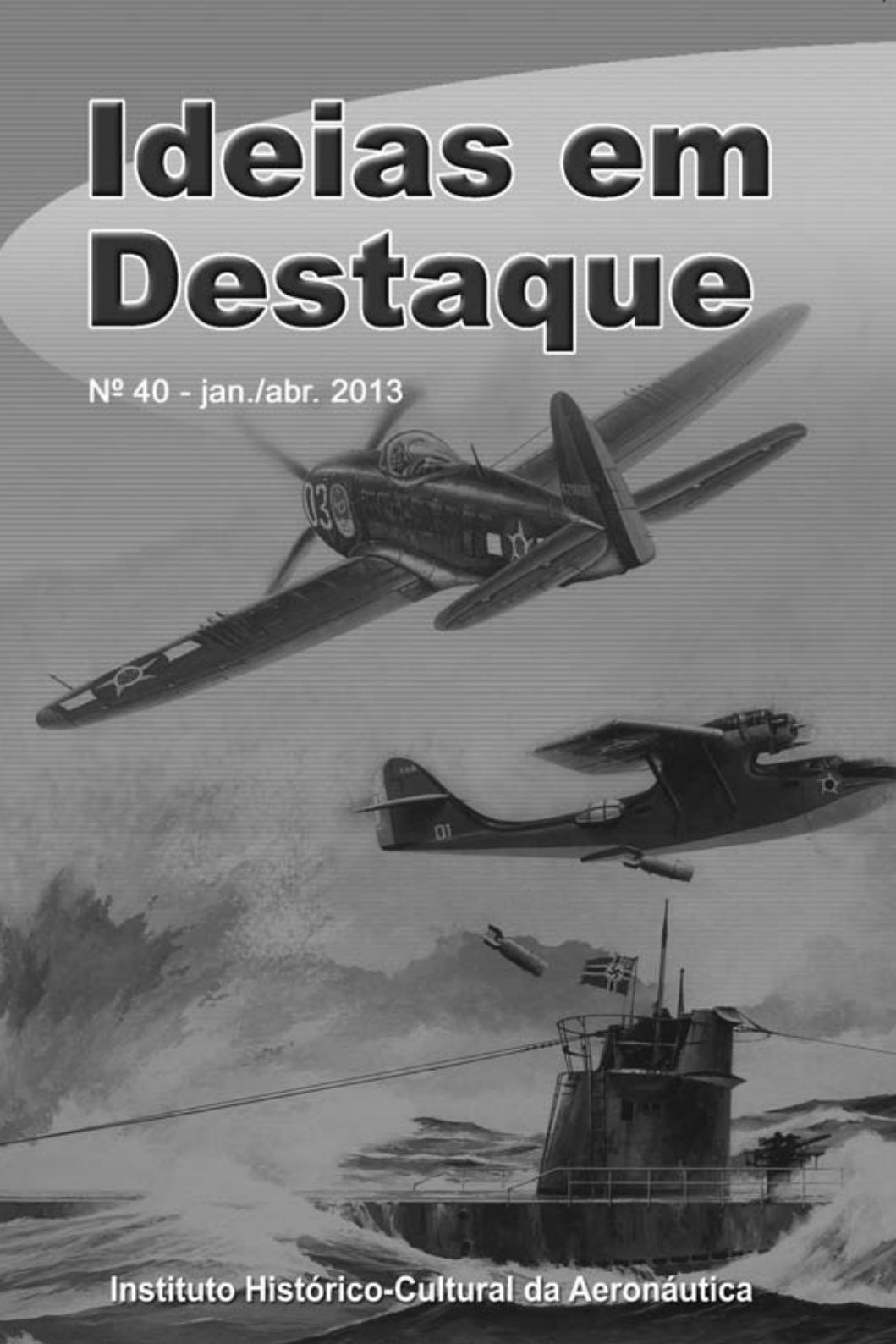
Ideias em Destaque

Nº 40 - jan./abr. 2013



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

Dois cenários e um herói: o afundamento do U-199, submarino alemão, em águas brasileiras, e o recorde em número de missões feitas com P-47 Thunderbolt, *nas linhas de suprimento alemãs, ambos na Segunda Guerra Mundial, foram protagonizados por um herói de guerra brasileiro, Ten Av Alberto Martins Torres. A capa homenageia esse bravo piloto e lembra os dias da Aviação de Caça e da Aviação de Patrulha em 22 de abril e 22 de maio, respectivamente.* (Ilustrações: cortesia de ACTION Editora)

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 é mais uma coletânea de artigos que trazem informação histórica e provocam os interessados em assuntos ligados à estratégia nacional e aos aspectos políticos e econômicos de questões que ainda são alvo de controvérsia em nosso país. A situação internacional, especialmente a instabilidade que volta a prevalecer no cenário do Oriente Médio, é analisada com dados atualizados e isentos.

Assuntos que antecedem a formação do Ministério da Aeronáutica, como o Correio Aéreo Militar, e outros, no alvorecer da novel Força, como a busca acelerada para equipar a escassa frota de aeronaves, são apresentados com minucioso e fundamentado depoimento.

A participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial é relembrada na pessoa de um herói de guerra nacional, o Tenente-Aviador Alberto Martins Torres, integrante da Reserva da Força Aérea, o qual participou, com exemplar brilho e eficiência, nos dois cenários principais: a Campanha do Atlântico Sul e a Campanha da Itália. O texto é um resgate histórico importante e essencial ao registro histórico daquela consagrada saga da Força Aérea Brasileira.

Em tempos modernos, quando se fala em caças de terceira geração, surge o questionamento sobre a instrução primária de pilotos militares: o "pé e mão" versus o automatismo. O artigo desta edição continua o tema apresentado na anterior, com outro enfoque, o que permite antever um cenário efervescente de boas ideias.

Enfim, brindados com diversificada pauta de excelentes colaborações, agradecemos aos amigos articulistas que, com seu conhecimento apurado e visões isentas, contribuíram para dar brilho a esta edição e incentivar a equipe editorial deste Instituto, em sua tarefa de brindar nossos distintos leitores com leitura de qualidade.

A todos, boa leitura.

Ten Brig Ar R1 Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ideias em Destaque

Nº 40
jan./abr. 2013

Sumário

1. Tenente Torres: a vitoriosa Reserva da FAB 7
Sérgio Pinto Monteiro

2. A odisseia de equipar a FAB no início da Segunda Guerra Mundial 22
Gustavo Eugênio de Oliveira Borges

3. Formação e treinamento na Força Aérea Brasileira: necessitamos atualizar 29
Marcelo Hecksher

4. Os primórdios do CAM – Correio Aéreo Militar 36
Isabel L. Aragão

5. Brics, Chíndia e Chimérica: os novos *players* da economia mundial..... 55
Manuel Cambeses Jr.

6. A guerra no meio do povo 58
Paulo Cesar de Castro

7. *Douglas* A-20K *Havoc* na Força Aérea Brasileira 68
Aparecido Camazano Alamino

8. Analisando um possível ataque preventivo de Israel contra o Irã..... 81
Márcio Bonifácio Moraes

9. Caixa de Financiamento Imobiliário da Aeronáutica: história de um sonho por moradia digna 88
Telmo Roberto Machry

10. Felino Alves de Jesus: breve vida e grande história do primeiro paraquedista da FAB 99
Alberto de Almeida duarte

11. Contos e histórias: tratores para Carolina 103
Martinho Cândido Musso dos Santos

12. O Museu Aeroespacial: o impacto das exposições na vida das pessoas 107
Sahara Burity Fernandes Cyrino

13. A Biblioteca do INCAER: coleção do periódico *Em Guarda* 110
Nair de Laia

14. Coleção Aeronáutica do INCAER 114

Tenente Torres: a vitoriosa Reserva da FAB

Sérgio Pinto Monteiro

20 de janeiro de 1941

O Presidente do Brasil, Getúlio Vargas, pelo Decreto-Lei nº 2.961, cria uma Secretaria de Estado com a denominação de Ministério da Aeronáutica, incorporando as aviações Naval (da Marinha de Guerra) e Militar (do Exército).

A Segunda Guerra Mundial, iniciada em 1º de setembro de 1939, incendiava a Europa. O governo brasileiro, ainda em posição de neutralidade, se preparava para a necessidade de uma eventual defesa do país.

A modernização do nosso poder aéreo era uma prioridade inquestionável. A criação da Força Aérea Brasileira, sob a denominação inicial de Forças Aéreas Nacionais, foi um desafio para os militares. Havia um indisfarçável *cheiro de pólvora no ar*. O Ministro da Aeronáutica, Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, revelou-se um grande administrador, conseguindo encontrar soluções adequadas para os complexos problemas decorrentes da unificação de duas aviações com doutrinas diversas e equipamentos diferenciados.

Tudo era por demais urgente, inclusive, e principalmente, a formação de novos oficiais-aviadores. Pouco mais de dois meses após a criação do Ministério da Aeronáutica, surgiram, em 25 de março de 1941, a Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, e a Escola de Especialistas, na Ponta do Galeão, no Rio de Janeiro.

A Reserva Aérea, importante segmento de qualquer força armada durante uma guerra, foi alvo de providências imediatas. As Portarias Ministeriais nº 97 (de 20/8/1942) e 107/108 (de 19/9/1942) criaram três Centros de Preparação de Oficiais-Aviadores da Reserva – CPOR Aer – nas bases aéreas do Galeão, São Paulo e Canoas. Tais organizações militares formaram 180 oficiais-aviadores da Reserva entre 1942 e 1945.

Incorporação de pilotos civis, após a conclusão do Curso do CPOR — Aeronáutica; solenidade levada a efeito no Campo dos Afonsos a 5 de junho de 1942. Todos êsses jovens foram convocados para o serviço ativo e distribuídos pelas diversas unidades da FAB. Na fotografia, o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, Ministro da Aeronáutica, e o Coronel-aviador Neto dos Reis

Simultaneamente, como ação emergencial, o Aviso Ministerial nº 121 (de 19/9/1942) baixou instruções para o envio, aos Estados Unidos, dos primeiros 200 candidatos a oficiais-aviadores da Reserva, para formação e treinamento de pilotos. Até o final da 2ª Guerra Mundial, 281 oficiais-aviadores da Reserva foram preparados nas escolas de aviação norte-americanas.

Entre os oito primeiros voluntários, candidatos a oficiais-aviadores da Reserva nos Estados Unidos, estavam os jovens amigos, **Sérgio Cândido Schnoor** e **Alberto Martins Torres,** que, mais tarde, seriam responsáveis pelo afundamento de um submarino alemão na costa do Rio de Janeiro. Torres, filho de diplomata, deveria, pela orientação dos pais, ingressar no Itamaraty, o que não aconteceu. Aos 22 anos, falava e escrevia, fluente e corretamente, português, espanhol, inglês, alemão, francês e turco. Iniciou o curso primário em Munique e o concluiu em Constantinopla. Regressando ao Brasil, completou o curso ginasial no Colégio São Bento. Como estava orientado para ser diplomata, ingressou na Faculdade de Filosofia, onde cursou dois anos, fazendo mais

dois na Escola Nacional de Direito, ambas no Rio de Janeiro. Voluntário para a Reserva Aérea, abandonou os estudos e, candidato selecionado, embarcou em 12 de dezembro de 1941, num navio cargueiro americano, sem escolta, rumo a Nova York, cinco dias após o ataque japonês a *Pearl Harbor*, com destino final a *Randolph Field, Texas*, uma das melhores escolas de aviação do exército dos EUA. Declarou, mais tarde, que somente se deu conta do perigo que passou durante os 14 dias de viagem quando, ao desembarcar, encontrou o povo americano mobilizado para a guerra.

Aquela viagem acabou com o sonho de o Dr. Aluízio e D. Lenita de verem o filho diplomata. A decisão de se tomar piloto foi exclusivamente dele. Dez meses depois de intenso treinamento em *Randolph Field*, recebeu o diploma de piloto e a *Silver Wing* da força aérea do exército dos EUA. Foi declarado Aspirante a Oficial-Aviador da Reserva da Força Aérea Brasileira em 8 de outubro de 1942.

De volta ao país, com o curso de instrutor de voo, deveria ser designado para o CPOR Aer no Rio de Janeiro. Entretanto, a essa altura, o Brasil já havia declarado guerra (31/08/1942) à Alemanha e à Itália. O Aspirante Torres foi então servir no 1º Grupo de Patrulha, unidade de combate sediada no Calabouço – Aeroporto Santos-Dumont – equipada com hidroaviões *Consolidated PBY-5, Catalina*. Concluiu, também, um estágio operacional na Base Aeronaval da Marinha dos EUA, em Aratu, Bahia, tornando-se apto a cumprir missões de patrulha e cobertura de comboio, como comandante de aeronave. Realizou, na unidade de patrulha, 64 missões de guerra. Em uma delas, no dia 31 de julho de 1943, pilotando um *Catalina*, atacou e afundou o submarino alemão U-199, a 87 km ao sul do Pão de Açúcar.

U-199, O Lobo Cinzento

No final de 1942, a Alemanha começou a lançar novos submersíveis para a sua frota oceânica. O tipo IXD2 tinha, como principal missão, bloquear, ainda mais, o fluxo de matérias primas necessário ao esforço de guerra de seus inimigos. Os submarinos do tipo IXD2 *(very long-range)* da 12ª flotilha –

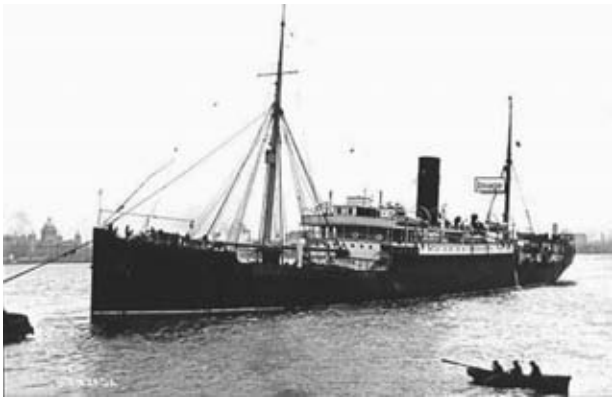
Bordeaux – começaram a operar em novembro de 1942. Considerados, na época, como de última geração, eram capazes de executar patrulhas de ataque em regiões afastadas do Atlântico Sul. Em suas longas jornadas, eram abastecidos em alto mar por unidades submarinas de apoio, chamadas *vacas leiteiras*, estendendo assim, ainda mais, sua grande autonomia de 44.000 km. Deslocavam 1.600 ton, atingindo, na superfície, a velocidade de 20,8 nós e, submersos, chegavam a 6.9 nós. Como armamento de convés, tinham um canhão naval de 105 mm, dois canhões antiaéreos – de 37 e 20 mm – e duas metralhadoras pesadas. Podiam operar com 24 torpedos e 44 minas. Sua tripulação era de 61 homens. O U-199 era comandado pelo *Kapitänleutnant* (capitão-tenente) *Hans-Werner Kraus,* de 28 anos.

O *Lobo Cinzento* U-199 (o submarino era pintado no estilo camuflado, nas cores cinza-claro, marrom e azul cobalto, tendo, na sua torre, o desenho de uma embarcação *viking*) partiu de *Kiel*, em 13 de maio de 1943, chegando à sua área de patrulhamento, ao sul do Rio de Janeiro, em 18 de junho. Durante a investida na costa brasileira, o U-199 fez as seguintes operações:

– 27 de junho: disparou três torpedos contra o cargueiro artilhado norte-americano, *Charles Willson Peale*, da Classe *Liberty,* a 50 milhas ao sul do Rio de Janeiro, errando dois torpedos e danificando o navio com o terceiro. A embarcação respondeu com seu armamento, provocando a fuga do submarino. O navio conseguiu chegar ao porto do Rio de Janeiro.

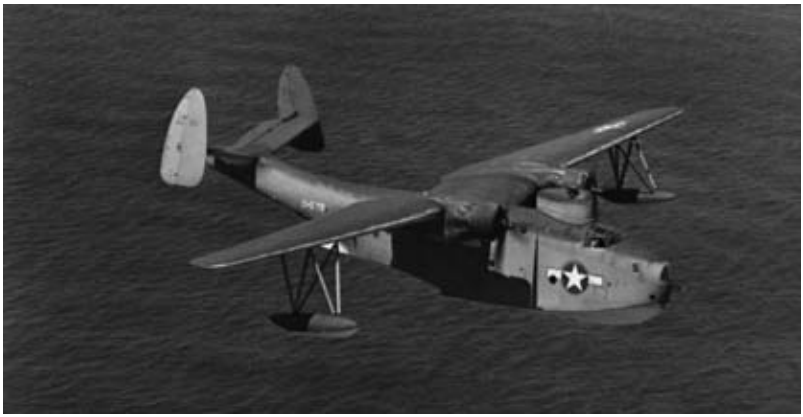
– 03 de julho: foi atacado, sem danos, por um avião *A-28A Hudson*, operando da Base Aérea de Santa Cruz.

– 03 de julho: durante a noite, foi atacado e abateu um hidroavião *PBM 3 Martin Mariner* do *VP-74*, esquadrão americano, parcialmente baseado no Galeão, comandado pelo Tenente *Harold Carey*. Toda a tripulação pereceu.



– 22 de julho: atacou e afundou, a tiros de canhão, o pequeno barco de pesca brasileiro, *Shangri-lá*, matando seus 10 tripulantes.

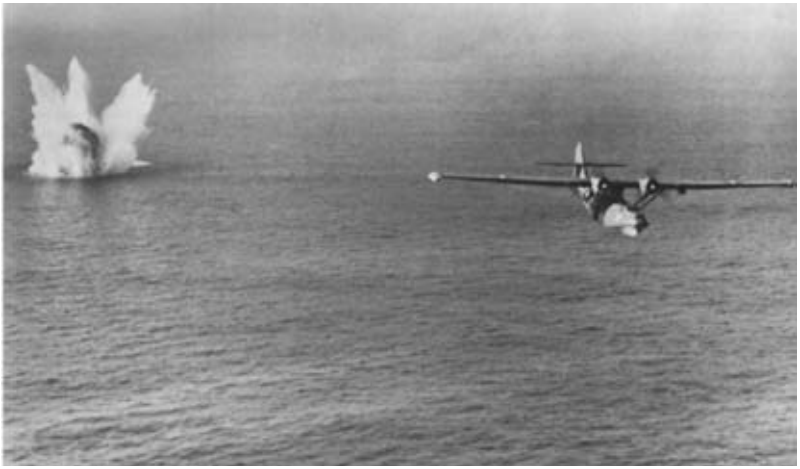
– 24 de julho: atacou e afundou o cargueiro inglês *Henzada,* de 4.000 ton.

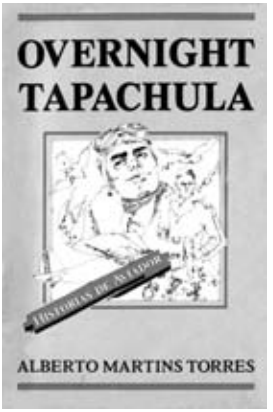


O afundamento do U-199

Em 31 de julho de 1943, pela manhã, o U-199, navegando na superfície, avistou um avião ainda distante, e o comandante *Kraus*, na torre, comandou força total à frente e mudança de rota. A tripulação teria entendido mal a ordem e iniciou uma frustrada submersão, que retardou a fuga do submarino. A antiaérea foi acionada. O avião americano, um *PBM 3 Martin Mariner*, comandado pelo Tenente *Walter*

F. Smith, lançou seis bombas de profundidade MK47 que danificaram o submarino impedindo-o de submergir. Dado o alerta pelo rádio, foi acionada a Força Aérea Brasileira através de um avião *Hudson A*-28A, pilotado pelo Aspirante da Reserva Sérgio Cândido Schnoor que lançou duas bombas MK17 que explodiram próximas ao alvo, sem, entretanto, provocarem maiores danos. Numa segunda passada, a nossa aeronave metralhou o convés do submarino, atingindo alguns artilheiros das peças antiaéreas. Finalmente, também alertado pelo rádio, surgiu um hidroavião *Catalina PBY-5* da FAB, pilotado pelo Aspirante Torres que, especialista naquele avião, pôde demonstrar toda a sua perícia. Na primeira passagem, com todas as suas metralhadoras .50 disparando, lançou três bombas MK44. Ele próprio, em seu livro *Overnight Tapachula* (1985, Ed. Revista de Aeronáutica), descreve o ataque:





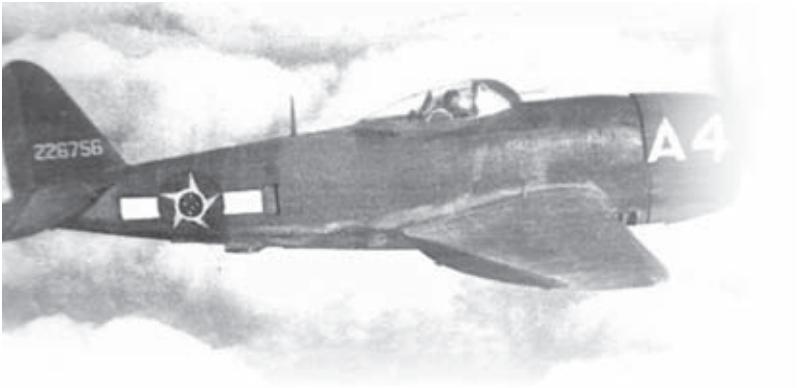
"Já a uns 300 metros de altitude e a menos de um quilômetro do submarino podíamos ver nitidamente as suas peças de artilharia e o traçado poligônico de sua camuflagem que variava do cinza claro ao azul cobalto. Quando acentuamos um pouco o mergulho para o início efetivo do ataque, o U-199 guinou fortemente para boreste completando uma curva de 90 graus e se alinhou exatamente com o eixo da nossa trajetória, com a proa voltada para nós. Percebi uma única chama alaranjada da peça do convés de vante, e, por isso, efetuei alguma ação evasiva até atingir uns cem metros de altitude, quando o avião foi estabilizado para permitir o perfeito lançamento das bombas. Com todas as metralhadoras atirando nos últimos duzentos metros, frente a frente com o objetivo, soltamos a fieira de cargas de profundidade pouco à proa do submarino. Elas detonaram no momento exato em que o U-199 passava sobre as três, uma na proa, uma a meia-nau e outra na popa. A proa do submersível foi lançada fora d'água e, ali mesmo ele parou, dentro dos três círculos de espuma branca, deixados pelas explosões. A descrição completa sobre a forma por que as cargas de profundidade atingiram o submarino me foi fornecida em conversa que tive com o piloto do PBM, tenente Smith, que a tudo assistiu, de camarote, e que inclusive me presenteou com uma fotografia do U-199. Em seguida, nós abaixáramos para pouco menos de 50 metros e, colados n'água para menor risco da eventual reação da antiaérea, iniciamos a curva de retorno para a última carga que foi lançada perto da popa do submarino que já então afundava lentamente, parado. Nesta passagem já começavam a saltar de bordo alguns tripulantes. Ao completarmos esta segunda passagem é que vimos o PBM americano mergulhando em direção ao objetivo. Depois saberíamos de onde viera. Transmitimos com emoção o tradicional SSSS – SIGHTED SUB SANK SAME em inglês, usado pelos Aliados para dizer: submarino avistado e afundado – e ficamos aguardando ordens, sobre o local. Em poucos segundos o submarino afundou, permanecendo alguns dos seus tripulantes nadando no mar agitado. Atiramos um barco inflável e o PBM lançou dois. Assistimos aos sobreviventes embarcarem nos três botes de borracha, presos entre si, em comboio. Eram doze. Saberíamos depois que eram o comandante, três oficiais e oito marinheiros".

