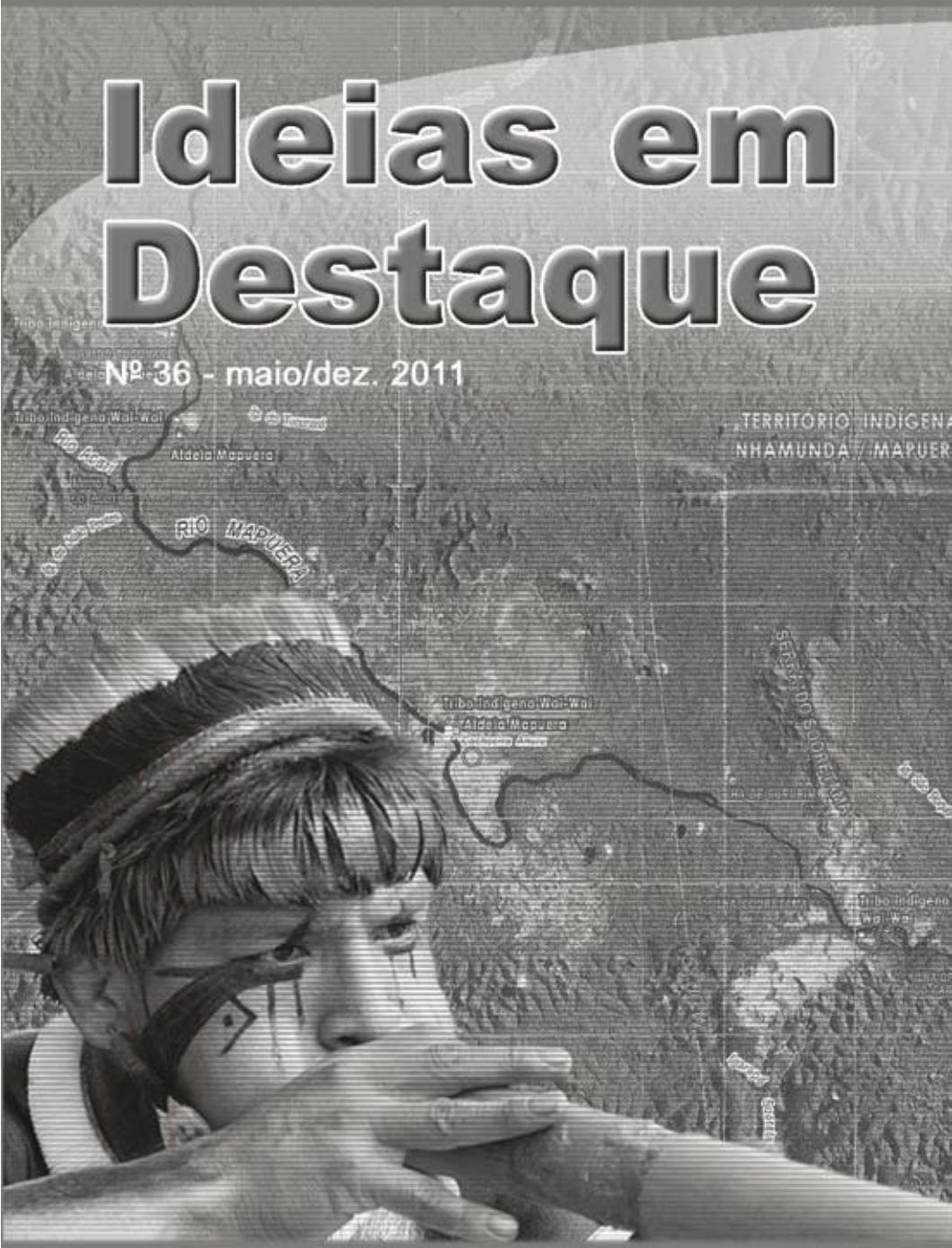
Ideias em Destaque

Nº 36 - maio/dez. 2011



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 de Textos
INGRAFOTO

Nossa Capa
Moderna imagem de um cenário de 50 anos: Indígena da Amazônia e, em segundo plano, uma Carta-Imagem Aeronáutica de Pilotagem (CIAP), na escala 1:250.000, produzida pelo Instituto de Cartografia da Aeronáutica (ICA).