Era o fim do *Lobo Cinzento*, primeiro submarino do tipo IXD2 a ser afundado na 2ª Gerra Mundial. Sobreviveram 12 tripulantes, resgatados pelo navio-tender americano *USS Barnegat* (o mesmo que socorreu os náufragos do U-513, recentemente localizado no litoral de Santa Catarina), tendo sido encaminhados a uma unidade prisional, em Recife, e, posteriormente, enviados aos Estados Unidos. Alguns destes relatos foram obtidos do interrogatório dos tripulantes por autoridades americanas. O comandante *Kraus* negou o ataque do dia 3 de julho ao *PBM3 Martin Mariner*, afirmando que a aeronave explodiu antes de ser atingida pela antiaérea, o que parece improvável.

O Tenente R/2 Torres foi o único piloto brasileiro que, comprovadamente, afundou um submarino alemão, e pelo feito, recebeu do governo americano a DFC – *Distinguished Flying Cross* (Cruz de Bravura).

No início de 1944, o Tenente Torres deixou o 1º Grupo de Patrulha, seguindo como voluntário para servir no 1º Grupo de Aviação de Caça, que iria combater na Itália. Dos **49** pilotos brasileiros que entraram em combate na Europa, **treze** eram oficiais R/2. A Esquadrilha de Ligação e Observação – 1ª ELO – tinha onze aviadores, dos quais **nove** eram da Reserva. Dos **oito** aviadores que deram suas vidas à pátria no cumprimento do dever, **um** era R/2: o Aspirante-Aviador da Reserva Frederico Gustavo dos Santos, em 13 de abril de 1945, vitimado pela explosão de um depósito de munições alemão, que ele próprio metralhara, nas proximidades de *Udine*. Segundo relato do Brigadeiro Rui Moreira Lima (com 94 missões de guerra), "*o Aspirante Santos conseguiu saltar da aeronave em chamas, mas faleceu na queda e foi enterrado pelos soldados alemães*". Um inimigo anônimo, a partir de um estojo de munição de 20 mm, afixou, em alemão, na placa que assinalava a sepultura: *"Homenagem ao Aviador Morto em Combate"*.

O Tenente Torres, pilotando o *P-47 Thunderbolt A-4*, integrou a esquadrilha vermelha e realizou 99 missões de guerra **ofensivas** (a primeira, em 6 de novembro de 1944 e a última, em 1º de maio de 1945) e uma **defensiva** – cobertura de um jogo amistoso de futebol, entre combatentes da FEB e do VIII Exército inglês, realizado em Florença – completando



um total de **100** missões, tendo sido o recordista brasileiro em missões de combate. Em uma delas, foi condecorado com outra DFC – *Distinguished Flying Cross*. Recebeu, ainda, dos EUA, a *Air Medal* com cinco estrelas, valendo cada estrela como mais uma medalha. Da França, recebeu *La Croix de Guerre Avec Palme* e finalmente, no Brasil, foi agraciado com a Cruz de Aviação Fita A, Cruz de Aviação Fita B, Campanha da Itália, Campanha do Atlântico Sul e a Ordem do Mérito Aeronáutico. **O Tenente-Aviador R/2 Alberto Martins Torres foi o grande patrulheiro e caçador da FAB na II guerra mundial.**

Após retornar da Itália pilotando um *P-47 Thunderbolt*, Torres foi licenciado do serviço ativo e promovido ao posto de Capitão.

O Brigadeiro Rui Moreira Lima relata, com emoção, algumas passagens da vida civil do amigo e companheiro. "*Entre as várias atividades civis exercidas no pós-guerra, fundou a empresa de aviação TABA – Transporte Aéreo da Bacia Amazônica – comprou dois aviões, um Catalina e um DC-3 – em que ele praticamente fazia tudo: vendia o bilhete, despachava a bagagem, embarcava o passageiro e assumia o comando da aeronave. Foi o seu único empreendimento que não deu certo. Vendeu a empresa em poucos meses e retornou à Escola Nacional de Direito, completando o curso anteriormente interrompido; já formado, foi nomeado para chefiar o programa de Agricultura do Ponto 04 – Acordo Brasil × EUA – dirigindo com sucesso um setor totalmente diferente de suas atividades anteriores; foi, também, funcionário destacado na empresa Texaco do Brasil SA, como gerente do Departamento de Planejamento e Vendas; durante a campanha eleitoral para presidente da república de Juscelino Kubitschek, foi seu piloto-comandante, tendo como co-piloto o veterano do Senta à Pua, Capitão João Milton Prates. O DC-3 de JK voou cerca de 870 horas, pousando muitas vezes em pistas não autorizadas. Durante esses vôos, nunca sofreu um acidente. Sobre o assunto, contou certa feita, em tom de brincadeira, que em termos de perigo, os vôos da Campanha de JK ganharam dos que enfrentou na Campanha da Itália; em 1966, implantou no Brasil a multinacional Brink's – Transporte de Valores SA, empresa pioneira nessa atividade em nosso país. A matriz americana deu-lhe plenos poderes para escolher sua equipe. Ele a recrutou entre companheiros da Reserva da FAB, nas pessoas de quatro veteranos do Senta à Pua: Joel Miranda, Theobaldo Antonio Kopp, Josino Maia de Assis e José Meira de Vasconcellos. Implantou a empresa, assumindo a função de superintendente, exercendo-a por quase trinta anos, tendo sempre como*

fiéis escudeiros seus camaradas de guerra; nas comemorações anuais de 6 de outubro – chegada do 1º Grupo de Caça ao Porto de Livorno, Itália, em 1944 – fez parte da comissão dos quatro companheiros organizadores da festa durante os 57 anos em que conviveu conosco; foi o responsável pelo Livro de Ata nº 3, hoje no arquivo histórico dos veteranos, considerado por nós uma obra de arte, onde seu amor pela unidade é constatado em cada página; escreveu suas memórias no livro Overnight Tapachula, onde o pesquisador que se interessar pelos detalhes sobre como foi criada a Reserva Aérea da Força Aérea Brasileira, encontrará material de excelente qualidade, sobretudo no que diz respeito aos famosos Asas Brancas (oficiais da reserva)*, que fizeram cursos na América entre 1941 e meados de 1946; durante seu tempo de Brink's projetou um modelo de carro forte, cujo protótipo foi construído sob sua supervisão e aprovado pela matriz nos EUA; finalmente foi ele o amigo que muito me apoiou e incentivou a escrever o livro* ***Senta à Pua!****, tornando-se, antes do lançamento, seu principal revisor."*

"Torres casou-se pouco tempo depois que regressou da Itália com a jovem Maria Theresa Lima, com quem teve cinco filhos, três homens e duas mulheres: Alberto e Jorge (falecidos), Henrique, Maria Theresa e Maria Inês, que geraram 9 netos. Um deles, filho da Maria Inês – o Jonas – foi ator de novela da TV Globo dos 7 aos 17 anos. Hoje é piloto civil na Flórida, e foi pára-quedista de elite do exército americano. Tem dupla nacionalidade – seu pai é americano – e mora nos EUA. Junto com Maria Theresa, criou e educou os cinco filhos. Divorciado, casou com D. Olga Barroso – mãe de três filhos: Maria Isabel, Heloisa e Hugo. O mais velho tinha cinco anos e Torres começou tudo de novo. Junto com Olga, criaram e educaram os três, que nunca o consideraram padrasto. A grande verdade é que foi um pai presente e carinhoso para os oito filhos."

O Capitão-Aviador da Reserva Alberto Martins Torres faleceu no dia 30 de dezembro de 2001, aos 82 anos, e seu corpo foi cremado em São Paulo. Antes do falecimento, o então comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça, Coronel-Aviador Márcio Brissola Jordão, em outubro de 2001, prestou-lhe significativa homenagem, mudando o nome do TROFÉU DO PILOTO MAIS EFICIENTE, prêmio conferido anualmente, no final da instrução, ao melhor piloto de caça da

Unidade, para: TROFÉU ALBERTO MARTINS TORRES. Já bastante doente, não pôde comparecer à cerimônia de entrega. Foram rezadas duas missas em sufrágio de sua alma: em São Paulo, na Igreja da N.S. do Brasil e no Rio de Janeiro, no Salão Nobre do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, ambas com grande presença da FAB – pessoal da caça e patrulha, representante do Comandante da Aeronáutica –, a família, esposa e filhos, e amigos de todas as gerações. A seu pedido, suas cinzas foram lançadas no mar, nas cercanias do Aeroporto Santos-Dumont, antiga sede do 1º Grupo de Patrulha, a primeira Unidade em que serviu como oficial da FAB. A urna foi conduzida de São Paulo, pessoalmente, pelo Comandante do IV COMAR, para a Base Aérea de Santa Cruz, que a recebeu com a presença do Comandante, uma Guarda de Honra, todo pessoal do 1º Grupo de Caça, 17 veteranos da Itália, um veterano da 1ª ELO, um representante da FEB, o presidente da Associação Brasileira dos Pilotos de Caça, três pilotos de patrulha e velhas águias dos idos de 1942 (Ivo Gastaldoni, Sérgio Cândido Schnoor e Gastão Veiga). Uma aeronave *Búffalo* conduziu a urna para o local da cerimônia, escoltada por dois aviões de patrulha, P-95 – *Bandeirulha* do 4º/7º GAv. e dois *F-5 Tiger* supersônicos do atual 1º Grupo de Aviação de Caça. Antes do lançamento das cinzas na Baía de Guanabara, os veteranos e presentes saudaram o Capitão Torres com um vibrante **ADELPHI!**, seguido

por um sonoro **A LA CHASSE!**, grito de guerra da atual aviação de caça brasileira. Em seguida, foi realizado o lançamento das cinzas e de uma coroa de flores, homenagem do Comandante da Aeronáutica.

Durante os quarenta minutos do voo, sem que ninguém ordenasse ou pedisse, houve, a bordo, uma concentração comovente dos participantes. A cerimônia foi realizada no dia 11 de janeiro de 2002.

"Os veteranos, os velhos, os da Itália, consideram sempre o Torres como o piloto de caça padrão. E foi! Um adelphi para ele!"

Brigadeiro Luiz Felipe Perdigão (85 missões de guerra)

Os Aviadores da Reserva – como, de resto, as Reservas das Forças Terrestres e Navais – foram fundamentais no esforço de guerra brasileiro. Seus integrantes, voluntários ou convocados, se ombrearam aos companheiros da Ativa na defesa da soberania e integridade da nossa pátria. Arriscaram suas vidas – e até mesmo as perderam – para que a liberdade e a democracia não sucumbissem diante do totalitarismo nazi-fascista. Os anos se passaram, o mundo se transformou, mas ameaças difusas ainda se fazem presentes nos cenários nacional e internacional. Somos, inquestionavelmente, amantes e defensores da paz. Até porque, na guerra, seremos os primeiros a morrer. Mas não devemos descuidar da nossa capacidade de defesa, em todos os sentidos e situações. O exemplo daquele punhado de jovens que, na Segunda Guerra Mundial, não hesitou em se sacrificar – no mar, na terra e no ar – pela manutenção dos princípios e valores que forjaram a nacionalidade, deve estar sempre presente nos corações e mentes dos verdadeiros brasileiros.

"O exército não é um reservatório de surpresas e ameaças, de tempestades e ciclones. É uma força imensa e indispensável de ordem e tranquilidade, construção e progresso. Ele não professa o culto dos caudilhos, a idolatria dos ditadores. Quer homens de palavra e ação, de vontade e ciência, de lei e liberdade, que empreendam pela República Brasileira a obra de organização e verdade, reconstituição e democracia."

Rui Barbosa, 1905, Senado da República

ESTA É A HOMENAGEM DOS OFICIAIS R/2 DO EXÉRCITO BRASILEIRO AOS INTEGRANTES DA RESERVA AÉREA DA FAB NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

O autor é professor, historiador e oficial da Reserva Não Remunerada do Exército Brasileiro. É presidente do Conselho Nacional de Oficiais R/2 do Brasil, Diretor de Cultura e Civismo da Associação Nacional dos Veteranos da FEB, membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil e da Academia Brasileira de Defesa. É autor do livro "O Resgate do Tenente Apollo" (2005 – Ed. CNOR).

A odisseia de equipar a FAB no início da Segunda Guerra Mundial

Gustavo Eugênio de Oliveira Borges

Quando a situação militar mundial se polarizou gradualmente e se agravou entre as democracias e as nascentes ditaduras comuno-nazistas, o Brasil era, militarmente, uma pobre ditadura implantada e perenizada por Getúlio Vargas.

A política e a influência militar no Brasil remetem à Guerra do Paraguai. Nossas Forças Armadas tiveram crescimento efetivo no meio do Segundo Império (Pedro II). Porém, a inexistência de boas rodovias, de um lado, e a navegabilidade natural na bacia do Prata, ante a agressão paraguaia, induziram o governo Imperial a expandir e aperfeiçoar a Marinha.

Para combater os delírios de grandeza do ditador Francisco Solano López, o Brasil comprou poderosa (para a época) marinha de guerra, cujas dimensões e capacidade bélica foram muito limitadas por serem projetadas para combates fluviais. Foi onde brilharam os grandes Almirantes: Tamandaré, Barroso e outros.

Destruída a Marinha paraguaia, o Exército se aparelhou para expulsar os invasores. Fez aliança com Argentina e Uruguai e partiu para retomar o Sul e liquidar as forças terrestres de López. Terminada esta guerra, o Exército dedicou-se a melhor se preparar para se defender contra cobiçosos de nosso território. Criou-se o serviço militar obrigatório, e foram construídos quartéis nas capitais estaduais e em pontos sensíveis, principalmente no Sul.

Ante possíveis ameaças pelo mar, o Exército expandiu sistema de fortalezas e a competente artilharia em terra, usando, como pontos de partida, os fortes construídos pelos portugueses (Macapá, Óbidos, Príncipe da Beira e outros).

Os desdobramentos da Primeira Grande Guerra fizeram surgir a Aviação Militar: Marinha e Exército deram partida no preparo de suas

aviações de combate. Mas, ao se formar uma borrasca na Europa e, principalmente, com o advento do Focke-wulf 200 alemão – quadrimotor capaz de cruzar o Atlântico, sem escalas –, a Marinha e o Exército convenceram Vargas da conveniência de unificar as aviações militares, o que foi feito com sucesso, absorvendo os aviões militares existentes e as principais bases: Campo dos Afonsos (Exército) e Galeão (Marinha).

A vulnerabilidade do Brasil foi patenteada pela traiçoeira Revolução Comunista de 1935, mostrando estarem os soviéticos interessados em desbordar a Europa para obterem bases mais próximas dos Estados Unidos, alvo permanente e direto dos marxistas.

A cada dia, com o agravamento dos combates entre alemães e ingleses, tornava-se inevitável o envolvimento do Brasil no conflito, tornando imperiosa a expansão acelerada da Força Aérea Brasileira (FAB) e a infraestrutura terrestre.

Sentindo a necessidade de suprir a Inglaterra, para conter os nazistas, e ocorrendo a invasão do norte da África pelo "Afrika Corp" de Von Rommel, Roosevelt pressionou o Brasil para obter bases de apoio para os voos no Atlântico Sul, em direção à África. Face às ambições continuistas de Vargas, Roosevelt conseguiu "arrendar" bases brasileiras no Nordeste, em troca de uma completa usina siderúrgica. Nasce a Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda, situada no meio do Vale do Paraíba, para ficar fora do alcance da artilharia dos navios alemães.

Vargas ainda tentou alguns gestos de amizade com os alemães, porque as ditaduras nazistas e soviéticas lhe eram simpáticas, quando lhes entregou a espiã soviética, de nacionalidade alemã, Olga Benário. Os comunistas, guiados pelo mentecapto Luís Carlos Prestes, tentaram tomar o governo de Vargas, cometendo a atrocidade do golpe de 27 de novembro de 1935.

Irritado por esse golpe e pelo assassinato dos colegas dormindo, mas, principalmente, pelo seu arraigado espírito democrático, o Exército resolveu (mesmo contrariando Getúlio) formar e unir às forças aliadas na Europa a Força Expedicionária Brasileira (cerca de 20.000 homens) e o 1º Grupo de Aviação de Caça. Ambos seguiram para a Itália e lá tiveram brilhante desempenho, causando pesadas baixas nas tropas nazistas.

Tais esforços militares acarretaram a necessidade de expandir, em todos os sentidos, a FAB. Esta, paupérrima de pessoal, expandiu, extraordinariamente, a Escola de Aviação dos Afonsos e importou, dos EUA, uma completa escola de especialistas (sargentos), criando a Escola de Especialistas em Aeronáutica de São Paulo.

Simultaneamente, os alemães e italianos desencadearam intensa guerra de submarinos contra navios mercantes (afundaram mais de 20), pensando, principalmente, em destruir alimentos, minerais e cristais de rocha somente enviados pelo Brasil, aos EUA. Eles, provavelmente, acertaram um alvo inesperado: as dezenas de aviões primários (Fairchild PT-19) sendo enviados, encaixotados, pelos americanos, para equipar nossos cadetes com aviões primários (PT-19), secundários (Consolidated Vultee BT-15) e avançados (North American T-6).

Ante os efeitos desastrosos do afundamento de nossos navios – com os aviões a bordo –, a FAB decidiu adotar uma solução audaciosa: trazer os aviões em voo, desde os EUA, em rota precária.

Os problemas surgidos com essa "solução" eram realmente difíceis de vencer: o raio de ação do PT-19 era de quatro horas e, na rota Texas–Brasil, havia etapas de cinco ou seis horas; os campos de pouso na América Central eram, em sua maioria, precárias pistas de grama; radiofarol, nem pensar; o trecho previsto para a Venezuela só dispunha de dois campos de voo, com abastecimento (Tumeremo e Ciudad Bolivar); a partir desta última cidade, era indispensável voltar ao litoral, para atingir as Guianas (Georgetown, Paramaribo e Caiena). Em consequência, um oficial da FAB foi enviado ao Texas, para estudar, com os americanos, uma solução para tão complexos problemas.

O primeiro problema enfrentado foi o de raio de ação dos PT-19. O oficial brasileiro propôs criar um tanque de combustível que coubesse na nacele do piloto/aluno. Esse tanque seria ligado bem próximo da asa, por meio de tubo de borracha, dotado de pequena torneira (instalação tipo filtro de água doméstico). A operação padrão era voar até esgotar os tanques das asas do PT-19 e, aos primeiros sinais de esgotamento, abrir a torneirinha para reabastecer o tanque das asas e voar mais duas horas.

Montado esse sistema em cento e cinquenta PT-19, os pilotos conseguiram trazer 147 aviões, com perda de apenas três. Decolando em esquadrilhas de cinco ou dez aviões, de San Antonio (Texas), as esquadrilhas pousavam em Brownsville, na fronteira do Texas com o México (primeiro pernoite) e, daí, seguiam a rota indicada pelo mapa. Os mapas eram precários, e a nossa melhor orientação eram as praias e os rios. O voo sempre era visual (VFR).

Pernoitamos em quase todas as escalas, nos países latino-americanos, pois os nossos pilotos – graças às experiências adquiridas no CAN (Correio Aéreo Nacional) – estavam acostumados a seguir rotas pouco conhecidas e, principalmente, mal indicadas nos mapas.

A etapa de Maracaibo via La Guaira-Georgetown, era sempre a mais penosa, pois se iniciava pela subida dos Andes, até alcançar o planalto venezuelano. Era inviável passar por Caracas, pela altitude dessa cidade.

Alcançada Ciudad Bolivar, onde o chuveiro do hotel (pousada) era uma simples lata d'água em cima de uma armação de madeira, havia de se prosseguir para Georgetown (Guiana Inglesa), longa etapa onde era consumida quase toda a autonomia do PT-19.

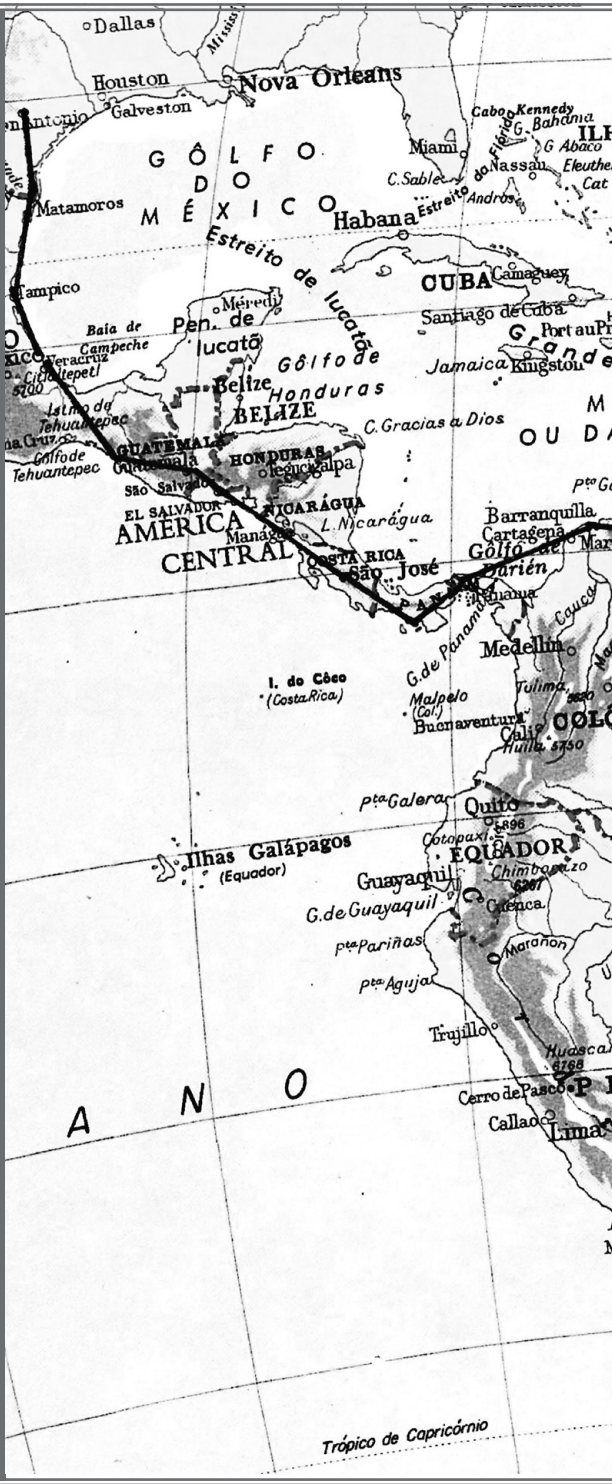
A chegada ao Brasil era um alívio, pois as pistas do Amapá, Belém, São Luís, Fortaleza e Natal já haviam sido asfaltadas pelos americanos. A chegada ao Rio de Janeiro era uma festa. As esquadrilhas eram recebidas no Campo dos Afonsos e, imediatamente, incorporadas à instrução de voo.

O translado dos Consolidated Vultee BT-15 foi semelhante aos do PT-19, tendo sido incorporados ao treinamento médio, no Campo dos Afonsos.

Chegando a vez de trazer os North American T-6, os oficiais da Força Aérea Americana informaram aos pilotos da FAB que se tratavam de aviões mais avançados: trem de pouso retrátil, passo da hélice variável, maior potência do motor e equipamento de rádio para comunicações e navegação. Em vista das características, os pilotos da USAF acharam mais prudente que fossem trazidos por pilotos americanos, com o que concordaram os brasileiros.

Etapas voadas no traslado dos PT-19 para o Brasil

1 SAN ANTONIO
2 BROWNSVILLE
3 TAMPICO
4 VERACRUZ
5 TAPACHULA
6 GUATEMALA
7 SAN SALVADOR
8 MANÁGUA
9 SAN JOSÉ
10 DAVID
11 PANAMÁ
12 BARRANQUILLA
13 MARACAIBO
14 CORO
15 LA GUAÍRA
16 CIUDAD BOLÍVAR
17 TUMEREMO
18 GEORGETOWN
19 PARAMARIBO
20 CAYENE
21 MACAPÁ
22 BELÉM
23 SÃO LUIZ
24 FORTALEZA
25 NATAL
26 RECIFE
27 MACEIÓ
28 ARACAJU
29 SALVADOR
30 CANAVIEIRAS
31 CARAVELAS
32 VITÓRIA
33 RIO DE JANEIRO



OCEANO
ATLÂNTICO
BAAMAS
Trópico de Câncer
Caicos
La Española
REP. DOMINICANA
Porto Rico (E. U. A.)
Santo Domingo
San Juan
Antilhas
Guadeloupe (Fr)
Pequenas
Martinica (Fr)
Antilhas
Barbados
Curaçáo
Margarita
Pôrto Espanha
Trinidad
Caracas
L. de Maracaibo
Ciudad Bolivar
Georgetown
Paramaribo
VENEZUELA
GUIANA
Roraima 2875
SURINAME (GJI)
GUIANA FRANCESA
Cayenne
C. Orange
I. Maracá
Bogotá
COLÔMBIA
PICO DA NEBLINA 3014
PICO 31 DE MARÇO 2992
Macapá
Equador
Manaus
Belém
São Luiz
Parnaíba
Fortaleza
Teresina
Natal
Juazeiro
Maceió
Aracaju
Salvador
Ilhéus
Caravelas
Vitória
Campos
Niterói
Rio de Janeiro
Santos
São Paulo
Iquitos
Leticia
Rio Branco
Pôrto Velho
Riberalta
Cuzco
Trinidad
Cuiabá
Planalto de Mato Grosso
Brasília
Goiânia
Carinhanha
Diamantina
Chapada Diamantina
Itambé 2033
Itatiaia 2921
Ribeirão Preto
Corumbá
Sucre
Potosí
La Paz
Cochabamba
BOLIVIA
Arequipa
Mollendo
Arica
Iquique
Antofagasta
Salta
San Miguel de Tucumán
PARAGUAI
Concepción
Assunção
Curitiba
Jurumirim
Tocantins
Xingu
Tapajós
Madeira
Purus
Juruá
Japurá
Negro
Branco
Amazonas
Guaviare
Putumayo
Meta
Apure
Orinoco
Caroni
Essequibo
Corantijn
Marajó
Parnaíba
Paraná
Paraguai
Paraíba
Jequitinhonha
Doce
Mucuri
Pardo
Contas
Paraguaçu
Grande
Tocantins
Araguaia
Rio de Janeiro

Lamentavelmente, dos primeiros 12 aviões, oito se perderam, aparentemente por estarem acostumados a voar em rotas balizadas com rádio-faixa. Ante o fracasso, os pilotos americanos voltaram a confiar nos brasileiros, e a FAB trouxe dezenas de T-6 sem qualquer problema.

Essa é a odisseia do translado de aviões militares durante a guerra, de modo a desbordar os ataques dos submarinos alemães. Quando chegaram os aviões North American B-25 e Lockheed P-2V, a situação mudou radicalmente, e conseguimos afastar os submarinos alemães. Alguns foram afundados e um deles, encontrado na superfície, foi obrigado a se render na Base do Galeão. O livro *Memórias de um piloto de patrulha* do Brigadeiro Ivo Gastaldoni, narra, detalhadamente, todas as operações de patrulha antissubmarino da FAB.

O autor é Coronel-Aviador Reformado.

Os primórdios do CAM – Correio Aéreo Militar

Isabel L. Aragão

Resumo

Palavras-chave: Aviação, Correio, Exército

O presente trabalho pesquisa os primórdios do Correio Aéreo Militar e a ação pioneira dos pilotos na prestação deste serviço à sociedade brasileira. Faz referência às iniciativas desses desbravadores do ar de alçarem voos mais longos, através das barreiras de montanhas e florestas, na tentativa de levarem correspondências às cidades exiladas da América do Sul, através do Correio Aéreo Militar (CAM). Analisa aspectos da Aviação no Brasil, no início do século vinte, quando a pilotagem ainda era uma aventura que exigia ousadia e coragem daqueles profissionais. Registra o surgimento da Escola de Aviação no Exército, criada em 10 de julho de 1919 e, a partir daí, a formação dos primeiros oficiais e praças aviadores, mecânicos e observadores, além de descrever os primeiros aviões utilizados na Escola de Aviação do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro. (Palavras chave: Aviação, Correio, Exército).

Introdução

Viajar de avião no início do século XX foi uma aventura que exigiu ousadia e coragem de jovens pilotos, que, com supremo sacrifício e audácia, vivenciaram as primeiras incursões aéreas na imensidão azul.

Cada viagem era "um salto para o inesperado". A previsão do tempo, que vinha pelo telégrafo com fio, sempre tardava, além de ser imprecisa, mas eram essas palavras, vindas de longe e carregadas de incerteza, a única fonte de informação possível que guiava os pilotos. Os aviões eram pequenas embarcações solitárias, à mercê de todo o tipo de imprevistos, com descomunal inferioridade em relação aos

obstáculos futuros, especialmente tratando-se da fúria de elementos da natureza. Ventos, temporais, a imprecisão das cartas, a deficiência dos instrumentos de bordo, a falta de visibilidade noturna, ceifaram muitas vidas naqueles primeiros tempos. Todavia, que instrumento maravilhoso era aquele, capaz de unir cidades separadas por meses de viagens, que podiam, "agora", ser alcançadas em poucas horas de voo! Esse sonho de integração nacional teve parte da sua história iniciada no Campo dos Afonsos, local onde quase todas as atividades aéreas se concentravam, no estado do Rio de Janeiro.

Foi nesse Campo que o Exército Brasileiro, o primeiro a demonstrar interesse na aviação para fins militares, procurou desenvolver a aerostação militar, com o uso de balões para fins de reconhecimento, por inspiração do Marechal Hermes da Fonseca, ainda em seu governo.[2]

Pouco depois, surgiriam os primeiros vôos de aviões no Rio de Janeiro, realizados por Gastão de Almeida, em um avião importado, o biplano francês *Voisin*, que tinha o formato do 14 Bis, em 24 de janeiro de 1910. Em Osasco, São Paulo, Demetrie Sensaud de Lavaud, piloto francês, e Lourenço de Pelegatti, torneiro mecânico brasileiro, voaram num monoplano.[3]

No ano seguinte, era a vez de membros das Forças Armadas. O primeiro piloto da Marinha de Guerra, Tenente Jorge Henrique Moller, recebeu seu brevê em 29 de abril de 1911, e o primeiro piloto do Exército Brasileiro, Tenente Ricardo Jomo Kirk, em 22 de outubro de 1912, ambos na França, pois não havia ainda Escola de Aviação no Brasil.

Com a colaboração e a participação de civis e militares, no dia 14 de outubro de 1911, foi criado o Aero-Club Brasileiro, tendo sido nomeado Alberto Santos-Dumont seu presidente honorário. Com o objetivo de obter fundos para a aquisição de aviões, material de manutenção e para a contratação de instrutores de pilotagem e de mecânica aeronáutica, o Aero-Club organizou uma campanha. Além dessa iniciativa dos fundadores do Aero-Clube, em 1912, o Tenente Kirk foi à França para filiá-lo à Federation Aeronautique Internationale, para que os pilotos pudessem receber seus brevês pelo Aero-Clube brasileiro.

Enquanto Kirk estava na França, o aviador italiano Gian San Felice Gino, veio ao Brasil e realizou uma série de demonstrações no Rio de

Janeiro, para auxiliar na campanha promovida pelo Clube, denominada "Dêem Asas ao Brasil". Logo depois, Gian e seus conterrâneos, Vitorio Buccelli, Eduino Orione e Arturo Jona, formaram uma empresa: a Gino, Buccelli e Cia., com a finalidade de inaugurarem uma Escola de Aviação no Aero-Club, mas não conseguiram apoio financeiro, por serem estrangeiros. Decidiram, então, oferecer parceria ao Exército, ocasião em que o Ministro da Guerra, General Vespasiano Gonçalves e Albuquerque Silva (1912-1914), aceita contratar a empresa. Assim, surge a primeira Escola Brasileira de Aviação (EBA), localizada no Campo dos Afonsos, inaugurada no dia 18 de junho de 1914.[4]

Como a EBA faliu cinco meses depois, somente após o fim da Primeira Guerra Mundial, o projeto foi retomado. Com a posse do Ministro da Guerra, General Alberto Cardoso Aguiar, em novembro de 1918, o Congresso Nacional abriu um crédito de dois mil contos de réis para "organizar o Serviço de Aviação Militar, fazer as instalações, adquirir aeroplanos e o material necessário, estabelecer escolas de aviação, contratar professores e dar regulamento ao Serviço".[5]

No Relatório do Ministro da Guerra, de 1920, encontramos o primeiro registro da existência de uma Escola de Aviação no Exército. E isso foi feito a partir da aprovação do primeiro Regulamento da Escola de Aviação, em abril de 1919, tendo a Escola sido inaugurada nesse mesmo ano, sob a orientação da Missão Militar Francesa, em 10 de julho de 1919.

Em janeiro de 1920, já estavam sendo distribuídos os diplomas para a primeira turma de alunos do curso de pilotos, 13 pilotos aviadores, todos oficiais do Exército e, em março, novamente foi formada uma turma, dessa vez com 17 matriculados, e nesse primeiro período letivo de 1920, foram formados os primeiros praças, diplomados em setembro. Em dezembro, nova turma foi formada, tendo sido diplomados 4 oficiais e 16 praças.[6]

Em 1921, além do curso de pilotos, já havia para mecânicos e observadores. Foram brevetados 17 dos 35 pilotos matriculados, 20 alunos observadores e 26 mecânicos. Além destes, concluíram seus cursos sem brevê: 14 operários especialistas e 31 alunos-mecânicos. Também foi o ano da criação da Esquadrilha de Aperfeiçoamento. Criada pelo decreto 14121, de 31 de março, iniciou seu trabalho em

4 de abril. A Esquadrilha tinha o encargo de ministrar instrução aos pilotos já formados, aprimorando seus conhecimentos.[7]

Quanto aos aviões utilizados, em 1919, há menção às seguintes aeronaves francesas: oito Breguets, 12 Spad, 20 Niewports de 15 metros quadrados e 23 Niewports de 23 metros quadrados. Em 1920, são mencionados, no relatório, além de três Breguets e quatro Spads, três aviões Sopowith, sendo usados na Esquadrilha de Aperfeiçoamento.[8]

Os acidentes também são frequentemente relatados. Em 1920, houve três acidentes de aviação com perda da vida de quatro pilotos. Em 1921, dos 15 acidentes ocorridos, somente nesse ano, oito Niewports, quatro Breguets e três Spads foram danificados, quatro desses acidentes envolveram pilotos e um deles foi fatal. Ainda segundo os Relatórios do Ministro da Guerra, em 1922, mais dois desastres, com consequências letais, são registrados.[9]

Foi uma época em que as linhas não contavam com aviões da grandeza e eficiência dos de agora. Eram máquinas frágeis, que dependiam muito mais do homem para um desempenho razoável. Ainda assim, a vontade de conquistar novos lugares, alçando voos mais distantes, era mais forte do que qualquer tipo de dificuldade ou temor. A prova disso é que, precisamente em 12 de junho 1931, no Campo dos Afonsos, decidiu-se modificar a norma que limitava as operações de nossos aviões a um raio de dez quilômetros, tendo-se, como ponto de partida, o Campo. Esta norma vinha da influência da Missão Militar Francesa, mas não era adequada a um país com a extensão territorial do Brasil e, por isso, foi posta por terra. Para por em prática a ideia de ampliação do percurso aéreo, foi criado um grupo misto de Aviação, que corresponderia à primeira unidade de guerra brasileira, da qual faria parte uma Esquadrilha de Treinamento, onde se concentraram aviões com possibilidade de voo mais longo. Ainda nesta data, os Tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley fizeram o primeiro voo do Correio Aéreo Militar entre Rio e São Paulo, com uma duração de cinco horas e vinte minutos, a bordo do monomotor biplano Curtiss Fledgling, matrícula K263[10] (apelidado, carinhosamente, de "Frankenstein"), sob o comando do então Major Eduardo Gomes. [11]

Era a primeira tentativa desses desbravadores do ar de alçarem voos mais longos, através das barreiras de montanhas e florestas, na tentativa de levarem correspondências às cidades exiladas da América do Sul.

Tendo em vista o pioneirismo da ação dos pilotos do Correio Aéreo Militar (CAM), o objeto de estudo deste artigo consiste na investigação dos principais momentos que levaram adiante o trabalho dos aviadores nessa atividade.

Nessa perspectiva, a problemática apresentada revela as dificuldades enfrentadas pelos primeiros profissionais da Aviação, que iam, desde o momento da retirada de seus brevês, passando por complicações com as aeronaves de que dispunham, até os entraves decorrentes da demora na implementação de um órgão que administrasse e coordenasse a Aviação.

Dessa forma, para elucidar as questões apresentadas, o objetivo da presente investigação é a identificação dos momentos mais significativos no processo de organização do Correio Aéreo Militar, nos anos que antecedem a 1941, ocasião em que surge o Ministério da Aeronáutica.

Espera-se que o estudo possa contribuir para a reflexão, orientação e pesquisa de estudiosos desse momento histórico, além de proporcionar ao profissional da área da Aviação um conhecimento que o auxilie na compreensão dos fatos que envolveram a Força a qual pertence. Além das contribuições mencionadas, acredita-se que possa complementar o conhecimento que vem sendo construído acerca da História do Brasil, entendendo-se que as Forças Armadas, de um modo geral, estão envolvidas em vários momentos decisivos dessa História.

É importante frisar que se trata de uma pesquisa realizada a partir da análise de fontes primárias, tais como, os Relatórios de Ministros da Guerra e de publicações oficiais, como o Diário Oficial, bem como de pesquisa bibliográfica complementar. A documentação, complementada pela produção bibliográfica consultada, permitiu a coleta, a compreensão e a exposição das principais ações dos profissionais da área; de algumas informações sobre a Escola da Aviação, na qual treinaram no Rio de Janeiro, no Campo dos Afonsos; dos perigos no ar e na aterrissagem que vivenciaram; da criação de

Zonas Aéreas e linhas existentes entre 1933 e 1941, trazendo, como pano de fundo, um pouco da história da Aviação Brasileira.

O Correio Aéreo Militar – CAM

Na década de 1930, o 1º Regimento de Aviação (RAV) tinha seu Comando no Campo dos Afonsos, num prédio ao centro de dois hangares, e, depois destes, vinha o hangar da Esquadrilha de Treinamento. Os limites dos Afonsos continuavam pelo mesmo lado, por, mais ou menos, mil metros, até aparecerem outras instalações, inclusive, as da Escola de Aviação. Por trás deste grupo de prédios, ficavam: o rancho, o almoxarifado e os alojamentos. No canto do hangar, ficavam os aviões chegados de alguma viagem, para revisão e, ao centro, geralmente, os aviões prontos para voo.

No Campo dos Afonsos, foram feitos, nas primeiras décadas deste século, voos de treinamento, aulas técnicas ou viagens do Correio Aéreo, já que dali partiram diversas de suas linhas.

O nosso Correio Aéreo nascera na mesma época da inauguração das linhas comerciais, na América do Sul, ligadas à Europa, graças ao pioneirismo do pessoal da Latecoere, posteriormente, Air France. Em novembro de 1927, inaugurando a linha para a América do Sul, da nova companhia francesa, a Aeropostale, chegava, ao Rio de Janeiro, Jean Mermoz, que se tornaria o mais famoso aviador da época, tendo, inclusive, visitado o Campo dos Afonsos.[12] Com ligação para a América do Norte, em 1929, a Nova Iorque – Rio – Buenos Aires Line (Nyrba) iniciava o serviço aéreo entre essas duas cidades e o Brasil, tendo sido fundada, no Brasil, a Nyrba do Brasil S.A., com linha semanal entre Belém e Santos, e que se transformaria na Panair do Brasil, extinta em 1965. [13]

Havia três tipos de avião na Esquadrilha do Correio Aéreo Militar (CAM). O primeiro era o WACO CSO, fabricado pela companhia americana Weather Aircraft Company of Ohio (WACO), um avião com capacidade para um tripulante, na cabina traseira, e dois passageiros, na cabina dianteira.[14] Normalmente, numa das cabinas, ia um mecânico e, na outra, um eventual passageiro que necessitasse de rápido transporte entre as cidades das rotas aéreas. Havia oito aviões WACO CSO na Esquadrilha, na década de 30. Esse avião substituíra o Curtiss que

inaugurou o Correio Aéreo Militar, fazendo o percurso Rio – São Paulo, em 12 de junho de 1931. Fabricado em 1929 e equipado com um motor Curtiss Challenger, era um avião para dois tripulantes, destinado ao treinamento de pilotos. O WACO CSO foi utilizado pelos correios aéreos militar e naval de 1932 a 1942.[15]

Outro avião recebido para compor a Esquadrilha foi o WACO F-5. Trinta deles foram adquiridos e distribuídos em várias unidades da Aviação Militar, mas somente cinco permaneceram na Esquadrilha. Tinha o mesmo motor do CSO e a mesma disposição de naceles. Apenas possuía uma fuselagem mais longa, e o freio, também mecânico, mais simples de acionar que o CSO.

O WACO Cabine (ou WACO modelo CJC), já estava no Campo quando o F-5 chegou, um ano depois, e era assim chamado porque possuía uma cabine fechada com dois lugares na frente, para piloto e co-piloto, e um banco com dois lugares atrás, para mecânico e outro passageiro. Esses aparelhos foram incorporados à Aviação Militar, em 1934, e à Aviação Naval, em 1935, para missões de correio aéreo.

Possuía freio de mão, uma novidade, pois nos anteriores, o comando dos freios era possível a partir de alavancas que saíam dos pedais do leme da direção, e delas partiam os cabos de aço que iam até as rodas. Tinha-se que manter os pedais em determinada posição, com a sola dos pés para acioná-las, ao mesmo tempo, com os calcanhares. Isso enquanto as mãos estavam ocupadas, uma, no controle do motor e a outra, no manche – comando de inclinação de asas e do leme de profundidade na cauda.

WACO CABINE Fonte: imagem de domínio público.[16]

Esses eram os três tipos de avião com os quais a Esquadrilha realizava o trabalho do Correio Aéreo Militar, o CAM, até o final da década. Todos tinham a cor vermelha para auxiliar sua localização em regiões desertas, de difícil visualização.

O Comando da Esquadrilha ainda recebeu mais um tipo de avião depois do WACO F-5: o WACO ECG-7. Trazia alguns avanços, como: passo de hélice variável, freios hidráulicos, flaps – superfície que sai das asas, possibilitando melhor sustentação e redução da velocidade na hora do pouso. Além disso, a partida era elétrica, mas era preciso utilizar a hélice quando a bateria se esgotasse e isso, com auxílio de uma corda, um cabo elástico de aproximadamente seis metros, chamado "Sandow", que auxiliava na rotação da hélice para fazer o motor funcionar.

Com a chegada deste modelo, o CJC passou a ser chamado de *cabine velho*. Mas é importante salientar que tanto este último, como o F-5 e o CSO tinham os mesmos motores, e que essa padronização do equipamento permitiu a racionalização do suprimento de peças e da própria manutenção, além de um fluxo logístico simplificado, econômico e a formação de mecânicos experientes.[17]

As primeiras linhas tiveram, como ponto de partida, o Rio de Janeiro. Saíram do Campo dos Afonsos e se dirigiram para os quatro cantos do país, realizando, agora pelo ar, o caminho das Entradas e Bandeiras.[18] O primeiro Comandante do Grupo Misto de Aviação, criado no Campo dos Afonsos, em maio de 1931, de onde partiu, em 12 de junho 1931, o avião que realizou a primeira linha do Correio Aéreo Militar, dando origem ao atual CAN, foi Eduardo Gomes.

Esta data seria, então, a de inauguração do Correio Aéreo Militar, largando, do Campo dos Afonsos, dois Curtiss Fleding equipados com um franzino motor de 170 HP, rumo à Serra do Mar percorrendo a rota: Rio–São Paulo. Em outubro do mesmo ano, 1931, Eduardo Gomes estenderia essa linha até a cidade de Goiás, com escalas em São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba, Araguari, Itapemirim e Vianópolis.[19]

Em meados de 1932, abriam-se as rotas de Mato Grosso e do Paraná, esta de São Paulo a Curitiba, aquela de São Paulo a Campo Grande, passando por Bauru, Penápolis e Três Lagoas.[20]

O ano de 1933 também se iniciava com novidades. Nesse ano, período em que ainda havia um governo provisório no país, um decreto foi assinado pela presidência e pelo Ministro da Guerra, Augusto Inácio do Espírito Santo Cardoso, com vistas a reorganizar a Aviação Militar. Já se passara um quinquênio da criação da Arma de Aviação do Exército, pela Lei nº 5164, de 13 de janeiro de 1927. Necessitava essa Arma, contudo, de complementação legal que fixasse as exigências mínimas, compatíveis com a segurança nacional, bem como assegurasse a continuidade e o ritmo dos esforços que a Aviação Militar carecesse.[21]

Nesse sentido, foram criadas Unidades Aéreas do Exército em todo o território Nacional. Tais Unidades compreendiam formações dotadas de engenhos especializados no combate de forças aéreas inimigas e também à observação aérea e, por isso, eram compostas de Regimentos, Batalhões e Companhias, ora de Aviação Militar, ora de Aerostação Militar, além daquelas de Artilharia Anti-Aérea. A Aviação Militar, por sua vez, subdividia-se em: Diretoria da Aviação, Setor de Inspeção de Arma da Aviação, Unidades de tropas de Aviação, Serviços da Aviação e Institutos de ensino. [22]

O Serviço de Aviação abrangia um setor denominado de Serviço das Vias Aéreas Militares, com diversas finalidades. Este serviço abrangia desde a preparação, equiparação, conservação e exploração de aeródromos, campos e bases, até a direção dos transportes e correspondências militares, por via aérea, tendo, como um dos Órgãos de Execução de Serviço, o Correio Aéreo.

Além do aspecto administrativo-organizacional ter sido contemplado no decreto expedido pelo Ministro, a divisão do território em Unidades Aéreas permitiu a distribuição de linhas aéreas em regiões estratégicas do país. O artigo 21 do Decreto nº 22591, dividia, em tempo de paz, as Unidades de Aviação, em três Zonas Aéreas, que compreendiam sete Regimentos de Aviação (RAvs); três Regimentos de Artilharia Anti-Aérea; um Batalhão de Aerostação, com uma Companhia de Observação e uma, de Proteção, e duas Companhias de Aerostação de Observação. Os Regimentos ficaram distribuídos nas Zonas Aéreas, da seguinte forma:

Divisão do Território Nacional em três Zonas Militares Aéreas					
1ª Zona Aérea Militar (sede no Rio de Janeiro)	1º Regimento de Aviação – Rio de Janeiro	6º Regimento de Aviação – Recife	7º Regimento de Aviação (material anfíbio) – Belém	1º Regimento de Artilharia Anti-Aérea – Rio de Janeiro	1º Batalhão de Aerostação – Rio de Janeiro
2ª Zona Militar Aérea (sede em São Paulo)	2º Regimento de Aviação – São Paulo	4º Regimento de Aviação – Belo Horizonte	2º Regimento de Artilharia Anti-Aérea – São Paulo	2ª Companhia de Aerostação de Observação – São Paulo	———
3ª Zona Militar Aérea (sede em Porto Alegre)	3º Regimento de Aviação – Porto Alegre	5º Regimento de Aviação – Curitiba	3º Regimento de Artilharia Anti-Aérea – Porto Alegre	3ª Companhia de Aerostação de Observação – Porto Alegre	———
Fonte: Diário Oficial da União. Capital Federal: 04/04/1933.					

Como já foi dito, o Serviço das Vias Aéreas Militares, tinha, dentre outras finalidades, a direção dos transportes e correspondências militares, por via aérea, tendo, em seu seio, como um órgão de execução do Serviço, o Correio Aéreo.[23]

Em princípios de 1934, foi a vez da rota do São Francisco, ligando o Rio de Janeiro a Fortaleza, no Ceará, onde se assentou uma base militar. Numa extensão de 2500 km, seguia pelo vale do São Francisco, escalando em Belo Horizonte, Curvelo, Corinto, Pirapora, Januarinha, Carinhanha, Rio Branco, Barra, Chique-Chique, Remanso, Petrolina, Juazeiro e Iguatu. Meses depois, alongava-se até Terezina, no Piauí.[24] Em julho, Porto Alegre e Uruguaiana. No mês seguinte (agosto), através da fronteira de Mato Grosso, eram ligadas Campo Grande, Bela Vista, Ponta Porã, Maracaju e Entre Rios.[25]

Em 1935, a linha Porto Alegre-Uruguaiana é prolongada até Passo Fundo. Fechava-se o *circuito do Rio Grande do Sul*, num total de 1500 km, servindo Porto Alegre, Santa Maria, Santiago do Boqueirão, Alegrete, Uruguaiana, São Luiz, Santo Angelo, Cruz Alta e Passo Fundo. Em fevereiro, Porto Alegre estava em contacto com o Rio de Janeiro. Um mês depois (março de 1935), o Correio Aéreo Militar estabelecia a rota Curitiba – Foz do Iguaçu, prolongando-se em setembro, até Guaíra.[26]

No ano de 1936, criavam-se as linhas de Curitiba a Guarapuava e de Terezina a Belém, no Pará. Rompendo as fronteiras, o CAM estendia a rota de Mato Grosso até Assunção, capital do Paraguai, num percurso de 1600 km, com escalas em Campo Grande, Ponta Porã e Concepción, sua primeira ligação internacional.[27]

Novas linhas se fazem em 1937 e 1938: Rio de Janeiro a São Matheus, no Espírito Santo; Fortaleza a Mossoró; Belém do Pará a Oiapoque; Belém do Pará a Abaeté; Fortaleza a Recife; Curitiba a Campenário e Ponta Porã. [28]

Em 1939, o CAM comete a sua maior façanha. Ao cabo de tremendas dificuldades, é inaugurada a rota do Tocantins, ligando Goiás a Belém do Pará.[29]

Com os anos, as linhas vão se multiplicando. A do litoral Norte, que ia até Ilhéus, é prolongada para São Salvador e Natal. Nascem outras: Curitiba a Londrina; Belém a Baião, no Pará; Belo Horizonte a Teófilo Otoni; São Paulo a Belo Horizonte. Prolonga-se a rota do Tocantins, passando por Conceição do Araguaia. Faz-se uma nova ligação internacional: Belém a Caiena, na Guiana Francesa.[30]

Mas, para chegar a esse nível de eficiência, muita renúncia foi necessária:

> *(...) quanta renúncia, quanto sacrifício, quantas dores! Quem descreverá o heroísmo anônimo, a bravura cotidiana, a fé patriótica desses jovens pilotos do Correio Aéreo Militar? Cruzes ficaram assinalando seu longo itinerário pelo interior do Brasil, nas caatingas, nos pampas, nas florestas soberbas, nas montanhas impossíveis, nos vales dos rios inexplorados...*[31]

O trabalho era realizado superando-se toda a sorte de dificuldades. A manutenção dos campos de pouso era um dos mais graves desafios para os pilotos. Quando os cuidados necessários não eram feitos, por falta de pessoal especializado ou de recursos, o resultado eram inúmeros incidentes. A simples falta de cercas podia causar atropelamentos de animais de grande porte. A falta de combustível, a precariedade das estradas, "trilhas difíceis, rios perigosos, serras, desertos, florestas, enfim, obstáculos de toda ordem eram inimigos

implacáveis, enfrentados constantemente, nas batalhas intermináveis para manter o avião no ar." [32]

Não havia modernos e luxuosos aeroportos como os atuais. Antes, os pilotos, viajantes cansados do ar, eram socorridos por um, copo d'água, ou, cafezinho d'algum morador, duma casa com chão de terra e banco tosco de madeira bruta, e, quiçá, *sorvido com mais prazer* do que as taças de champanha ou manjares servidos nas linhas de hoje.[33]

> *Esses pioneiros varavam os céus do Brasil, de lado a lado, a todo momento enfrentando a morte, em velhos aviões de um só motor, sem a necessária cobertura de vôo, sem rádio e outras seguranças de navegação, à mercê das mais variadas condições atmosféricas. Sem embargo, cumpriam as missões recebidas. 'Iam sobranceiros, ao imenso continente brasileiro, desenvolver a aviação comercial, antes que houvesse aviões comerciais' (...) Atiravam-se ruidosamente à conquista do espaço. Improvisavam a técnica. Era a aviação "Arco e Flexa", isto é, sem infraestrutura apropriada e, consequentemente, sem o respectivo instrumental de bordo. De resto, havia o "olhômetro", e a "bússola estava no pescoço"...* [34]

Os pilotos vinham de situações repentinas, expectativas e tensões; vivenciavam a esperança das partidas, a alegria das chegadas, o sorriso das crianças diante do pássaro mágico e a gratidão dos socorridos e, por isso, valorizavam o calor da hospitalidade humilde, pois vindo de um lar estranho, era aconchego para um viajante de longa jornada.

> *Foi nessa dura escola de pilotagem que se adestrou a geração de oficiais, da qual emergiu a Força Aérea Brasileira, impávida e gloriosa. E foram esses oficiais da FAB que praticaram a façanha de conduzir, da América do Norte ao Brasil, os quarenta e quatro Fairchild PY-19, aviões de treinamento, que lá adquirimos durante a guerra. Sem aparelhos de radiofonia, sem instrumentos de vôo cego, aqui aportaram em perfeita ordem, graças à rude experiência do Correio Aéreo Militar.*

Considerações finais

Muitos desses problemas e outros relacionados à Aviação, para além dos serviços prestados pelo Correio Aéreo, poderiam ser evitados se houvesse um avanço inicial da Aviação Brasileira, no sentido de criar

um órgão responsável, especificamente, por essa arma. O Brasil, país de dimensões continentais, mais do que os países europeus, necessitava disso. Lysias Rodrigues, Major da Aviação do Exército,[35] em 1928, falava sobre o quão a Aviação era indispensável num país com a conformação do território brasileiro, o que tornava a organização desse tipo de transporte uma urgência.

> *A criação do Ministério do Ar se impõe, entre nós, como o único meio de conjugar esforços (...). As serras, os pantanais, as florestas, enfim, todos os grandes obstáculos naturais que põem entraves tremendos ao desenvolvimento das vias férreas e rodovias do nosso país, nenhum embaraço trariam à Aviação.*[36]

Contudo, para que isso fosse possível, segundo a opinião de Lyra Tavares, oficial da Aviação do Exército, à época, expressa num artigo publicado em 1935, era necessário que apenas um órgão concentrasse, em sua administração, todos os problemas relacionados à Aviação, para tornar o trabalho e o desenvolvimento da arma mais eficiente.

> *(...) Realmente, não é possível chegar-se à eficiência desejada pelos órgãos interessados sem que os problemas complexos e amplos, que entendem ser da Força Aérea, sejam encarados por um mesmo e único órgão central que mobilize, em proveito da aviação nacional, todos os elementos disponíveis.*[37]

A divergência de opiniões sobre o assunto era uma das barreiras para que um Ministério do Ar fosse criado. Ainda em 1935, o Capitão de Corveta Aviador Naval Luiz Leal Netto dos Reis declarou que havia conservadores que consideravam a Aviação um instrumento apenas de auxílio às Forças Terrestres, com incapacidade de ações independentes, se tivessem que atuar para além do front. Além desses, havia também, ainda, segundo o Capitão, os progressistas: aqueles que acreditavam que o ataque aéreo podia ser pontual e, portanto, decisivo para a finalização de um confronto armado.

O fato é que, fossem questões militares, políticas, econômicas ou morais que, em conjunto ou separadamente, estivessem impedindo a criação de um órgão exclusivo para a organização da Aviação, no Brasil, todas essas disputas foram postas por terra quando a Polônia foi derrotada em 1939 e a França, em 1940. Essa derrota deveu-se, em

grande parte, à ação da Aviação Alemã, com seus ataques, em mergulho, dos aviões Stuka que permitiram o desenvolvimento da guerra relâmpago (Blitzkrieg).

> *Esta guerra relâmpago caracterizava-se por uma novidade, no campo tático: uma coluna central devia fazer rápida penetração no dispositivo inimigo, ao mesmo tempo que ia desfechando ataques laterais, visando destruir as duas partes resultantes do corte realizado pela coluna no centro. Com isso, prevenia-se contra o envolvimento das forças, pela retaguarda. Esta tática só seria possível se pudesse contar com meios capazes de destruir, com muita agilidade, certos pontos onde se observasse uma maior resistência que pudesse comprometer o avanço de todo o complexo de forças, constituído pela coluna central e as ramificações para as laterais. A cooperação da Aviação, muito bem articulada, foi o meio ideal para tal. Esses fatos deram uma antevisão do que seria a participação do avião no destino das próximas guerras.*[38]

Enquanto esse grande conflito armado ia, aos poucos, envolvendo o mundo, demonstrando a importância dos aviões na segurança nacional, coube a homens da Aviação a resolução dos problemas inerentes à criação de um novo Ministério. Havia que se ultrapassar turbulências de toda a ordem, inerentes ao processo de aglutinação de pilotos de formação díspares, advindos de Forças com normas diferenciadas, o que não seria uma tarefa fácil. Além da integração dos segmentos da Aviação do Exército e da Marinha, havia o campo civil que também teria de se submeter às normas de aviação, ditadas por um novo Ministério.

Em 20 de fevereiro de 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, o Correio Aéreo Naval fundiu-se com o Correio Aéreo Militar do Exército, formando o Correio Aéreo Nacional (CAN) da Força Aérea Brasileira. As aviações Militar do Exército e Naval foram extintas. Seus efetivos pessoais e equipamentos foram transferidos para uma nova Força militar, chamada de Forças Aéreas Nacionais. No dia 22 de maio de 1941, após exposição de motivos do Sr. Joaquim Pedro Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica, as Forças Aéreas Nacionais tiveram sua denominação alterada, pelo governo, para Força Aérea Brasileira. Era o início da criação do Ministério da Aeronáutica.

Ao longo dessa grande luta, as estatísticas são eloquentes. Todas as rotas apresentam um rendimento e uma regularidade de 95%, em média. Em 1944, o CAN, sobrevoando 33.993 quilômetros de linhas, transporta, num ano, 210 toneladas de correspondências e 47, de outros volumes e percorre 2.566.942 quilômetros!

NOTAS

[1]Cf. SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. *Caminhada com Eduardo Gomes*. Rio de Janeiro: Novas Direções, 1989.

[2]Relatórios dos Ministros da Guerra.

[3]SALLES, Mauro Vicente "A Modernização no debate sobre a criação da Aviação Militar Brasileira". *Revista do Programa de Pós-graduação em Ciências Aeroespaciais*. Disponível em: www.unifa.aer.mil.br/seminario3_pgrad/.../mauro-vicente-sales.pdf.

[4]*História Geral da Aeronáutica Brasileira*, V. 1, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Rio de Janeiro, 1991. Ver também SALLES, Mauro Vicente "A Modernização no debate sobre a criação da Aviação Militar Brasileira". *Revista do Programa de Pós-graduação em Ciências Aeroespaciais*. Disponível em: www.unifa.aer.mil.br/seminario3_pgrad/.../mauro-vicente-sales.pdf.

[5]*História Geral da Aeronáutica Brasileira*, V. 1, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Rio de Janeiro, 1988, p. 448, apud SALLES, Mauro Vicente "A Modernização no debate sobre a criação da Aviação Militar brasileira". *Revista do Programa de Pós-graduação em Ciências Aeroespaciais*. Disponível em: www.unifa.aer.mil.br/seminario3_pgrad/.../mauro-vicente-sales.pdf.

[6]Relatório do Ministro da Guerra de 1920.

[7]Relatório do Ministro da Guerra de 1920 e 1921.

[8]Relatório do Ministro da Guerra de 1919.

[9]Ibid.

[10]O CURTISS FLEDGLING J-2 é um avião para dois tripulantes, destinado ao treinamento de pilotos. No Brasil, foi utilizado na Escola de Aviação Militar, que funcionava aqui, no Campo dos Afonsos, e pelo Correio Aéreo Militar, de 1931 a 1941. O exemplar em exposição representa o CURTISS FLEDGLING J-2 (número de matrícula K-263) que inaugurou o Correio Aéreo Militar, fazendo o percurso Rio – São Paulo em 12 de junho de 1931. Originalmente, este é um avião civil CURTISS FLEDGLING, fabricado em 1929 e equipado com um motor Curtiss Challenger R-600, de 185 h.p. e 6 cilindros radiais. Informações disp. em: http://www.musal.aer.mil.br/waco_cso.htm. Acesso em mar/2012.

[11]Cf. SIQUEIRA, 1989, op. cit.

[12]Ibid, p. 24.

[13]*História da Aviação Civil Brasileira*. Disponível: http://www.portalbrasil.net/aviacao_histbrasil.htm. Editor responsável fernando.toscano@portalbrasil.net, em fev de 2012.

[14]Foi utilizado em missões de combate (São Paulo-1932), pelos correios aéreos militar e naval, de 1932 a 1942, e, posteriormente, como avião de transporte, até 1948. Utiliza a cabina dianteira para acomodar duas metralhadoras e cofres de munição.

[15]Cf. SIQUEIRA, 1989, op. cit..

[16]Imagem de domínio público. Disp. em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:WACOSSeries.JPG.

[17]Ibid.

[18]CHAGAS, Paulo Pinheiro. *O Brigadeiro da Libertação*. Rio de Janeiro: Editora Zélio Valverde S.A., 1943, p. 146.

[19]Ibid. p. 147.

[20]Ibid, p. 148.

[21]*Diário Oficial da União*. Capital Federal: 04/04/1933.

[22]Ibid.

[23]Ibid.

[24]CHAGAS, op. cit., p. 148.

[25]Ibid, ibidem.

[26]Ibid, p. 149.

[27]Ibid, ibidem.

[28]Ibid, p. 150.

[29]Ibid, ibidem.

[30]Ibid, p. 151.

[31]Ibid, ibidem.

[32]Cf. SIQUEIRA, 1989, op. cit..

[33]Ibid.

[34]CHAGAS, op. cit., p. 153.

[35]O Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues nasceu no Rio de Janeiro, em 23 de junho de 1896. É praça de 25 de março de 1916, na Escola Militar do Realengo, tendo sido declarado aspirante a oficial da Arma de Artilharia, em dezembro de 1918. Em 1921, como tenente,

integrou a primeira turma de Observadores Aéreos ao lado do Capitão Newton Braga, dos Tenentes Eduardo Gomes, Ivo Borges, Amílcar Velloso Pederneiras, Gervásio Duncan de Lima Rodrigues, Ajalmar Vieira Mascarenhas, Sylvino Elvidio Bezerra Cavalcante, Plínio Paes Barreto e Carlos Saldanha da Gama Chevalier. Como capitão, em 1927, concluiu o curso de piloto, realizado na Escola de Aviação Militar, conquistando o *brevet* de aviador. Sua turma era composta pelos Tenentes Floriano Peixoto da Fontoura Neves, Godofredo Vidal, Francisco de Assis Corrêa de Mello e do Aspirante a Oficial da Reserva João Egon Prates da Cunha Pinto. CAMBESES JR. Manuel. "Lysias Augusto Rodrigues: sua vida e obra". *Ideias em Destaque* / Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica: nº 1, 1989, v. quadrimestral. nº 17 jan/abr. 2005.

[36]Major Lysias Rodrigues apud SIQUEIRA, 1989, op. cit., p. 93.

[37]Oficial da Aviação Lyra Tavares apud Ibid, p. 94.

[38]SIQUEIRA, 1989, op. cit., p. 96-7.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAMBESES JR. Manuel. "Lysias Augusto Rodrigues: sua vida e obra". *Ideias em Destaque* / Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica: nº 1, 1989, v. quadrimestral. nº 17 jan/abr. 2005.

História da Aviação Civil Brasileira.
Disponível: http://www.portalbrasil.net/aviacao_histbrasil.htm. Editor responsável fernando.toscano@portalbrasil.net, fev de 2012.

História Geral da Aeronáutica Brasileira, v. 1, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, INCAER, Rio de Janeiro, 1991.

SALLES, Mauro Vicente "A Modernização no debate sobre a criação da Aviação Militar Brasileira". *Revista do Programa de Pós-graduação em Ciências Aeroespaciais*. Disponível em: www.unifa.aer.mil.br/seminario3_pgrad/.../mauro-vicente-sales.pdf.

SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. *Caminhada com Eduardo Gomes*. Rio de Janeiro: Novas Direções, 1989.

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS

RELATÓRIOS DO MINISTRO DA GUERRA de 1919.

RELATÓRIOS DO MINISTRO DA GUERRA de 1920.

RELATÓRIOS DO MINISTRO DA GUERRA de 1921.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. CAPITAL FEDERAL: 04/04/1933.

A autora é Mestre em História Social pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ.
aragaoisabellopez@hotmail.com

Brics, Chíndia e Chimérica: os novos *players* da economia mundial

Manuel Cambeses Júnior

Ultimamente, muito se tem falado sobre os *Brics* – acrônimo criado pelo economista do banco Goldman Sachs, em Londres, de nome Jim O´Neill, no ano de 2001 –, que contém as iniciais dos cinco países que caminham em maior velocidade, dentro da economia global, no alvorecer do século XXI: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul. Também se tornou frequente ouvir a novel expressão *Chíndia*, batizada pelo político indiano Jairam Tamesh, para fazer referência à notável sinergia entre a força manufatureira e a força nos serviços das duas dinâmicas economias: China e Índia. Entretanto, o mais curioso desses novos conceitos foi o surgido na Inglaterra, no ano de 2008, cunhado pelo historiador inglês Niall Ferguson e o economista alemão Moritz Schularick, intitulado *Chimérica*.

O termo *Chimérica* traduz o profundo entrelaçamento das relações comerciais, produtivas e financeiras entre as duas maiores economias do mundo, situadas em polos diametralmente opostos do planeta: China e Estados Unidos. Alguns analistas, a meu ver, erradamente, chegam a comparar esta associação com a União Europeia, devido à intensidade e diversidade que alcança a sua intensa complementaridade econômica. No entanto, é importante destacar que, diferentemente da experiência europeia, a ativa imbricação e a interdependência consolidada em *Chimérica* são mero fruto das circunstâncias e, em nenhum caso, o resultado de uma ação deliberada, ou mesmo desejada, e incansavelmente planejada pelos países constitutivos da impressionante e profícua parceria alcançada pelos europeus, através de muitos anos de exaustivos ajustamentos.

Muito além dos *mapas de rota* adredemente traçados pelos países constitutivos da União Europeia, e bem antes da consolidação e ativação do pujante bloco econômico, inclusive com a entronização

da moeda única, o Euro, o certo é que, diferentemente do que ocorreu na Europa, os Estados Unidos e a China foram, paulatinamente, imbricando-se em termos econômicos e comerciais e, na atualidade, já não podem, para o bem e para o mal, viver de forma isolada, sem uma intensa e marcante dependência recíproca.

Hodiernamente, a economia estadunidense tem capacidade de seguir funcionando a meia força, em que pesem os seus gigantescos e reiterados déficits, porque os chineses estão dispostos a absorver as emissões da dívida pública que o governo norte-americano coloca no mercado bursátil. Entretanto, os excedentes chineses não poderiam existir se os americanos não estivessem dispostos a consumir, vorazmente, os produtos fabricados pela indústria chinesa e a aceitar uma balança comercial habitualmente negativa e favorável ao governo chinês.

No primeiro trimestre de 2012, o governo estadunidense autorizou o repasse, aos chineses, de 1,4 trilhão de dólares, em bônus emitidos pelo Tesouro dos EUA, como forma de pôr, de novo, em marcha uma economia moribunda, ademais de ativar várias leis de estímulo financeiro.

Faz-se mister destacar que, se de alguma maneira o portentoso país asiático tem, sistematicamente, vindo em socorro, no sentido de resgatar e alavancar a combalida economia americana, vez que outra também é o responsável, em grande medida, pelo que ocorre na economia do ´´gigante do norte``. Ou seja, se não fosse pela disposição e impetuosidade dos chineses de alimentarem-se do déficit dos Estados Unidos, seria impossível que os estadunidenses estivessem tão dispostos a viver acima de suas reais possibilidades, ou que o baixo custo do dinheiro tivesse estimulado o risco financeiro da maneira com que tem sido feito.

Diante desta realidade, podemos inferir que o termo *Chimérica* traduz-se em uma complexa relação, entre dois portentosos países, que engendra, como corolário, círculos viciosos que se traduzem em desequilíbrios estruturais, no marco de uma dinâmica operativa altamente complexa e, consequentemente, instável.

Certamente, com todos os percalços que possam existir, os Estados Unidos e a República Popular da China constituem, na atualidade, as

duas partes da mesma laranja e, consequentemente, apresentam alto grau de interdependência em suas economias. Daí, podemos deduzir que, em realidade, já não podem deixar de viver como num casamento estável e perfeito: um sem o outro.

O autor é Coronel-Aviador Reformado, conferencista especial da ESG, membro titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, membro do conselho editorial da Revista do Clube Militar e conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

A guerra no meio do povo

Paulo Cesar de Castro

As ciências militares e a arte da guerra têm sido impactadas por transformações exponenciais, fenômeno jamais experimentado pela humanidade. Aceleradas e inéditas mudanças políticas, econômicas, culturais, sociais e científico-tecnológicas têm se refletido sobre as forças armadas em todo o mundo.

Em sua obra *The Utility of Force,* o General Rupert Smith, experiente comandante britânico, afirma que se vive novo paradigma, o da guerra no meio do povo, em lugar do consolidado paradigma da guerra industrial entre estados, cuja premissa é a sequência paz – crise – guerra – solução[1].

Este artigo tem o propósito de aplicar os pensamentos desenvolvidos pelo Gen Smith ao conflito entre Israel e o Hamas, travado em novembro de 2012. O artigo pretende, também, provocar reflexões sobre a utilidade do emprego da força por Israel, contra um inimigo terrorista e não-estatal, além de levar o leitor a meditar sobre o impacto das proposições do Gen Smith sobre o pensamento militar brasileiro.

> *A guerra em um campo de batalha, entre homens e máquinas, a guerra entendida como um evento decisivo, em uma disputa internacional, a guerra industrial não existe mais. Estamos engajados hoje, constantemente e de várias maneiras, na guerra no meio do povo.*[2]

The Utility of Force foi publicado na Grã-Bretanha (2005) e nos Estados Unidos da América (2007).[3] O autor comprova quão sábio foi Castro Alves ao afirmar, em *Espumas Flutuantes*, que "*nem cora o livro de ombrear co'o sabre, nem cora o sabre de chamá-lo irmão.*" Sua folha de serviços registra o comando da divisão blindada britânica no Iraque

[1]*SMITH, General Rupert. "The Utility of Power". New York: Alfred A. Knopf , Publischer, 2007, p. 183.*
[2]*Ob. cit. p. 415.*
[3]*Publicação da biblioteca pessoal do autor.*

(1990-1991) e de tropas multinacionais da OTAN e da ONU nos Bálcãs (1995 e 1998-2001). Combinou suas experiências de combate a invejável conhecimento de História Militar para demonstrar que "*as guerras, hoje, são travadas no meio de populações civis*".[4] O inimigo combate disperso no seio dessas populações e, não raro, constitui parcela dessa mesma gente.

O Gen Smith afirma que forças armadas (FA) são essenciais a qualquer entidade geopolítica independente no sistema internacional. Afirma, também, que as FA apresentam quatro atributos[5] integrados à estrutura legal do Estado: são instituições militares organizadas; primam por estrutura hierárquica que responde à mais elevada instância do Estado; dispõem de autoridade legal para empregar seu armamento e regem-se por códigos disciplinares e penais independentes; seus recursos orçamentários para aquisição de material bélico[6] são centralizados[7]. Assim, são, por exemplo, as FA brasileiras e as Forças de Defesa de Israel (IDF, na sigla em inglês), ambas organizadas segundo o paradigma da guerra industrial entre Estados.

Israel x Hamas: uma guerra no meio do povo?

Desde que se tornou independente, em 14 de maio de 1948, Israel tem enfrentado sucessivas crises, conflitos, escaramuças e guerras com seus vizinhos, até mesmo porque nunca se efetivou a criação do Estado Palestino, igualmente deliberada pela ONU, em 1947. O emprego mais recente das IDF ocorreu em novembro de 2012. Neste confronto, uma guerra no meio do povo, as características apontadas pelo Gen Smith[8] para identificar o atual paradigma da guerra podem ser claramente observadas.

---

[4]*Ob. citada, palavras na primeira orelha.*

[5]*Idem, p. 10, em tradução livre e breves inserções do autor deste artigo.*

[6]*Deliberadamente, empreguei a expressão material bélico e, não, material de emprego militar e, muito menos, material de defesa.*

[7]*No Brasil, por exemplo, os recursos são centralizados no Orçamento Geral da União.*

[8]*Idem, pgs 19 e 271.*

O Hamas, a maior e mais influente organização fundamentalista palestina[9], prega, abertamente, a completa destruição do Estado de Israel[10]. A organização é considerada terrorista pelo Canadá, Israel, Japão, Estados Unidos e União Europeia, enquanto Reino Unido e Austrália consideram terrorista somente o seu braço armado[11]. O Hamas, em 2006, venceu, democraticamente, as eleições nos territórios palestinos pelo que assumiu o controle da Faixa de Gaza, da qual os israelenses haviam se retirado unilateralmente, em 2005. De imediato, emergiram duas consequências: o enfraquecimento do poder político da Autoridade Nacional Palestina (ANP) e o aumento da ameaça a Israel cujo direito de existir não é reconhecido pelo Hamas.

Com liberdade de ação, o Hamas construiu uma rede de túneis de Gaza ao Sinai, no Egito, essencial ao contrabando de foguetes Fajr-5, de fabricação iraniana. Os foguetes foram enviados do Irã para o Sudão, por via marítima, com aprovação do governo local. A seguir, atravessaram o Egito através do Saara, até a península de Sinai, onde foram desmontados. Pelos túneis, os Fajr-5 chegaram a Gaza, acompanhados, desde a origem, por militantes do Hamas e técnicos iranianos com passaportes falsos. Esses foguetes, com alcance de 75 km, juntaram-se aos Grad e Grad versão 2 (com alcance de 20 e 48 km, respectivamente), Qassam (17,7 km) e aos morteiros pesados (9,7 km) para aumentar o poder de fogo do Hamas[12].

A sobrevivência da nação, interesse vital de Israel, passou a ser fortemente ameaçada. Em decorrência, de 14 a 21 de novembro, as IDF entraram em ação contra os terroristas do Hamas, dispersos no meio do povo palestino do qual, por sua vez, são integrantes. Durante as operações militares, sobressaíram as seguintes características do novo paradigma da guerra:

---

[9] *VISACRO, Major Alessandro. "Military Review": edição brasileira, janeiro–fevereiro 2010, p. 89.*

[10] *SMITH, General Rupert ob. cit. p. 261.*

[11] *Disponível em: www.http://pt.wikipedia.org/wiki/Hamas.*

[12] *O GLOBO. Rio de janeiro, RJ, segunda edição de 19 de novembro de 2012 , p. 22.*

– as forças armadas de Israel, organizadas segundo o paradigma da guerra industrial, confrontaram-se com um inimigo não-estatal, o Hamas;

– o conflito armado teve duração reduzida: desde 14 de novembro, quando da eliminação do comandante militar inimigo, Ahmed al-Jabari, até 21 de novembro, data em que entrou em vigor o cessar-fogo;

– a guerra foi travada no meio das populações civis israelense e palestina, obrigando as IDF a identificar, com a máxima precisão possível, os membros do Hamas, antes de transformá-los em alvos. Os terroristas, por seu turno, não tinham obrigação alguma ao selecionar os alvos de seus foguetes que chegaram, pela primeira vez, a Tel Aviv, centro financeiro de Israel;

– os objetivos das IDF consistiram na destruição/neutralização da rede de túneis e dos foguetes do Hamas, além da eliminação de líderes e integrantes do braço militar da organização. Esses objetivos, como se vê, foram diferentes do que teriam sido os de uma guerra industrial entre Estados;

– a mídia desempenhou papel central e ampliou as dimensões da guerra no meio do povo, em particular, dos palestinos. Onipresentes, televisão e emissoras de rádio, correspondentes internacionais, jornais, revistas e internet transmitiram, instantaneamente, aos lares do mundo inteiro, as imagens e sua própria interpretação dos bombardeios recíprocos. As redes sociais exerceram papel especial e foram exploradas, tanto pelas IDF quanto pelos terroristas, para nos convencer da legitimidade de suas ações e exibir e explorar os danos colaterais, infligidos à população civil pelo adversário [13];

– o Exército Israelense mobilizou reservistas, desdobrou unidades blindadas em face da Faixa de Gaza e ameaçou o território palestino com possível invasão terrestre. Como tal operação não se concretizou, os efeitos obtidos traduziram-se por demonstração de força e dissuasão. É possível afirmar que influentes atores internacionais foram fortemente pressionados a mediar um cessar fogo. Paralelamente, Israel enviou firme mensagem ao mundo quanto ao seu direito de legítima defesa,

[13] *O GLOBO. Rio de Janeiro, edições de 16 a 23 de novembro de 2012.*

ainda que a custo elevado. Ficou caracterizado que *"em cada ocasião, novos empregos são encontrados para velhas armas[14]"*.

Assim, pode-se afirmar que as IDF, de fato, participaram de verdadeira guerra no meio do povo.

IDF: A vitória militar no teatro de operações

Manobra é fogo e movimento. O fogo reinou quase soberano na guerra entre Israel e Hamas que teria lançado 1506 foguetes contra o território israelita, tendo alcançado e ameaçado Tel Aviv com foguetes iranianos Farj-5. Por seu turno, 1500 alvos do Hamas[15] foram atingidos pela artilharia de campanha, artilharia naval e força aérea das IDF.

"*Aproximadamente 1000 foguetes foram lançados (pelo Hamas) contra alvos civis dos quais 97% foram abatidos[16]*". Tal feito deve-se à eficácia do sofisticado sistema de defesa antiaérea israelense "Domo de Ferro[17]" que emprega, entre outros, o míssil de interceptação Tamir.

Informação e Inteligência[18] são cruciais para qualquer decisão quanto ao emprego da força[19]. As informações – e, não, o poder de fogo – constituem-se na moeda de troca na guerra no meio do povo, afirma o Gen Smith[20]. *A superioridade de informações é fundamental para a conquista e manutenção da iniciativa no emprego das demais capacidades operacionais[21]*. Pode-se inferir que as IDF desfrutaram de acentuada superioridade de informações sobre o inimigo a ponto de, finda a curtíssima guerra, terem eliminado seu líder militar máximo, destruído alvos relevantes e inutilizado os túneis entre o Sinai e a Faixa de Gaza. Mesmo não dispondo

[14] *SMITH, General Rupert ob. cit. p. 19 e 271.*
[15] *O GLOBO. Rio de janeiro, edição de 22 de novembro de 2012.*
[16] *Disponível em www.http://youtube.com/.....*
[17] *"Iron Dom", em Inglês.*
[18] *Sistemas, segundo o vocabulário militar do Exército Brasileiro.*
[19] *SMITH, General Rupert ob. cit. p. 326.*
[20] *Id. ob.cit. p. 415.*
[21] *BRASIL, Estado-Maior do Exército. "O Processo de Transformação do Exército". Brasília: Eme, 10 de maio de 2010, p. 44.*

de conhecimento sobre o emprego de forças especiais (FE) pelas IDF, permito-me opinar que foram empregadas com êxito e relevância.

Como se depreende, no teatro de operações, as IDF venceram, militarmente, a guerra no meio do povo.

A utilidade da força

O título do livro do Gen Smith não deixa margem a dúvidas. O autor defende enfaticamente que o emprego da força militar deve servir à conquista dos objetivos políticos e estratégicos da nação, fixados por seu governo e do pleno conhecimento dos comandantes militares em campanha. É chegada, pois, a hora de propor reflexões sobre a utilidade do emprego das forças armadas de Israel contra os terroristas.

As IDF conquistaram a vitória militar no teatro de operações. Não obstante, após o cessar-fogo e o desmantelamento da estrutura armada do Hamas, a Palestina teve reconhecido seu *status* de estado observador, não-membro da ONU. Esta vitória política, na Assembleia Geral, deu-se por acentuada maioria[22]. Divido, pois, algumas reflexões com o leitor:

– qual terá sido o objetivo político de Israel ao empregar sua força militar: desmantelar o Hamas antes da reunião da ONU? Defender seu território, soberania e povo de uma organização terrorista que lhe nega o direito de existir? Teria havido mais de um objetivo político que justificasse o recurso às armas?

– persistirá o ambiente de conflito entre Israel e seus vizinhos hostis, como o Hezbollah (Líbano), a Jihad Islâmica (Palestina), a Síria (pelas colinas de Golã) e a Irmandade Muçulmana (Egito)?

– Israel tem direito à legítima defesa e, neste caso, de empregar as IDF?

– qual terá sido a utilidade da força, no caso do emprego das IDF, em novembro de 2012?

Em face dos acontecimentos imediatos à guerra, parece-me que as IDF foram eficientes e eficazes, mas não efetivas. O leitor concorda?

[22] *138 votos a favor, 9 contra e 41 abstenções.*

Aos guerreiros do Brasil: tópicos para reflexão

Este artigo estaria incompleto se não provocasse os leitores a refletir sobre o caso brasileiro, a partir das ideias defendidas pelo Gen Smith.

O autor enfatiza, por exemplo, que a guerra no meio do povo é aquela na qual o povo, nas ruas, nas casas e nos campos todo o povo, em qualquer lugar é o campo de batalha. Enfatiza, também, que não se trata de guerra assimétrica, expressão que repudia por ter sido, segundo diz, inventada para explicar a situação na qual Estados soberanos são desafiados por potências não-convencionais e , como potências militares convencionais, podem dissuadir a ameaça e a ela responder[23].

Na doutrina do Exército dos EUA, verifica-se que *"os futuros conflitos serão, provavelmente, travados no meio do povo"* e que há mudanças na natureza das ameaças. Entre estas, enquadram-se as apresentadas por oponentes que empregam métodos assimétricos e não-convencionais, classificadas como ameaças irregulares[24]. Como se constata, aquele Exército inclui, em sua doutrina, métodos e, não, guerra assimétrica.

Em nosso país, a Estratégia Nacional de Defesa (END) afirma que "*A guerra assimétrica, no quadro de uma guerra de resistência nacional, representa uma efetiva possibilidade da doutrina aqui especificada[25]".* O que dizem nossas forças armadas?

Segundo observado pelo Capitão de Fragata Brummel Vásquez Bermúdez, a Doutrina Básica da Marinha do Brasil assim se refere à guerra assimétrica: "*(...) é empregada, genericamente, por aquele que se encontra muito inferiorizado em meios de combate, em relação a seu oponente. A assimetria se refere ao desbalanceamento extremo de forças. Para o mais forte, a guerra assimétrica é traduzida como forma ilegítima de violência, especialmente quando voltada a danos civis. Para o mais fraco, é uma forma de combate. Os atos terroristas, os*

---

[23] *SMITH, General Rupert, ob. cit. p. 5 e 6. Tradução livre.*
[24] *EUA, Quartel-General do Exército. FM 3-0, "Operações", Washington, DC: 27 de fevereiro de 2008, p. 1-4 e 1-5. Em tradução livre.*
[25] *BRASIL, República Federativa. Decreto nº 6.703. Brasília, DF: END, 18 de dezembro de 2008, p. 18.*

ataques aos sistemas informatizados e a sabotagem são algumas formas de guerra assimétrica[26]".

Em sua análise, Bermúdez conclui que:

"*Embora os termos conflito, estratégia, riscos e mesmo guerra, qualificados pelo adjetivo 'assimétrico', sejam utilizados amplamente e de forma generalizada para tentar descrever desde ataques de 'hackers', até mesmo emprego de meios militares e não militares, com meios convencionais, a definição de guerra assimétrica permanece ainda confusa[27]*".

O Exército Brasileiro aborda o tema, porém não encontrei o conceito de guerra assimétrica em suas publicações doutrinárias. Em face do exposto, cabe indagar:

– o Gen Smith tem razão quando afirma que guerra no meio do povo constitui um novo paradigma de guerra? E que a guerra no meio do povo não é guerra assimétrica?

– a doutrina do Exército dos EUA está correta? Estaria incompleta por não adotar o conceito de guerra assimétrica?

– a END é documento doutrinário?

– o que o Exército Brasileiro entende por guerra assimétrica? O conceito constante da Doutrina Básica da Marinha do Brasil é válido para as forças coirmãs?

– o Capitão de Fragata Bermúdez está certo ao afirmar que tal conceito permanece confuso?

– na ausência de doutrina, com que fundamento as escolas transmitem o tema a seus alunos?

– como tem sido realizado o adestramento para o combate de resistência: a guerra é de resistência ou assimétrica? Os conceitos são sinônimos? Qual a base doutrinária?

---

[26]*BERMÚDEZ, Brummel Vásquez, Capitão de Fragata da Marinha do Equador. "A Guerra Assimétrica à luz do pensamento estratégico clássico". Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, Escola de Guerra Naval, 2004, anexo A. O anexo em questão apresenta outros conceitos de Guerra Assimétrica.*

[27]*Idem, p. 19, anexo A*

– por que não convidar o Gen Smith para palestras e debates no Brasil?

A Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME) ensina que os oficiais de Estado-Maior e de níveis superiores não devem empregar as palavras "sempre" e "nunca" ao abordar temas táticos e estratégicos. A vida ensinou-me a concordar com o pensamento transmitido pela ECEME. *"O choque das massas dos exércitos nacionais nunca ocorrerá novamente"*, lê-se na orelha de *The Utility of Force*. Como o pensamento do autor vai de encontro ao que se ensina na ECEME, outras perguntas se apresentam:

– o Gen Smith tem razão?

– a ECEME está correta?

– como será o mundo em 2030, por exemplo? E a América do Sul? E nossas áreas de projeção de poder, como se apresentarão?

– este autor está certo quando concorda com a ECEME?

Afinal, "o futuro a Deus pertence" e "seguro morreu de velho", diz a sabedoria popular.

O Exército Brasileiro vive necessário processo de transformação com vistas, acima de tudo, à estrutura da Força para 2030[28]. Entre outras máximas publicadas pelo Estado-Maior do Exército (EME,) destaco a de Júlio Douhet: *"As vitórias pertencem àqueles que se antecipam às grandes mudanças na arte da guerra, e não àqueles que procuram adaptar-se, depois que as mudanças ocorrem[29]"*. O livro do Gen Rupert Smith tem por subtítulo "A Arte da Guerra no Mundo Moderno[30]". Estes pensamentos sugerem-me derradeiras provocações:

– como será a Arte da Guerra em 2020? E em 2030?

– com que doutrina o Exército Brasileiro combaterá em 2030?

– se a conhecemos hoje, marchemos, em passo acelerado, rumo à transformação. E se não a dominamos: o que ensinar? Como preparar

[28]*BRASIL, Estado-Maior do Exército. "O Processo de Transformação do Exército". Brasília: EME, 10 de maio de 2010, p. 41*
[29]*Idem, p. 29.*
[30]*O livro foi, originalmente, publicado em 2005.*

recursos humanos? Como adestrar? Em síntese, como definir as estratégias de preparo e de emprego?

– que material bélico[31] será empregado em 2020? E em 2030? Por quê?

Conclusão

A partir de objetivos políticos e estratégicos nacionais claros e concretos, atualizemos, continuamente, políticas, estratégias e planos para preparar e empregar a Marinha, o Exército e a Força Aérea, no estado da arte. Só assim defenderemos o Brasil e asseguraremos pronta resposta para a vitória militar, em qualquer hipótese de emprego, hoje, em 2020, 2030 e sempre. Se tal não for, qual será *The Utility of Force?*

"*Si vis pacem, para bellum*", sábio provérbio latino.

O autor é General de Exército R1, ex-Diretor do Departamento de Cultura do Exército e Professor Emérito da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME).

[31] *Expressão empregada deliberadamente, como em parágrafo anterior.*

DOUGLAS A-20K ***HAVOC*** na Força Aérea Brasileira

Aparecido Camazano Alamino

Histórico e desenvolvimento da aeronave

Em meados da década de 1930, o *U. S. Army Air Corps* (Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos – USAAC) iniciou estudos para estabelecer os requisitos para um novo avião bimotor de bombardeio e ataque ligeiro, para equipar as suas unidades operacionais.

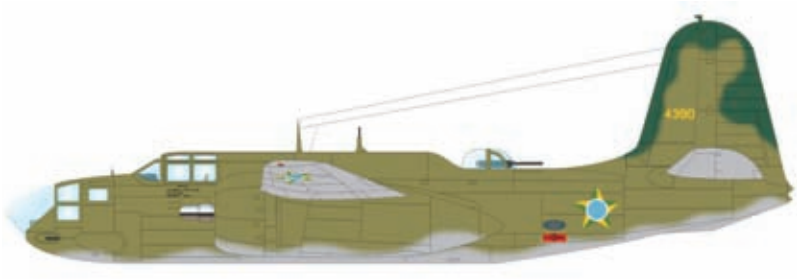
O USAAC abriu a concorrência e a *Northrop* decidiu participar, iniciando o desenvolvimento de um aparelho, que atendesse os requisitos do *Army*, em março de 1936, sob a responsabilidade de dois renomados projetistas da empresa (à época, era subsidiária da *Douglas Aircraft Company*) *John K. Northrop* e *Edward H. Heinemann,* incumbidos de projetar o novo avião, que deveria transportar até uma tonelada de armamentos e ser veloz o suficiente para escapar dos aviões de caça então existentes.

Essa primeira variante do aparelho foi designada como *Modelo 7A*, incorporando várias experiências advindas dos combates da Guerra Civil Espanhola. Já em dezembro do mesmo ano, o projeto do Modelo 7A foi substituído por uma outra variante denominada *7B*, já construída de acordo com os novos requisitos estabelecidos pelo USAAC, que exigiam um aparelho com maiores dimensões, com motores mais potentes, um alcance de 1.243 km, transportar até 900 kg de armamentos e ser equipado com trem de pouso triciclo. O primeiro protótipo da variante 7B realizou o seu voo inaugural em *26 de outubro de 1938*.

Os aparelhos competidores da concorrência do USAAC foram o *Douglas Model* 7B, o *North American* NA-40, o *Stearman* X-100, o *Martin Model* 167F e o *Bell Model* 9. Após as avaliações, o USAAC anunciou o avião vencedor: o Douglas Model 7B.

A França foi o primeiro país a se interessar pelo Douglas 7B, fazendo uma encomenda inicial de 100 aparelhos em 15 de fevereiro de

1939. Posteriormente, em outubro do mesmo ano, esta quantidade foi aumentada para 270 unidades. Os requisitos solicitados pelos franceses provocaram várias modificações no projeto do 7B, originando o modelo DB-7 (D de Douglas, pois a *Northrop* já havia sido totalmente absorvida pela Douglas).



Primeiro padrão de pintura dos A-20K da FAB

Convém salientar que poucos aparelhos chegaram à então França Livre, pois esta já havia sido invadida pela Alemanha quando os primeiros aviões ficaram prontos. A maioria desses aparelhos acabou sendo entregue para a Real Força Aérea (RAF – *Royal Air Force*) da Inglaterra.

Aos modelos DB-7, seguiram-se os DB-7A, já equipados com os motores *Wright* R-2600-A5B, de 1.600 HP. A Inglaterra também adquiriu tais aparelhos e os denominou de *Boston* I e *Boston* II, empregando-os como aeronaves de ataque e de caça, noturnos. Já o modelo DB-7B, incorporado posteriormente à RAF, foi chamado de *Boston* III e utilizado para missões especiais. Alguns aparelhos *Boston* II foram convertidos em caças noturnos, sendo redenominados de *Havoc* I (destruição).

Como curiosidade, alguns aviões *Havoc* I (conversão do *Boston* II) e *Havoc* II (conversão do Boston III) da RAF, foram dotados com um farol de busca *Helmore*/G.E.C. (*Turbinlite*), de 2 milhões e 700 mil velas no *nariz*, com a finalidade de iluminar bombardeiros noturnos alemães, enquanto os *Hurricanes*, que os acompanhavam, abatiam os aparelhos alemães, já que os *Havoc* I/II equipados com o *Turbinlite* não possuíam armamento ofensivo.

Somente em junho de 1939, o USAAC fez uma encomenda inicial de 63 aparelhos DB-7, que foram designados pela Aviação do Exército

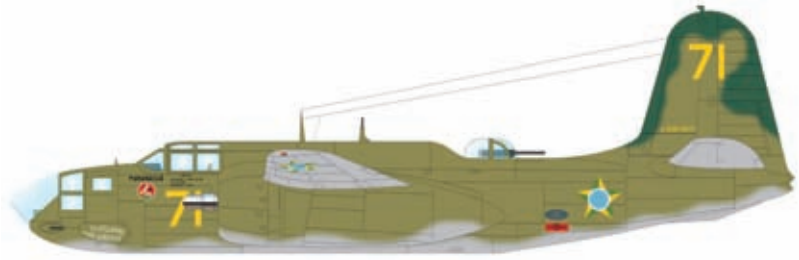
Americano como A-20 e batizados de *Havoc*. Em seguida, foram adquiridas as variantes A-20A, A-20B, A-20C, A-20D, A-20E e A-20F, que possuíam mudanças na configuração de motores, de armamentos e no tipo de emprego.

Já a variante A-20G recebeu inúmeros aperfeiçoamentos, principalmente, nas configurações de armamento. O A-20J foi uma variante do A-20G – equipado com "nariz" transparente – e que era utilizado como aeronave líder de bombardeio, em conjunto com os A-20G. Cerca da metade dos 450 exemplares produzidos foi cedida para a União Soviética e a Inglaterra.

A escolha de novos motores R-2600-29, de 1.850 HP, originou as versões A-20H e A-20K, das quais foram produzidas 412 e 413 unidades, respectivamente, sendo as últimas variantes do aparelho fabricadas, tendo em vista que a linha de montagem do A-20 foi encerrada em 20 de setembro de 1944, atingindo a marca de 7.478 aparelhos fabricados, dos quais 7.098, pela *Douglas* e 380, pela *Boeing*.

A então União Soviética foi a principal operadora dos aviões Douglas DB-7/A-20, recebendo durante a 2ª Guerra Mundial, pela Lei de Empréstimo e Arrendamento, um total de 3.125 aparelhos das variantes DB-7B, DB-73, DB-7C, A-20B/C/G/H/K.

Na 2ª Guerra Mundial, os aviões DB-7 e A-20 foram utilizados pelas forças aéreas de inúmeros países, com destaque para: África do Sul, Austrália, *Brasil*, Canadá, Estados Unidos, França Livre, Holanda, Inglaterra e União Soviética. Após a Guerra, a Nicarágua recebeu dois aparelhos da versão A-20G.



Sistema de cores adotado a partir de jul. 1945

O *Douglas* A-20K *Havoc* na Força Aérea Brasileira

Após a entrada do Brasil na 2ª Guerra Mundial, em 31 de agosto de 1942, a recém-criada Força Aérea Brasileira (FAB) ressentia-se da necessidade de aparelhos de ataque, modernos, velozes e aptos para serem empregados na defesa do território brasileiro.

Após a efetivação da Lei de Empréstimo e Arrendamento (*Lend-Lease*), implementada pelo governo norte-americano, para os países aliados, no início de 1942, a FAB recebeu 30 aparelhos *Douglas* A-20K (sendo 22 da série -10-DO e 9 da série -15-DO)[1], além de um avião *Boston* III, recebido para ser utilizado pelo 1º Grupo Misto de Instrução (1º GMI), da Escola Técnica de Aviação (ETAv), sediada em São Paulo, para ministrar instrução, no solo, aos futuros sargentos mecânicos, formados nessa Escola.

Os Douglas A-20K foram recebidos a partir de julho de 1944, sendo trasladados por pilotos norte-americanos do Comando de Transporte Aéreo (ATC – *Air Transport Command*), que utilizaram a rota do Mar do Caribe, em lotes de treze, oito e nove aparelhos, respectivamente. O destino inicial, no Brasil, dos A-20K foi o Rio de Janeiro, onde foram concentrados na Base Aérea de Santa Cruz (BASC), para o início das instruções de voo e de manutenção, ministradas por pilotos e técnicos norte-americanos, para tripulantes e mecânicos brasileiros.

No princípio de sua operação na FAB, os A-20K mantiveram, como matrículas, os quatro últimos números da matrícula norte-americana (no caso do ex-USAAF 44-156, sua matrícula na FAB era *4156*). Logo após a sua distribuição para os Grupos de Bombardeio Leve (GBL), foi adotado o sistema FAB-01 a FAB-30 – que nem chegou a ser pintado nos aviões – e, dentro da formalística de quatro dígitos, adotada pela Força Aérea Brasileira a partir de julho de 1945, os A-20K receberam os seriais de *FAB 6061* a *6090*. Os aparelhos A-20K da FAB eram conhecidos como *Havoc*. Já o *Boston* III (Ex-RAF AL336) da ETAv foi matriculado como *FAB 6091*[2].

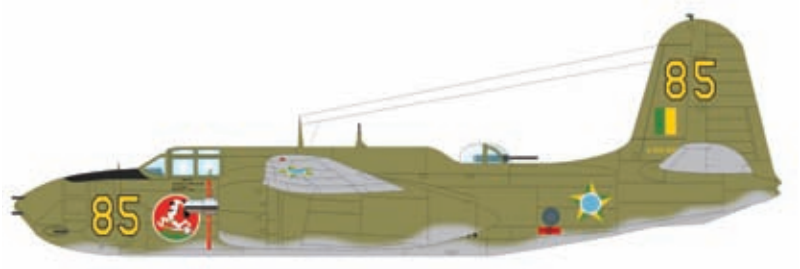
---

[1] *A-20K-10-DO = Do FAB 6061 ao 6082 e A-20K-15-DO = Do FAB 6083 ao 6091.*

[2] *O 6091 permaneceu na ETAv, até 1947, quando foi destinado ao Parque de Aeronáutica de São Paulo, onde continuou sendo empregado para a instrução de mecânicos desse Parque, sendo desativado em 1955.*

Após a formação dos pilotos e mecânicos na BASC, foram criados, pelo Decreto nº 6.926, de 5 de outubro de 1944, dois Grupos de Bombardeio Leve (GBL), sendo o 1º GBL sediado em Gravataí – RS e o 2º GBL em Guarulhos – SP. Ainda em outubro, os novos Grupos começaram as suas atividades, consolidando a formação das novas tripulações e dando início ao cumprimento de suas missões operacionais.

Em decorrência de problemas operacionais, de manutenção e de suprimento de peças, o 1º GBL teve permanência efêmera em Gravataí, sendo transferido para Guarulhos, em outubro de 1945, onde permaneceu operando com o 2º GBL, até 24 de março de 1947, quando, para atender à nova organização da FAB, as duas Unidades foram desativadas e transformadas no 10º Grupo de Aviação (10º GAV), cujo 1º Esquadrão do 10º Grupo de Aviação (1º/10º GAV) foi ativado em 1º de abril do mesmo ano. O novo Esquadrão foi dotado com toda a frota de aviões *Douglas* A-20K, remanescente na FAB.



Último padrão de pintura antes da transformação para R-20

Unidades da FAB que operaram o *Douglas* A-20K/R-20

UNIDADE	PERÍODO	MISSÃO - OBSERVAÇÃO
1º GBL	1944 – 1947	Ataque - Bombardeio
2º GBL	1944 – 1947	Ataque - Bombardeio
PASP	1944 – 1956	Parque apoiador da aeronave
1º GMI ETAv	1945 – 1947	Instrução no Solo
1º /10º GAV	1947 – 1955	Ataque - Reconhecimento
CTA	1956 – 1959	Ensaios - Estudos
EEAR	1956 – 1968	Instrução no Solo

Fontes: arquivos do autor – BASP – 1º /10º GAV - EEAR

O recém criado 1º /10º GAV continuou dotado com os A-20K remanescentes na FAB e deu continuidade às suas missões tradicionais de ataque e bombardeio rasante até o ano de 1952, quando houve a mudança de sua missão para a tarefa de reconhecimento-foto.

1º Emblema do 1.º /10.º GAV 1951 – 1951

R-20 1952 – 1955

Conversão do *Douglas* A-20K para R-20

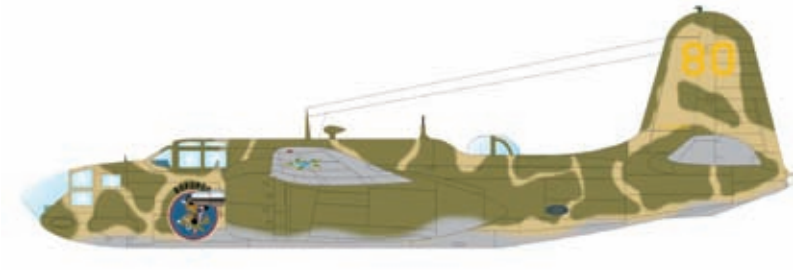
Com a nova missão do 1º /10º GAV, os A-20K foram convertidos para realizar as tarefas de reconhecimento, com a retirada de seu armamento ofensivo e defensivo e instaladas câmeras fotográficas do tipo K-17B ou K-17C, além da ampliação e da modernização dos seus equipamentos de navegação. Tais transformações foram realizadas pelo então Parque de Aeronáutica de São Paulo (PASP), que era o responsável pelas grandes revisões desses aviões, conhecidas como IRAN (*Inspection and Repair Ass Necessary*).

Para a nova tarefa, os *Havoc* receberam vistosa camuflagem e tiveram a sua designação mudada para RA-20K, que, logo em seguida, foi consolidada para R-20. Já o primeiro emblema do 1º /10º GAV, conhecido como *Brucutu*, utilizado desde o início da década de 1950, também foi modificado e adequado para o novo tipo de tarefa do Esquadrão.

Em 17 de abril de 1953, a tarefa de reconhecimento meteorológico também foi alocada para os R-20. Já a partir de 1954, a falta de peças, os inúmeros acidentes e a obsolescência dos aviões começaram a afetar a operacionalidade do 1º /10º GAV.

Devido à pouca quantidade de aparelhos ainda disponíveis, o que obrigava o PASP e o Esquadrão de Suprimento e Manutenção (ESM)

da BASP a retirar peças de um avião para que outro pudesse voar, em 1955, a FAB notou que era chegado o momento para a retirada de serviço dos R-20.



O R-20 e a nova camuflagem, como avião de reconhecimento

Assim, em outubro de 1955, em decorrência do acidente com o R-20 6062 (ocorrido em 5/9/1955), foi decretada, oficialmente, a desativação total desse robusto e valente aparelho, depois de mais de 11 anos de operação na FAB, onde voou 25 mil horas.

Após a desativação, as aeronaves ainda existentes foram concentradas no então Parque de Aeronáutica de São Paulo, para alienação. O bimotor *North American* RB-25J *Mitchell* foi o avião selecionado para substituir os *Havoc* no 1º /10º GAV.

Quadro geral da operação do Douglas A-20K/R-20 na FAB

Designação	Período	Quantidade	Matrículas	Observação
A-20K	1944 – 1952	30	FAB 6061 e 6090	Ataque e Bombardeiro
RA-20K	1952	Variável	Mantidas	Reconhecimento
R-20	1952 – 1955	Variável	Mantidas	Reconhecimento
IS-A-20	1944 – 1947	01	6091	Instrução no Solo
	1956 – 1968	02	6068 e 6085	Instrução no Solo

Fontes: arquivos do autor – BASP - PASP

Dos aviões desativados, os aparelhos matriculados FAB 6068 e 6085 foram destinados à Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAr), para serem utilizados na instrução no solo (Classe 26) dos

seus alunos. O então Centro Técnico de Aeronáutica (CTA) também recebeu o avião matriculado FAB 6086 para estudos e ensaios dos alunos do Curso de Engenharia Aeronáutica, do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA).

O IS-A-20 da Escola Técnica de Aviação, com as cores da RAF

Um único *Douglas* A-20K preservado no Brasil

O Douglas R-20, matriculado FAB 6085, foi utilizado pela Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAr) até 1968, em atividades de instrução no solo de seus alunos, quando foi desativado e colocado ao relento, em um terreno localizado ao lado do pátio de estacionamento de aeronaves daquela Escola.

Contudo, por interferência de antigos tripulantes, tal aparelho foi transportado para a Base Aérea de São Paulo (BASP), que o recuperou no seu Esquadrão de Suprimento e Manutenção (ESM), para ser preservado em frente ao prédio do comando da própria Base, onde permaneceu por alguns meses.

Tal recuperação foi precária, tendo em vista que não existiam peças originais de reposição, e o avião teve o seu *nariz*, que era transparente, substituído por outro compacto, dotado com quatro falsas metralhadoras. Também ocorreram alguns equívocos no acabamento final do aparelho, principalmente, no padrão de pintura e no emblema adotado, que estavam diferentes dos padrões utilizados quando o aparelho estava em uso, no 1º /10º GAV, no final dos anos 1940.

Ainda em 1968, o 6085 foi cedido para a Prefeitura do município de Guarulhos. Do mesmo modo, o pessoal do ESM-BASP desmontou e transportou o aparelho para a Praça Santos-Dumont (Bairro de Vila Galvão), onde foi montado e lá permaneceu em exposição até meados

de 1976, quando foi desmontado e levado para o Museu Aeroespacial (MUSAL), para preservação, aonde chegou em agosto do mesmo ano.

No MUSAL, o 6085 passou por apurada recuperação, durante três anos, e foi colocado na configuração original dos A-20K do início dos anos 1950 (menos o padrão de pintura, que é de R-20), sendo inaugurado em 30 de setembro de 1979, com a honra de ser um dos poucos exemplares desse raro aparelho, existentes em todo o mundo, além de representar um marco das aviações de Ataque e de Reconhecimento da Força Aérea Brasileira.

Principais características do *Douglas A-20K*

Especificação	Monoplano, asa média alta, bimotor.
Emprego	Ataque, Bombardeiro leve, Reconhecimento visual e foto.
Motor	Dois motores radiais a pistão *Wright Cyclone* R-2600-29, de 1.850 HP, de 14 cilindros em duas estrelas de 7.
Envergadura	18,69 m
Comprimento	14,73 m
Altura	5,35 m
Superfície alar	43,10 m^2
Peso	7.831 kg (vazio) 12.247 kg (máximo)
Velocidade	536 km/h (máxima) a 4.754 m
Razão de ascensão	500 m/min
Teto de serviço	7.650 m
Alcance	1.334 km
Tripulação	3 tripulantes
Armamento	2 metralhadoras *Browning* M2 .50, fixas nas laterais do nariz, sendo 1 em cada lateral, 1 ou 2 metralhadoras .30 na torreta dorsal, 1 ou 2 metralhadoras .30 na torreta ventral. Até 1.179 kg de bombas no *Bomb Bay*.

Fonte: DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY

Douglas A-20K/R-20 *Havoc na* FAB – Frota completa

Ordem	Matrícula	C/n	Ex-USAAF	Ex-FAB	Nome – Observação – Acidente
01	FAB 6061	23379	44-156	FAB-01	Acidentado Guarulhos, SP 9/8/1950
02	FAB 6062	23380	44-157	FAB-02	"Aboim-Ema"[3] R-20 – Acidentado Bonsucesso, SP 5/9/1955
03	FAB 6063	23381	44-158	FAB-03	Acidentado Camaquã, RS 15/12/1944
04	FAB 6064	23382	44-159	FAB-04	Acidentado Guarulhos, SP 16/12/1948 – Colisão B-25J 5105
05	FAB 6065	23383	44-160	FAB-05	Acidentado Guarulhos, SP 16/12/1948
06	FAB 6066	23384	44-161	FAB-06	"Calango" R-20 – Desativado 3/8/1956
07	FAB 6067	23385	44-162	FAB-07	Acidentado Guarulhos, SP 28/8/1949

[3] *A maioria dos "Douglas" A-20K teve nomes alocados em diversas oportunidades, todavia não existem dados concretos de seu casamento com as diversas matrículas, sendo abordados somente os nomes realmente comprovados com fotografias da época.*

08	FAB 6068	23386	44-163	FAB-08	"Jurunas" R-20 – Instrução no solo EEAR 5/12/1956. Desativado 7/2/1968
09	FAB 6069	23387	44-164	FAB-09	"Gavião" – Acidentado Guarulhos, SP 11/12/1950
10	FAB 6070	23388	44-165	FAB-10	Acidentado Gravataí, RS 23/8/1945
11	FAB 6071	23389	44-166	FAB-11	"Paranaguá" R-20 – Acidentado São Miguel Paulista, SP 15/4/1955
12	FAB 6072	23390	44-167	FAB-12	"Trumais" R-20 – Desativado 21/11/1957
13	FAB 6073	23391	44-168	FAB-13	Acidentado Capão Bonito, SP 21/1/1946
14	FAB 6074	23392	44-169	FAB-14	"Xavantes" R-20 – Acidentado Barra do Piraí, RJ 7/10/1954
15	FAB 6075	23608	44-385	FAB-15	Acidentado São Paulo, SP 3/8/1945
16	FAB 6076	23609	44-386	FAB-16	Acidentado Guarulhos, SP 19/2/1948

17	FAB 6077	23610	44-387	FAB-17	Acidentado Guarulhos, SP 20/7/1950
18	FAB 6078	23611	44-388	FAB-18	Desativado 22/01/1951 NRR
19	FAB 6079	23612	44-389	FAB-19	Acidentado Guarulhos, SP 16/2/1945
20	FAB 6080	23613	44-390	FAB-20	"Bororós" R-20 – Acidentado Florianópolis, SC 22/4/1954
21	FAB 6081	23614	44-391	FAB-21	Acidentado São Paulo, SP 30/3/1945
22	FAB 6082	23615	44-392	FAB-22	Acidentad o Guarulhos, SP 1/3/1946
23	FAB 6083	23760	44-537	FAB-23	Acidentado Guarulhos, SP 20/3/1946
24	FAB 6084	23761	44-538	FAB-24	Acidentado Guarulhos, SP 8/9/1947
25	FAB 6085	23762	44-539	FAB-25	"Rio Preto" R-20 – Instrução no Solo EEAR 14/3/56. Desativado 26/7/1968. Preservado MUSAL 8/1976

26	FAB 6086	23763	44-540	FAB-26	"Suiás" R-20 – Ensaios CTA 5/12/1956. Desativado 19/7/1966
27	FAB 6087	23764	44-541	FAB-27	Acidentado Guarulhos, SP 17/12/1947
28	FAB 6088	23765	44-542	FAB-28	Acidentado Guarulhos, SP 7/5/1946
29	FAB 6089	23766	44-543	FAB-29	Acidentado Guarulhos, SP 9/3/1945
30	FAB 6090	23767	44-544	FAB-30	"Kalapalos" R-20 – Desativado 3/8/1956
31	FAB 6091	23559	44-336	FAB-31	*Boston* III (A-20C) – Instrução no solo EMI-ETAv ex-RAF AL336. Desativado 18/7/1955

Fontes: arquivos do autor – BASP – 1º /10º GAV

Desenhos: Rudnei Dias da Cunha

O autor é Coronel-Aviador da Reserva, Historiador Aeronáutico e Membro correspondente do INCAER.

Analisando um possível ataque preventivo de Israel contra o Irã[1]

Márcio Bonifácio Moraes

"O difícil nós fazemos agora, o impossível leva um pouco mais de tempo".

David Ben-Gurion (1886-1973)–
Primeiro chefe de governo de Israel (1945-1952)

Com uma figura em forma de bomba e caneta na mão, o primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, traçou, para o programa nuclear do Irã, uma *linha vermelha* que indicaria o ponto exato em que Teerã terá quantidade suficiente de urânio enriquecido para produzir uma bomba atômica. Da tribuna do plenário das Nações Unidas, no dia 27 de setembro de 2012, o premier instou a comunidade internacional a agir com rapidez e expressou confiança em que os EUA liderem o cerco ao Irã, pelo perigo que isto representa. Segundo o líder israelense, o patamar indicado pode ser ultrapassado em meados de 2013, abrindo as portas para uma necessária ação militar contra as instalações nucleares iranianas. A república islâmica, entretanto, diz que seu programa nuclear tem fins pacíficos.

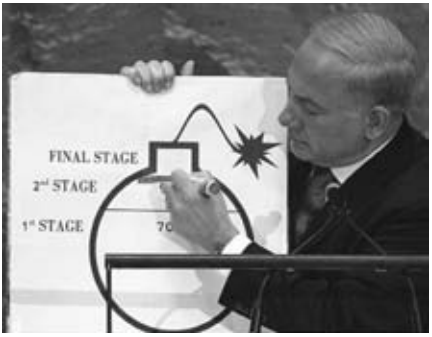


Figura 1 – Benjamin Netanyahu – 27 de setembro de 2012 – ONU

[1]*O presente artigo é baseado em um estudo de Scott Johnson e Emily Chorley, analistas da revista "Jane's Defense Weekly", e publicado em 26/03/2012.*

Essa advertência do premier Netanyahu mostra a crescente preocupação de Israel com a pretensão da República Islâmica do Irã, de se tornar possuidora de artefatos nucleares, capazes de desferir um eventual ataque contra Israel. Aliás, o presidente iraniano Mahmoud Ahmadinejad já declarou publicamente, por diversas vezes, que seu objetivo é o de "varrer Israel do mapa", bem como atingir os Estados Unidos da América. Assim, o propósito do presente trabalho é o de analisar possíveis linhas de ação que poderão ser adotadas por Israel para realizar um ataque preventivo[2] às instalações nucleares do Irã.

Deve ser lembrado que Israel já adotou essa iniciativa por algumas vezes. A primeira, como já dito, ocorreu na Guerra dos Seis Dias, em 1967, um dos mais perfeitos exemplos de surpresa estratégica da História Militar. A segunda, em 7 de julho de 1981, quando um ataque aéreo de surpresa destruiu um reator nuclear que se encontrava em construção, a cerca de 17 km a sudeste de Bagdad –Iraque (Operação Babilônia). A terceira ocorreu em 6 de setembro de 2007, quando realizou um ataque aéreo, também de surpresa, contra um reator nuclear, localizado na região de Deir ez-Zor – Síria (Operação Pomar).

No caso específico do Irã, desde 2007, Israel já estaria promovendo Ações Encobertas[3] cujo principal propósito seria o de retardar o programa nuclear iraniano. Elas vão desde o misterioso assassinato de técnicos e cientistas que seriam ligados ao programa nuclear, até ações de sabotagem. Em todas as vezes, entretanto, Israel negou sua autoria.

---

[2] *Ataque preventivo ou preemptivo pode ser definido como um ataque de surpresa, lançado com a intenção de antecipar-se a uma ofensiva inimiga obtendo, assim, a Surpresa Estratégica. O exemplo mais significativo foi o da "Guerra dos Seis Dias", iniciada em 05/06/1967 contra o Egito, a Jordânia e a Síria.*

[3] *Ações encobertas ou "Cover Action" são procedimentos que buscam influenciar, diretamente, eventos em um país. Em termos de intensidade podem variar desde a persuasão, propaganda até ações paramilitares. São normalmente alegadas "Raison D'etat" – o Estado está acima de qualquer coisa e descritas como uma atividade intermediária entre a diplomacia e a guerra.*

O sistema de Inteligência israelense[4] também realiza um acompanhamento do progresso do programa nuclear iraniano, bem como o controle das suas instalações, por intermédio da Inteligência de Imagens (IMINT). Eles, certamente, serão os reponsáveis pelos dados e conhecimentos que indicarão a Israel o momento mais adequado para uma ação militar. Todas essas ações, entenda-se, constituem uma questão de sobrevivência para Israel, em face de ameaça iraniana explícita e acima mencionada.

De acordo com uma análise dos últimos pronunciamentos de dirigentes israelenses, a falta de uma solução negociada para a crise e a continuidade do programa iraniano, certamente, levarão Israel a adotar medidas para solucionar o impasse. Assim, podemos inferir que um ataque aéreo preventivo seria uma opção possível. Entretanto, ela se apresenta de uma forma mais complexa do que as anteriores. Isso se deve em razão da distância a ser percorrida pelas aeronaves, violando o espaço aéreo de outros países e a necessidade de se efetuar reabastecimentos no ar. Assim, passaremos a analisar, resumidamente, essas opções:

1 – A rota mais direta de ataque seria através da Jordânia e do Iraque. Nesse cenário, dificilmente a Jordânia consentiria uma livre passagem por seu espaço aéreo. Afinal de contas, embora em muito ocidentalizada, ela é um país árabe e não deseja problemas com os seus vizinhos de mesma etnia.

2 – A segunda opção que se apresenta seria uma incursão através do espaço aéreo da Arábia Saudita e do Iraque. Deve ser ressaltado que a Arábia Saudita é o país que possui o melhor sistema de defesa aérea do Oriente Médio, fato que poderia ocasionar a interceptação das aeronaves, dificultando a ação israelense.

3 – A outra variante a ser considerada seria a de voar sobre a Síria e o Iraque. Em razão dos recentes conflitos na Síria, essa opção se mostra viável, pois o seu sistema de defesa aéreo poderia encontrar-se, de

[4] *O sistema de Inteligência de Israel é formado, basicamente, pelo MOSSAD, responsável pelo campo externo e a espionagem, o Shin Bet que cuida da contraespionagem e do campo interno e pelo AMAN, que é a Inteligência Militar de Defesa, responsável, também, pela Inteligência de imagens e de sinais.*

certa forma, fragilizado. Entretanto, em 22 de junho de 2012, um avião de caça F-4 turco foi abatido por mísseis do sistema de defesa sírio indicando que ele, não obstante a convulsão social no país, permanece operacional. Ademais, a Síria tem sido tradicional adversária de Israel e ávida para recuperar a posse das colinas de Golã, em poder de Israel, desde a Guerra dos Seis Dias.

Além do ataque aéreo, ocorrido em 2007, mais recentemente (30 de janeiro de 2013), Israel realizou um novo ataque aéreo contra a Síria – ação preemptiva, admitem autoridades israelenses – cujo alvo foi um comboio com mísseis terra-ar, aparentemente destinado ao Hezbollah e a um centro militar de pesquisas, localizado em Jamraya, próximo a Damasco.

4 – Uma outra opção que se apresenta seria a de voar pelo sul da Turquia. Essa rota já teria sido utilizada por Israel em 2007, quando realizou o ataque ao reator nuclear na Síria (Operação Pomar). O fato é que essa opção não parece muito factível em razão da recente deterioração das relações diplomáticas entre os dois países. Ademais, em razão dos problemas com a Síria, a Turquia parece haver reforçado a sua defesa aérea justamente no sul do país.

5 – Finalmente, restaria a rota de ataque pelo Mar Vermelho, passando pelo Sinai, Golfo de Aden, Mar da Arábia e Golfo de Oman, realizando uma aproximação pelo sul do Irã. Essa alternativa seria bastante difícil em razão da distância a ser percorrida e necessitaria ser do conhecimento e receber o apoio dos Estados Unidos da América, que mantêm o controle da região, por considerá-la estratégica para a manutenção do tráfego marítimo, principal rota da exportação de petróleo do Golfo Pérsico.

Além dos ataques aéreos, Israel teria a opção de atacar por intermédio de mísseis balísticos Jericó III, cujo raio de ação (cerca de 4.800 km) poderia atingir a maioria dos alvos pretendidos. Entretanto, os ataques aéreos são mais acurados, e a utilização de mísseis teria de ser, mandatoriamente, com emprego de ogivas nucleares, dada a cobertura defensiva das instalações. Isso poderia transformar-se em um fator extremamente negativo para Israel e uma catástrofe geopolítica, sem precedentes, em todo o Oriente Médio.

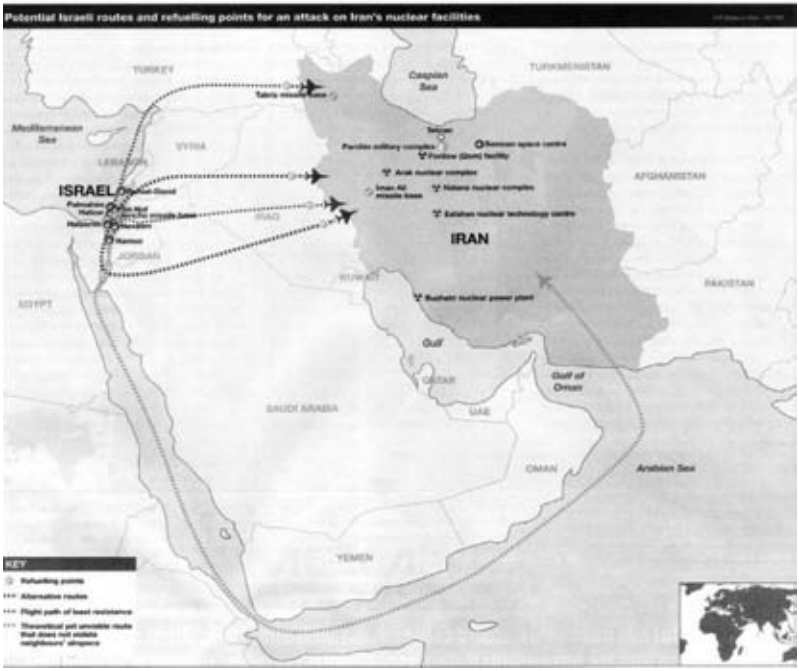


Figura 2 – potenciais rotas de ataque e pontos de reabastecimento aéreo para um ataque contra as intalações nucleares do Irã (fonte – Jane's Defense Weekly – 28/03/2012).

Uma outra opção a ser considerada, embora remota, seria a de realizar um ataque por mar, utilizando submarinos convencionais[5], como plataforma de lançamento de mísseis de cruzeiro. Entretanto, pouco se sabe sobre o alcance dos mísseis deste tipo que Israel possui. Considerando que a distância entre o Golfo de Oman e Teerã é de cerca de 1.300 km, essa hipótese parece remota, em razão do raio de ação padrão para um míssil de cruzeiro.

Levando em consideração as principais armas que Israel possui à sua disposição para atacar o Irã, o vetor aéreo parece ser o mais provável. Assim, torna-se relevante fazer uma breve análise sobre

[5]*Israel possui três submarinos da classe "Dolphin", sendo que existem mais dois em construção.*

os meios aéreos do Irã. Defender o espaço aéreo iraniano é um grande desafio, em razão de suas dimensões territoriais e do seu relevo (montanhoso). Isso obriga à criação de uma rede de estações fixas de radar, perfeitamente integrada com aeronaves, para prover um alarme aéreo antecipado[6]. Atualmente, o Irã não possui um grande potencial de aeronaves AEW[7]. No que tange à sua aviação de caça e interceptação, a situação seria semelhante, em decorrência do longo embargo de armamento e seus sobressalentes, decretado ao país[8].

Embora Israel possua superioridade aérea, a tarefa de conseguir destruir as instalações nucleares do Irã parece um tanto complexa. Primeiramente, em razão de sua localização (vide figura 3), uma vez que elas estão dispersas por boa parte do território. Em segundo lugar, elas passaram a ser construídas em subterrâneos, na profundidade média de 10 metros abaixo do nível do solo e com a espessura de suas paredes, estimada em cerca de dois metros de concreto. Mesmo contando com munição especial[9], isso seria um grande desafio para os pilotos israelenses.

Concluindo, poderíamos afirmar que, em razão das distâncias a serem percorridas pelas aeronaves e pelas características das instalações nucleares iranianas, esse ataque seria uma operação de alto risco para Israel, especialmente se não contar com apoio externo. Mesmo bem sucedido, ele só paralisaria, de forma momentânea, as pretensões iranianas em prosseguir em seu projeto nuclear. De qualquer forma, a reconstrução seria demorada e, destarte, Israel estaria ganhando tempo na esperança de futuras negociações de paz.

---

[6] *Alarme Aéreo Antecipado ou Airborne Early Warning (AEW) é provido por aeronaves que possuem sensores capazes de detetar eventuais invasões do espaço aéreo.*

[7] *Segundo "World Military Aircraft Inventory", Aerospace Source Book 2008, o Irã só teria dois aviões IL 76 AEW.*

[8] *Segundo o "World Air Forces – Historical Listings", o Irã teria apenas dois esquadrões operativos de F-14 Tomcat (cerca de 79 aeronaves) 48 MIG-29, 24 Mirage F1, 65 F-4D e F-4E.*

[9] *Bombas denominadas "Bunker-bursting (Guided Bomb Unit GBU-28)".*

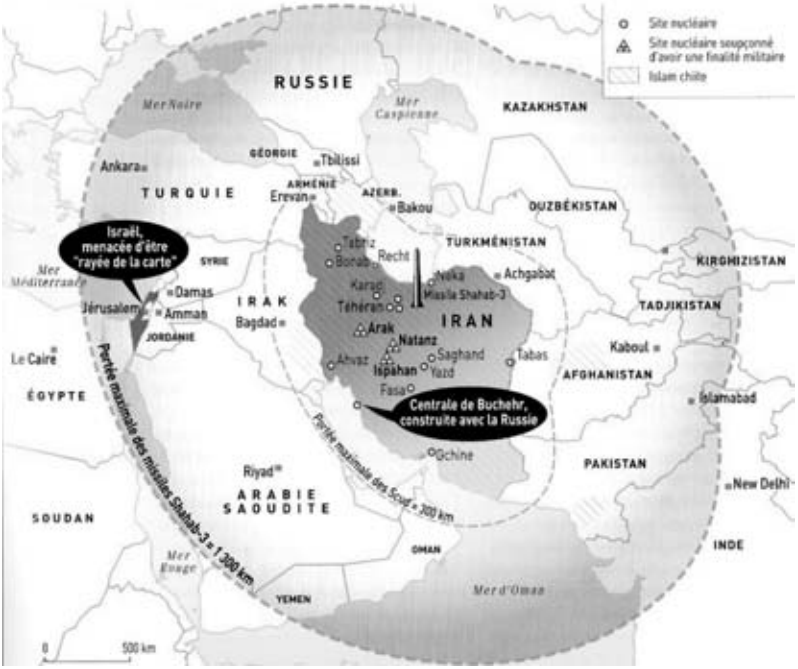


Figura 3 – principais instalações nucleares iranianas
(fonte – Geopolitique, Yves Lacoste, Larousse – 2008).

O autor é Capitão de Mar e Guerra (RM-1), membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB) e conferencista emérito da Escola Superior de Guerra.

Caixa de Financiamento Imobiliário da Aeronáutica: história de um sonho por moradia digna

Telmo Roberto Machry

Em 19 março de 1982, em São Gonçalo – RJ, o então Ministro da Aeronáutica – Tenente-Brigadeiro Délio Jardim de Mattos, ao fazer a entrega de 86 moradias destinadas aos Suboficiais e Sargentos, declarou: "Aos que, hoje, recebem sua esperada casa própria, expresso a minha alegria por vê-los felizes, pois outro não é o meu desejo senão a tranquilidade dos que comando".

Com certeza, as reações daquelas famílias não devem ter sido diferentes da emoção do jovem casal de Sargentos que, em novembro de 2011, em Ceilândia (DF), declarou: "Agora temos o nosso espaço para receber nosso filho", após receber, das mãos do Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Juniti Saito, as chaves do apartamento recém-adquirido de mais um empreendimento residencial bem sucedido, promovido pela Caixa de Financiamento Imobiliário da Aeronáutica (CFIAe).

Ao longo dos seus 33 anos de existência, atuando como Agente Financeiro, Agente Promotor e Agente Assessor, no cumprimento da sua destinação social, a CFIAe buscou obter os recursos e facilidades do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) para seus projetos habitacionais.

O desafio sempre foi desenvolver processos construtivos realísticos e inovadores para a construção de moradias de boa qualidade e com preços acessíveis aos seus beneficiários.

Muitos obstáculos, no entanto, tiveram que ser vencidos, pois os projetos habitacionais são, geralmente, de longo prazo, e as regras do SFH vieram sofrendo alterações em função da conjuntura política e econômica do País, com graves implicações

para os mutuários e para os agentes financeiros, conforme se pode observar no histórico desta Autarquia.

1. Histórico

Já na década de 1970, a falta de moradias foi identificada como um dos problemas sociais mais angustiantes que afligiam (e ainda afligem) a família Aeronáutica, levando o Ministro Délio Jardim de Mattos a baixar as diretrizes para a elaboração do Plano Habitacional do Ministério da Aeronáutica, consubstanciado em dois programas distintos: a construção de próprios nacionais e o da casa própria.

Como resultado das medidas tomadas pelo Sr. Ministro, foi criada a CFIAe[1], Autarquia de regime especial, vinculada ao Ministério da Aeronáutica, com autonomia financeira, conforme disposto na Lei 6.715, de 12 de novembro de 1979, com o objetivo de coordenar os programas destinados à aquisição da casa própria para militares e civis da ativa, inativos e pensionistas do antigo Ministério, hoje Comando da Aeronáutica.

A CFIAe, não tendo fins lucrativos, inicialmente, contou com recursos financeiros, provenientes de dotações orçamentárias, consignadas no Orçamento Geral da União para executar as operações imobiliárias que se enquadravam em dois Planos.

O Plano I, de iniciativa da CFIAe, compreendia a produção ou aquisição de unidades habitacionais destinadas a seus beneficiários e o financiamento para construção ou aquisição de unidades habitacionais destinadas ao uso oficial do Ministério (Próprios Nacionais).

No Plano II, de iniciativa do beneficiário, enquadravam-se os financiamentos a estes para aquisição de unidades habitacionais em construção ou concluídas, construção em terreno de propriedade individual, ampliação ou reforma da casa própria e aquisição de terreno e simultânea construção de unidade habitacional.

[1] *Não confundir com a extinta CHICAER – Carteira Hipotecária e Imobiliária do Clube da Aeronáutica.*

Uma avaliação inicial da demanda resultou em mais de 12 mil inscrições, a maior parte oriunda do Rio de Janeiro, norteando a prioridade para essa região, onde, em breve, teria início a construção das casas do Conjunto Residencial Parque Amendoeira, em São Gonçalo –RJ.

Nos anos seguintes, seguiram-se lançamentos em várias cidades onde a demanda justificasse o investimento: em Marechal Hermes (RJ) foram iniciados 2 empreendimentos com apartamentos de 2 e 3 quartos, totalizando 736 unidades; em Duque de Caxias (RJ), foram construídas 1.100 casas; em Fortaleza (CE), foram 142 casas. Em 2002, os resultados já alcançavam os números apresentados no quadro seguinte.

Local	Nº de Unidades	Local	Nº de Unidades
Amazonas	162	Pará	915
Bahia	36	Pernambuco	399
Ceará	228	Rio de Janeiro	3.348
Dist. Federal	195	Rio Grande do Sul	252
Mato Grosso Sul	88	São Paulo	643
Minas Gerais	300		
Total Geral	6.579 Unidades Residenciais		

No quadro, está incluída a participação da CFIAe na construção de 894 próprios nacionais, nas localidades de Manaus (98), Salvador (36), Campo Grande (88), Fortaleza (60), Recife (348), Santa Cruz (36), Canoas (168) e Santa Maria (60), como refinanciadora, com recursos obtidos junto ao antigo Banco Nacional de Habitação (BNH).

A década de 90 se inicia com um cenário de incertezas no setor habitacional. Os sucessivos planos de estabilização econômica provocaram frequentes alterações nas regras do Sistema Financeiro de Habitação, que resultaram numa situação na qual a adoção de índices e periodicidade de reajustes do saldo devedor dos financiamentos tornavam-nos incompatíveis com os reajustes das categorias profissionais. Tais práticas acabaram resultando, ao final do prazo do contrato, em resíduos de financiamentos, visto que os reajustes salariais eram, via de regra, menores do que os aplicados ao saldo devedor.

Naquela conjuntura, da mesma forma que outras instituições similares encontraram dificuldades para construir e vender, a CFIAe também não conseguia oferecer moradias e condições de financiamento que coubessem no orçamento dos seus beneficiários. As elevadas taxas de juros praticadas pelos agentes financeiros tornaram os financiamentos imobiliários impraticáveis. Foi uma fase totalmente desfavorável não só para a CFIAe, como para o setor imobiliário em geral, que acabou por agravar o déficit habitacional já existente no País.

Outro aspecto agravante da situação para a CFIAe foi a forma de produzir os imóveis por conta própria, em um ambiente de inflação elevada e orçamento variável.

A solução adotada foi firmar, em 2001, uma parceria com a Caixa Econômica Federal, corrigindo aquelas distorções, de modo que aquela instituição passou a credenciar as construtoras e a financiar o imóvel diretamente aos mutuários. Paralelamente, a CFIAe iniciou uma reorganização e informatização do seu acervo documental, a fim de facilitar o trabalho do setor jurídico, que se empenhou em uma forte campanha no sentido de reduzir a inadimplência.

Essas e outras ações adotadas reconduziram a Autarquia ao equilíbrio financeiro, com a perspectiva de operar com superávit orçamentário, situação que proporciona mais tranquilidade para

direcionar os esforços na produção de unidades habitacionais, com o objetivo de promover as melhores condições possíveis para a oferta de moradia própria aos seus beneficiários.

2. Cenário Atual

A conjuntura econômica que afetou o mercado imobiliário brasileiro também influiu nos objetivos da CFIAe. Não havia condições adequadas para o financiamento dos projetos habitacionais, de forma que as prestações do imóvel coubessem no bolso dos beneficiários.

Após um largo período sem a adoção de medidas mais efetivas, desde a extinção do Banco Nacional da Habitação, o cenário, finalmente, começou a ser alterado quando o Governo Federal iniciou um programa de redução das taxas de juros e a implementação de políticas habitacionais como o Programa Minha Casa, Minha Vida, além de ações de incentivo à construção civil, com o objetivo de proporcionar condições para as pessoas adquirirem a moradia própria e reaquecer o mercado imobiliário.

O processo consistente de queda das taxas de juros, o pacote de medidas governamentais de estímulo ao setor habitacional e a vontade

do Comando da Aeronáutica no sentido de fomentar ações efetivas para que seus integrantes e suas famílias disponham de moradias condizentes concorreram para que a CFIAe retomasse o lançamento de novos empreendimentos habitacionais.

Atualmente, a CFIAe vem procurando obter o máximo aproveitamento dos programas habitacionais do Governo Federal, notadamente, do Programa Minha Casa, Minha Vida, cujo amparo permite construir moradias com recursos da Caixa Econômica Federal, com taxas de juros subsidiadas para as famílias com renda até R$ 5.000,00. Com as facilidades do Programa, o nosso beneficiário vê o sonho da moradia ficar mais próximo e ainda é favorecido com a não incidência de alguns custos importantes como os correspondentes ao estudo de viabilidade para o projeto habitacional, a divulgação, comissões de venda etc., visto que estes trabalhos são gerenciados pela própria CFIAe.

Os reflexos positivos das ações adotadas já são claros. No Distrito Federal (Ceilândia), 88 famílias tiveram o sonho da casa própria materializado em novembro do ano passado; em São José dos Campos (SP), outras 64 famílias estão recebendo suas unidades habitacionais em um condomínio constituído por dois prédios, com apartamentos de dois quartos e infraestrutura de lazer com *playground*, salão de festas em cada bloco e piscina; e, no Rio de Janeiro, no bairro Sulacap, serão entregues, no primeiro trimestre de 2013, mais 180 apartamentos voltados, prioritariamente, para os graduados e civis da ativa e inativos.

Vale ressaltar que, nesses projetos, procurou-se racionalizar a utilização do espaço das áreas privativas. A maioria das unidades de dois quartos é composta por uma suíte, banheiro social, cozinha tipo americana e sala com varanda. Nas áreas comuns, existe um salão de festas e uma lavanderia, além de *playground*, piscina, área de estacionamento e portaria.

Os apartamentos de Ceilândia e São José dos Campos tiveram a sua construção rigorosamente fiscalizada, tanto no que diz respeito à qualidade do material empregado, quanto ao serviço executado pela construtora. Quem melhor pode atestar o resultado positivo desse trabalho, quanto à qualidade do imóvel em relação ao preço cobrado, são os próprios adquirentes das 332 unidades, do Residencial Portal do Bosque, no bairro Sulacap, cidade do Rio de Janeiro.

Além de promover a construção de unidades habitacionais para a venda, a CFIAe buscou oferecer outras facilidades, instituindo uma carteira de empréstimos para pequenas reformas nos imóveis residenciais de propriedade dos beneficiários. Os recursos empregados são da própria Autarquia, as taxas de juros são pré-fixadas e o ressarcimento é feito por meio de desconto em folha, com prazo até 60 meses para o pagamento.

Para os beneficiários que desejam adquirir a sua moradia nova ou usada em outros bairros ou cidades, a CFIAe oferece uma análise das condições de financiamento, praticadas por instituições financeiras, para a concessão de carta de crédito habitacional, buscando oferecer as condições mais favoráveis possíveis. Essas informações estão disponibilizadas na Internet, por telefone ou pessoalmente na Autarquia.

A formação de grupos de beneficiários interessados na construção de empreendimentos imobiliários de iniciativa do próprio grupo, com projeto concebido a partir do interesse e condições do mesmo, também vem sendo incentivada. Nesses casos, a CFIAe presta consultoria aos interessados.

Outro aspecto importante e muito preocupante, observado nos processos mais recentes de qualificação dos beneficiários para a aquisição das unidades habitacionais, foi o elevado número de militares e servidores civis com a renda de tal forma comprometida com prestações e empréstimos, que inviabilizaram a aprovação do financiamento imobiliário. Mais da metade dos pretendentes dos três últimos empreendimentos não pode adquirir a casa própria por falta de crédito pessoal.

Tentando contornar esse problema, a CFIAe está procurando conscientizar as pessoas para a importância de se estabelecer prioridades nos gastos pessoais. A aquisição de um imóvel envolve sacrifícios e, sobretudo, planejamento. Por esse motivo, a CFIAe produziu uma cartilha sobre Educação Financeira, com noções básicas sobre economia doméstica, para orientação aos beneficiários.

O tema é fundamental para quem pensa em adquirir um imóvel e tem mais a ver com o comportamento das pessoas do que, propriamente, com cálculos financeiros. Trata-se de uma reflexão profunda sobre a forma de se obter a renda, geralmente com muito esforço, e como gastar o dinheiro ganho. Essa reflexão tem por objetivo conduzir as pessoas a uma maturidade financeira mais sólida, ao assimilarem atitudes mais racionais e inteligentes nas suas decisões do dia a dia relacionadas às questões financeiras pessoais.

Para alcançar a tão sonhada moradia própria, é necessária uma boa dose de conscientização e planejamento das finanças domésticas. A

proposta de Educação Financeira elaborada pela CFIAe procura orientar as pessoas para uma boa gestão dos gastos domésticos, diante do bombardeio diário de ofertas dos mais variados tipos de produtos e serviços, a maior parte supérflua e desnecessária, bem como alertar para as armadilhas do crédito facilitado.

A CFIAe tem procurado difundir essas orientações, principalmente, nas escolas de formação para que os futuros profissionais se conscientizem, desde cedo, de que é preciso gerir o salário com adequada cautela. Só assim o sonho da moradia digna será alcançado.

3. Perspectivas

Os próximos projetos a serem apresentados para venda, em breve, são o Residencial Solar do Bosque, no bairro Sulacap – Rio de Janeiro, ao lado do Residencial Portal do Bosque. Serão mais 180 apartamentos de dois quartos, sala, varanda, área de serviço, área de estacionamento e *play ground*, de ótima qualidade e boa localização.

Na sequência, aguardando ainda liberação das licenças para construção, encontra-se o Residencial Rio-Mar, em Belém – PA, um condomínio horizontal, constituído por 245 casas.

Com previsão de lançamento para 2013 e 2014, encontram-se, na fase de planejamento, os projetos habitacionais em Fortaleza (CE), em Canoas (RS), em Guaratinguetá (SP), em São José dos Campos (SP) e em Santa Maria (DF).

Para as faixas salariais que se encontram fora dos programas habitacionais, subsidiados pelo Governo Federal, a CFIAe está estudando a viabilidade de parcerias com as construtoras credenciadas pela Caixa Econômica Federal, em todo o território nacional, para a execução de projetos desenvolvidos conforme especificação ditada pela demanda por moradia dos Oficiais e assemelhados.

A faixa da oficialidade é um pouco mais trabalhosa para atender, porque a demanda é menos concentrada, a amplitude do poder aquisitivo é mais larga e as intenções de compra são variadas. Contudo o esforço na busca de soluções que atendam o maior número de beneficiários é permanente, porque a aquisição do primeiro imóvel significa mais segurança e estabilidade para a família e se reflete positivamente, no desempenho profissional.

Trata-se do imprescindível apoio ao homem, uma vez que as pessoas, dificilmente, alcançarão a tranquilidade necessária para se concentrar no trabalho, sem antes atender às necessidades básicas dos seus familiares. Com base nessa premissa, foi atribuída à CFIAe a relevante missão, com forte conteúdo social, de buscar soluções para o problema da moradia própria dos militares, civis e pensionistas do Comando da Aeronáutica.

Ao longo da trajetória da CFIAe, muita coisa já foi feita, mas ainda há muito a ser realizado. O trabalho contínuo em cima dos processos de transferência de terrenos da União, para viabilizar projetos habitacionais com menores custos possíveis, é longo e burocrático. As negociações em cima das planilhas de custos das construtoras para enxugar gastos supérfluos são cansativas e desgastantes. Todos os esforços, no entanto, são gratificados com os sorrisos de satisfação dos adquirentes ao receberem as chaves da casa própria.

É a concretização de um sonho da família aeronáutica e o desejo do Tenente-Brigadeiro Juniti Saito expresso nas suas palavras, ao assumir

o Comando da Aeronáutica: "A mensagem é empregar o melhor de nossas energias e possibilidades para que os integrantes da Aeronáutica e suas famílias disponham de moradias condizentes ...".

O autor é Brigadeiro do Ar da Reserva e Chefe do Gabinete Administrativo da CFLAe.

Felino Alves de Jesus: breve vida e grande história do primeiro paraquedista da FAB

Alberto de Almeida Duarte

Trabalhador incansável, organizador metódico e oficial disciplinado, o Tenente Felino, pelas suas qualidades e conhecimentos obtidos em operações de guerra, será sem dúvida uma fonte permanente de consultas futuras no âmbito da Força Aérea Brasileira.

Nero Moura

Em 20 de janeiro de 1941, o Ministério da Aeronáutica era criado, recebendo, como dotação inicial, cerca de 430 aeronaves das aviações Naval e do Exército, bem como recursos humanos, provenientes da Aviação Naval, da Reserva Naval Aérea, da Reserva Naval Aérea Especial, da Aviação do Exército, de convocados da Aviação da Reserva do Exército e Suboficiais e Sargentos Pilotos da Aviação do Exército. Esse contingente era acompanhado de militares e civis de todas as especialidades, não só ligadas ao voo, como também, à administração da nova Força que estava sendo gerada.

Dois meses mais tarde, novos integrantes eram admitidos na recém-criada Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, dentre os quais, estava Felino Alves de Jesus, declarado Guarda-Marinha em 30 de dezembro de 1939, na Escola Naval. Em 26 de março de 1941, no posto de 2º Tenente da Marinha de Guerra, foi matriculado no 2º ano da Escola de Aeronáutica, como oficial-aluno, tendo, como companheiros, Aspirantes de Villegagnon (Escola Naval), Cadetes de Realengo (Escola de Aviação Militar) e civis egressos de profissões liberais e universidades, que também optaram pela nova instituição.

Terminado o curso de Pilotagem, em 30 de setembro de 1942, faz o curso de Paraquedista na Escola do Aeroclube de São Paulo, onde surgiu o paraquedismo no Brasil. Ao concluir o curso, em 3 de março de 1943, recebe Menção Honrosa e classifica-se em 1º lugar. Passou a

ser o primeiro paraquedista da FAB e chegou a realizar 31 saltos, alguns do tipo "retardado".

Já como 1º Tenente-Aviador, Felino inscreve-se como voluntário para participar do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA), criado para operar na Itália, na 2ª Guerra Mundial e, em 30 de março de 1944, inicia o seu treinamento numa Base da Força Aérea Americana (Aguadulce), no Canal do Panamá.[1]

Em agosto de 1944, juntamente com três companheiros, segue para a Itália, desembarcando em Nápoles e permanecendo agregado à Força Aérea do Exército dos Estados Unidos (USAAF), enquanto aguarda a chegada do 1º GAVCA. Em 7 de outubro de 1944, numa Base Aérea próxima à Tarquínia (Itália), recebe o Grupo e fica incumbido da ligação dele com a Força Expedicionária Brasileira (FEB).

Em paralelo às suas funções em terra, como homem de confiança do Comandante Nero Moura e oficial indicado pelo Comando do Grupo para tratar de assuntos ligados ao Estado-Maior das forças em combate, não deixou de atuar como aviador, tendo realizado onze missões de transporte, pilotando a aeronave North American B-25 Mitchel do Grupo.

Em 2 de maio de 1945, com o término das hostilidades na Itália, desliga-se do 1º Grupo de Aviação de Caça e, no dia 11 de maio do mesmo ano, regressa ao Brasil. De volta, Felino é promovido a Capitão em 20 de agosto. Naquela ocasião, vivia-se a fase da ditadura Vargas. Sabedor de que estava havendo um movimento para o retorno do país à democracia, especula engajar-se naquela luta patriótica. Liderava o movimento em prol de um regime democrata o destemido Brigadeiro Eduardo Gomes. Felino, recém-chegado dos campos de batalha, procura o brigadeiro e se apresenta: "Brigadeiro, vim de lutar por um mundo melhor; quero, ao seu lado, lutar por um Brasil melhor."

A partir daquele encontro, começa a participar ativamente da campanha pela redemocratização do país, sem temer consequências.

---

[1]*Nota do editor: conforme John W. Buyers registra em "A história do 1º Grupo de Caça: 1943/1945", a função primordial de Felino era controlar pousos e decolagens na torre de comando e orientar a navegação aérea na estação radar.*

Estava no serviço ativo da Força Aérea Brasileira, revelando-se um militar disciplinado; fora do serviço, era o lutador incansável, idealista, colaborador dedicado e leal, grande incentivador da campanha liderada pelo Brigadeiro Eduardo Gomes, que tinha por lema: "O preço da liberdade é a eterna vigilância." Esse pensamento influenciou a ética de líderes militares de várias gerações, não obstante as controvérsias sobre a autoria da frase, que tem, entre os idealizadores de seu conteúdo, além de Eduardo Gomes, Thomas Jefferson (1743-1826) e John Philpot Curran (1750-1817).

Concomitantemente, resolve cursar Engenharia de Radiocomunicações, concorre ao exame de seleção à antiga Escola Técnica do Exército, atual IME, e é aprovado em primeiro lugar, iniciando o curso em março de 1948. Na metade do 2º ano, veio a falecer.

A turma à qual pertenceu concluiu o curso no Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e é cognominada Turma 1951, a primeira formada por aquele estabelecimento de ensino. Apesar do pouco tempo de convivência, a figura do colega Felino foi tão marcante que a rapaziada de então, até alguns anos atrás, recordava-o pelo coleguismo, capacidade intelectual e liderança. Anualmente, reuniam-se e relembravam, apesar de decorridos mais de 30 anos do falecimento do colega, passagens e acontecimentos relacionados com eles. Aos que compareciam às reuniões da Turma 1951 havia a impressão de que Felino desaparecera recentemente, tão viva ainda estava a lembrança de quem fora, para eles, um autêntico líder! Nas homenagens póstumas, prestadas por ocasião da Formatura de Engenheiros do ITA de 1951, era lembrado e citado como símbolo de união das Forças Armadas, pois iniciara a sua carreira militar na Marinha, prosseguira na Aeronáutica, e, quando de seu falecimento, estava agregado à Escola Técnica do Exército. "Para eles fora o líder a ser seguido" (palavras do orador da Turma 1951, Engenheiro Antonio Carlos Junqueira de Moraes).

Felino representou, assim, uma espécie de "síntese de um tempo" em que havia a necessidade de aglutinar as Forças Armadas Brasileiras num elo de plena união, em face do contexto político da época. Representou esse papel independentemente de um ato consciente, mas pelos ideais que o moviam. É possível extrair, de sua vida dedicada ao Brasil, uma grande força emocional que é própria de uma juventude

idealista, quando o cenário brasileiro daquele período era, a um só tempo, necessitado e também motivador. Daí, quem sabe (?), Felino cobrir sua pele com as cores dos uniformes da Marinha, do Exército, numa passagem breve pelo IME, e da Força Aérea Brasileira, à qual serviu pelo resto de sua vida tão breve e gloriosa.

O Cap. Felino, nascido em 9 de maio de 1918, realizou o seu último voo comandando um avião do 2º Grupo de Transporte em serviço na rota de Fernando de Noronha, em 11 de junho de 1949, tendo falecido em 12 de julho do mesmo ano, aos 31 anos, em decorrência de doença infecciosa, adquirida em serviço. Contava, então, com 2.940 horas de voo e 31 saltos de paraquedas. "Deixou exemplos a serem seguidos e que enchem de orgulho aqueles que lhe pertencem." Palavras da Senhora Maria Luiza Cottas de Jesus, viúva orgulhosa do marido, referindo-se a Felino.[2]

Felino dedicou-se também ao estudo de aspectos da vida humana, como o conhecimento próprio, o papel do homem no universo e os princípios que estabelecem um equilíbrio entre força e matéria. Consolidou seu conhecimento e suas ideias sobre o racionalismo cristão no livro "Trajetória Evolutiva" (Rio de Janeiro: Ed. Lua Nova, 1991, 9ª ed).

O autor é Capitão Especialista da Aeronáutica Reformado.

[2]*Nota do editor: o Capitão Felino foi condecorado com a medalha da Campanha da Itália, da Campanha do Atlântico Sul e com a Presidential Unit Citation (John W. Buyers. "A história do 1º Grupo de Caça": 1943/1945, 2004, p. 228).*

Contos e histórias: tratores para Carolina

Martinho Cândido Musso dos Santos

A Comissão de Aeroportos da Amazônia (COMARA) precisava pavimentar a pista de pouso do aeródromo de Carolina, cidade à margem direita do Rio Tocantins. Para isto, pretendiam transportar, o mais rápido e economicamente possível, dez tratores D-8 e seus implementos que se encontravam em Barra do Corda, onde acabavam de concluir os trabalhos de melhoria do campo de pouso daquela pequena cidade do interior maranhense.

Servindo na Base Aérea dos Afonsos (BAAF) e sendo piloto operacional em C-82 (Vagão Voador), fui escalado com dois companheiros aviadores e mais quatro Sargentos (dois especialistas em aviões e dois radiotelegrafistas de voo) para cumprir a missão.

Decolamos do Campo dos Afonsos e chegamos a Belém do Pará, à tardinha, sendo recebidos pelo Tenente-Coronel Aviador Protásio Lopes de Oliveira, Presidente da COMARA, comissão que estava construindo inúmeras pistas nos mais remotos pontos da Amazônia. Protásio e sua equipe executavam difíceis tarefas, devido às peculiaridades de inóspitos locais, onde não havia pedra (brita), muitas vezes, só encontrada a 400 quilômetros ou mais longe, nem a piçarra, que eram seixos agregados para cobrir o subleito e a superfície de toda a pista, permitindo o escoamento da água durante os aguaceiros intensos da região.

As máquinas pesadas eram a grande dificuldade para transportar e descarregar em cidades banhadas por rios que secavam no verão, tornando-se caudalosos no inverno. Na Amazônia, prevalecem duas estações: o verão, quase sem chuvas, e o inverno de temporais, verdadeiros dilúvios. Além disso, não existiam portos ou moles para atracar, sendo a descarga na barranca do rio quase nunca fácil de executar com sucesso.

Alguns rios, como o Purus, com uma imensidade de meandros, multiplicavam por dez as distâncias a navegar, levando, em alguns casos, meses para executar o transporte fluvial. Tudo se passava

num meio ambiente muito desfavorável, com imenso calor, umidade elevada, mosquitos de várias espécies, miasmas, abelhas, marimbondos que cobravam caro a invasão de seu habitat.

Recebemos as instruções verbais sobre a missão do Tenente-Coronel Protásio que nos encareceu da importância de transportar 10 tratores, suas lanças e lâminas, e uma Usina de Asfalto, denominada *Little Ford*, que nem imaginávamos o que era. O sucesso da missão representaria o ganho de quase um ano para que a pista de Carolina fosse asfaltada e ampliada para receber aviões comerciais.

Assim instruídos, partimos para Barra do Corda e, após sobrevoarmos a pequena cidade, pousamos e logo começamos a faina. Logo de início, vimos que nada seria fácil, pois os tratores eram pesados, largos e tinham que entrar pela traseira do C-82, com as duas portas escancaradas. Medidos os tratores, vimos que ocupariam a largura disponível na aeronave, com folgas de um a dois palmos de cada lado, isto sem o garfo e a lâmina que pesavam 2.100 kg e que levaríamos separadamente, ao final da operação.

Feitos os cálculos do peso, ajustamos o combustível para uma autonomia de 1h45, posto ser a etapa de 45 minutos, o que exigia muito cuidado com as informações meteorológicas.

A carga do primeiro trator foi uma guerra pois, ao iniciar a subida na rampa de carga, ela começou a arquear, o que fez parar tudo para escorá-la com troncos de árvores. Reiniciamos a tarefa e, daquela vez, o trator, ao atingir a entrada do compartimento de carga, fez a roda do nariz deixar o solo e os dois paus de carga furaram as tábuas que eram colocadas para melhor distribuir o peso. Descemos tudo de novo e calçamos a fuselagem nos pontos fortes, com outros troncos, e colocamos pranchões grossos debaixo dos paus de carga. Para tirar os troncos, só cavando, pois ficavam presos com o amortecedor comprimido pelo peso da carga. Finalmente, conseguimos embarcar o primeiro trator já quase no por do sol, indo para a cidade pernoitar.

Era uma cidade muito carente, havendo somente poucas construções sólidas, uma igreja, um colégio e uma construção que servia ao seminário e às casas dos religiosos. Na lateral externa, havia quadros com as fotografias de várias freiras e padres que tinham sido massacra-

dos pelos índios Canelas, havia uns 5 anos, quando invadiram a cidade e não foram satisfeitos pelos padres em seus pedidos.

Ficamos numa casa de dois andares, bastante velha, mas limpa, com instalações mínimas. As refeições seriam feitas na única pensão de uma senhora.

No dia seguinte, começamos a levar os tratores, cabendo a mim decolar com o primeiro, o que fiz, saindo bem próximo da cerca, dado o peso do trator. A amarração era muito precária, e levamos o motorista que freava o trator durante a corrida de decolagem, com a energia acumulada ao dar partida e cortar, inundando o ar da cabine com fumaça de combustão de diesel que nos fazia tossir.

A decolagem foi com extrema delicadeza nos comandos para não dar trancos na "fera" e subimos logo para onde não havia turbulência. Pousei em Carolina, depois de 50 minutos de voo, pois o vento fora de proa.

Assim, passamos a levar um trator por dia: bota tronco, tira tronco; bota rampa, tira rampa; cava embaixo para tirar os troncos da fuselagem que ficavam presos com a pressão do peso do trator sobre os amortecedores do trem de pouso e da roda do nariz. Terminado aquilo, chegou a vez das lâminas e garfos, carregados à força humana de mais de 40 homens, num peso imenso, e quase cortando as palmas da mão na lâmina que não era afiada, mas pesadíssima. A descarga em Carolina foi feita no cabo de aço, puxada por trator, com cuidado para não rebentar a soleira da fuselagem.

Depois dessa faina, veio a vez da *Little Ford*, da qual tivemos que mandar tirar o asfalto remanescente que a fazia pesar muito e dificultava a subida da rampa com a força humana. Foi difícil de amarrar, pois até chaminé ela tinha e perdemos um tempão, esperando esfriar, pois, para tirar o asfalto, tiveram que ativar a caldeira. Levada a usina que de "Little" não tinha nada, chegamos ao entardecer a Carolina, mais "mortos que vivos".

Tínhamos almoçado na pensão, em Barra do Corda, e eu "arremeti" de uns pastéis mal-encarados e fedorentos, os quais foram comidos pelo colega em quase sua totalidade, pois todo mundo "arremeteu" comigo. Aquilo ia ter consequências seriíssimas.

Em Carolina, mal jantei e fui dormir, "moído" que estava. Cerca de 3h da madrugada, fui acordado por ruídos de pessoa passando mal e vi o colega em situação que me causou apreensão, pois parecia ser uma indisposição alimentar grave. Acordei o sargento mecânico e fui ao avião pegar um medicamento forte na caixa de medicamentos e "dei uma" de médico.

A situação do colega não melhorou e, lá pelas 4h30, resolvi decolar para Belém, o que fiz na primeira claridade da aurora. Colocamos o companheiro na maca, com um dos sargentos assistindo-o e repondo a água que perdia em vômito e diarreia.

Transmitimos por CW (telegrafia), para Belém, mensagem SVH, própria para esse tipo de emergência, informando a gravidade da doença e pedindo apoio médico-hospitalar, o que foi providenciado ao pousar em Val-de-Cans, Base Aérea de Belém.

Voamos de regresso aos Afonsos, seguros de que cumpríramos nosso dever transportando os tratores que foram empregados nas obras de pavimentação asfáltica do Aeroporto de Carolina, o que se concretizou, contribuindo para o desenvolvimento e a integração nacional.

Em tempo, o colega e amigo, vítima dos pastéis de Barra do Corda, ficou baixado no Hospital de Aeronáutica de Belém, quase uma semana, voltando posteriormente, ao nosso convívio, são e salvo.

O autor é Brigadeiro do Ar Reformado, tendo sido Presidente da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) e Subdiretor Técnico do Departamento de Aviação Civil.

O Museu Aeroespacial: o impacto das exposições na vida das pessoas

Sahara Burity Fernandez Cyrino

As exposições do Museu Aeroespacial são planejadas de acordo com as técnicas museográficas, para serem originais, criativas, revitalizadas e de interesse da sociedade.

A exposição de 2007, intitulada "A Força Mulher", por exemplo, foi montada para ser temporária. Devido aos inúmeros pedidos do público, tornou-se de longa duração.

Na exibição, nota-se que a presença da mulher na aviação e no militarismo do Brasil já é possível desde as primeiras décadas do século XX e que características físicas, psicomotoras e gestação, pouco a pouco, foram desmistificadas.

Os objetos expostos são muito curiosos, vão desde uma carta para Deus, ao recebimento do informe de aprovação no concurso,

os primeiros contracheques, até a sonhada "carta-patente". Além de vídeos emocionantes e apresentação de textos visionários de que a mulher iria ascender ao generalato.

O Diretor do MUSAL, Brigadeiro Bhering, costuma dizer que não se tem noção do impacto das exposições na vida das pessoas. Palavras que motivaram o seguinte relato do Suboficial Silva Neto:

> *Eu tenho esta noção. Ao visitar a exposição "A Força Mulher" com minha filha Mayara, ela me disse, após ver cada detalhe do espaço*

expositivo, que havia decidido, naquele momento, ingressar na Força Aérea e, hoje, posso dizer que minha filha cursa o 4º ano da Academia da Força Aérea, se sente realizada, admirada e respeitada por todos. Então, reitero o pedido de que essa exposição seja sempre atualizada e mantida para ser vista diariamente, por Mayaras, Julianas, Patrícias... e tantas outras jovens que possam se inspirar para um futuro promissor.

O Suboficial Silva Neto e a Cadete Mayara

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

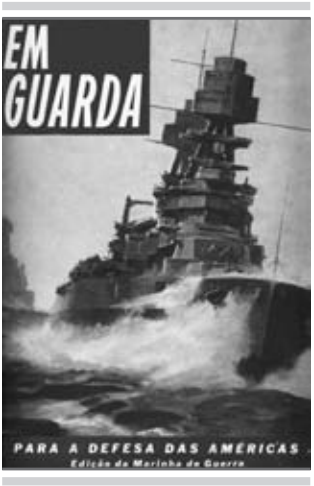
A Biblioteca do INCAER: coleção do periódico ***Em Guarda***

Nair de Laia

Dentre as raras e valiosas publicações integrantes do acervo da Biblioteca do INCAER, destacamos, nesta edição, a versão em português do Periódico EM GUARDA, revista que teve a sua publicação iniciada em abril de 1941, pela *Business Publishers International Corporation,* especialmente para o Coordenador de Assuntos Interamericanos, repartição dos Estados Unidos, por ocasião da Segunda Guerra Mundial.

Nossa Biblioteca possui a coleção, desde o seu número 1, de 1941 a 1944, em 4 volumes encadernados e ricamente ilustrados, onde estão registrados o preparo, o desenrolar do conflito e o pós-guerra. Esta preciosa coleção está à disposição para pesquisa local e, certamente, os interessados na História da 2ª Guerra Mundial ficarão encantados.

As imagens mostram a primeira capa e a primeira mensagem de guerra do Presidente Roosevelt.



Capa do exemplar número 1, de abril de 1941

A PRIMEIRA MENSAGEM DE GUERRA DO PRESIDENTE ROOSEVELT

AO CONGRESSO DOS ESTADOS UNIDOS:

ONTEM, 7 de Dezembro de 1941, dia de infâmia que será lembrado para sempre, os Estados Unidos foram súbita e deliberadamente atacados por fôrças aéreas e navais do Império Japonês.

Os Estados Unidos ainda mantinham relações pacíficas com aquela nação, e a pedido do mesmo Japão prosseguiam as conversações com o seu Govêrno e Imperador, procurando meios de manter a paz no Pacífico. Com efeito, uma hora depois das esquadras aéreas japonesas terem iniciado o bombardeio em Oahu, o Embaixador Japonês nos Estados Unidos e seu colega entregavam ao Secretário de Estado uma resposta oficial a uma recente mensagem dos Estados Unidos. Muito embora afirmasse esta mensagem parecer inútil continuar as negociações diplomáticas existentes, não continha, todavia, nem ameaça nem indicação de guerra ou de ataque armado.

Convém ter em mente o fato de que a distância do Japão a Hawaii prova à saciedade que êsse ataque foi deliberadamente planejado muitos dias ou, mesmo, várias semanas atrás. Durante êsse interim, estava o Japão deliberadamente procurando embair os Estados Unidos com falsas declarações e dolosas expressões de esperança pela continuação da paz.

O ataque, ontem perpetrado às Ilhas de Hawaii, causou sérios danos a fôrças navais e militares americanas. Perderam-se muitas vidas de cidadãos dos Estados Unidos. Foi, a-demais, noticiado o torpedeamento de navios americanos em alto mar, entre São Francisco e Honolulu.

Ontem iniciou também o Govêrno Japonês um ataque contra a Malaia.

Ontem à noite atacaram as fôrças japonesas a Hong Kong.

Ontem à noite atacaram as fôrças japonesas a Guam.

Ontem à noite atacaram as fôrças japonesas as Ilhas Filipinas.

Ontem à noite atacaram os japoneses a Ilha de Wake.

Hoje pela manhã atacaram os japoneses a Ilha Midway.

O Japão empreendeu, portanto, uma ofensiva de surpresa que se estende por tôda a área do Pacífico.

São eloquentes os fatos de ontem. O povo dos Estados Unidos já formou sua opinião e compreende perfeitamente a ameaça constituída por êsses ataques à própria existência e segurança da nação.

Na qualidade de Comandante-em-Chefe do Exército e da Marinha já dei ordens para que se tomem tôdas as medidas necessárias à nossa defesa.

Recordar-nos-emos sempre da natureza do assalto cometido contra nós.

Por mais tempo que tome triunfar dessa invasão premeditada, o povo americano, mercê do legítimo poderio dado pelo direito, prosseguirá infalìvelmente a uma vitória absoluta.

Creio interpretar a vontade do Congresso e do povo quando afirmo que não sòmente nos defenderemos com tôda a energia de que somos capazes, mas que também tomaremos medidas para que tal traição não se repita jamais.

Iniciaram-se hostilidades. Não há negar o fato de que o nosso povo, o nosso território, e os nossos interêsses estão em sério perigo.

Confiando em nossas fôrças armadas, e mediante a determinação ilimitada do nosso povo, alcançaremos o inevitavel triunfo—com a assistência de Deus.

Peço ao Congresso que declare que, a partir do ataque covarde e sem provocação feito pelo Japão no domingo, dia sete de dezembro, existe um estado de guerra entre os Estados Unidos e o Império Japonês.

FRANKLIN D. ROOSEVELT

A CASA BRANCA,
8 de Dezembro de 1941

3

Primeira mensagem de guerra do Presidente Roosevelt

Doações Recebidas pelo INCAER

De: **Consultoria Jurídica Adjunta do Comando da Aeronáutica**

Manual de Derecho Aeronáutico. Luis Tapia Salinas

A indústria aeronáutica no Brasil. André Corrêa Pereira

Direito Público Aéreo. A.B. Carneiro de Campos

Direito Aeronáutico Brasileiro. Eurico Paulo Valle

Compendio de Derecho Aeronáutico. Alex Meyer

Aviação Civil. Convenções Internacionais: 1982 e 1983

Dicionário de termos técnicos de aeronáutica

De: **Johannes W. Luiyen**

Renasce a Luta de Classes. Gregório Vivanco Lopes e José Antonio Ureta

Contato Imediato com Propaganda. Ricardo Ramos

A Profissão Militar. Presidência da República

Os Aspectos Humanos da Empresa. Douglas Mc Gregor

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, interessados em História da Aviação.

Novo título disponível no Clube do Livro

Esquadrilha da Fumaça: 60 anos de História. Luiz Carlos Fernandes de S. Filho: 2012

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

Telefones: (21) 2101 4966; 2101 4967

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

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