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.

Nota do Editor: devido a obras de reforma neste Instituto, esta edição abrange o segundo e terceiro quadrimestres de 2011.

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

Ao ver materializado mais um número da nossa tradicional revista Ideias em Destaque, tenho a destacar que esta edição, além dos temas político-estratégicos, militares e econômicos – sempre com visões atualizadas sobre a evolução da sociedade moderna –, apresenta temas com episódios de significativo valor para o resgate de capítulos da história de nossa Aeronáutica.

Neste ano que finda, as comemorações dos 80 anos de criação do Correio Aéreo Militar – antecessor do Correio Aéreo Nacional (CAN) – e dos 70 anos da Aeronáutica, como força armada singular, tomaram a atenção da comunidade aeronáutica e, em especial, da Força Aérea Brasileira, que tem uma existência simbiótica com o CAN. Esse tema não poderia deixar de ser comentado e reapresentado, com especial deferência aos "pilotos do CAN".

Outro tema de importância para a história recente da FAB, abordado nessa edição, foi a dedicação e abnegação de homens da década de 1960, que partiram, a todo custo, para o estabelecimento de aeródromos no interior da Amazônia, em locais inóspitos e de difícil acesso. O relato da Operação Mapuera é antológico, tanto pela riqueza de detalhes, como pelo valor testemunhal, pois foi escrito pelo militar que vivenciou aquele fim de ano "no mato". Indo mais longe no tempo, foi recapitulada – com singeleza e plasticidade – a história de nosso piloto menino, Marincek, e sua conquista prematura da arte de voar. Em outro artigo, é apresentado o fascínio pelo avião, percebido, por uma criança, num "voo de coqueluche".

Em recente encontro cultural, envolvendo representantes do INCAER e do Instituto Nacional Newberiano da Argentina, sobressaiu-se a especial deferência com que a memória de Alberto Santos-Dumont é cultuada naquele país, consubstanciada na criação da Academia Santos-Dumont da Argentina. Seu fundador e presidente é autor de dois livros sobre o "Pai da Aviação". Esse encontro foi, também, uma oportunidade de reconstruir uma histórica homenagem da Força Aérea Brasileira ao herói argentino, o aviador Eduardo Alfredo Olivero, salvo pelo barco *Juruna,* quando inaugurava a rota New York/ Buenos Aires em 1926.

Para atualização dos conhecimentos sobre a conjuntura, é apresentado o tema – com certeza, novo para os muito antigos – "O Livro Branco de Defesa", assunto que foi alvo de seminários volantes em todo o país, sob o patrocínio do Ministério da Defesa.

Educação militar, logística, gestão empresarial, preservação do patrimônio cultural e economia completam este volume que é dedicado a nossos amigos e colaboradores, sem os quais nosso trabalho poderia perder o foco.

Que tenham uma aprazível leitura.

Tenente-Brigadeiro-do-Ar R1 Paulo Roberto Cardoso Vilarinho
Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ideias em Destaque

Nº 36
maio/dez. 2011

Sumário

1. O Correio Aéreo Nacional e a Força Aérea Brasileira: duas legendas e um só ideal..... 7
Wilmar Terroso Freitas

2. O piloto menino 17
Marco Aurélio de Mattos

3. Santos-Dumont e sua visita à Argentina 23
Salvador Roberto Martínez

4. Brasil e Argentina: um encontro cultural no caminho da história 29
Wilmar Terroso Freitas

5. O Livro Branco de Defesa Nacional 41
Delano Teixeira Menezes

6. O Sistema ESG-ADESG no contexto da liderança e gestão empresariais 46
Antonio Celente Videira

7. Aviador 68
Martinho Cândido Musso dos Santos

8. O gás natural proveniente da Bolívia e a repactuação com o Paraguai do preço da energia cogerada pela usina Itaipu Binacional: as contradições na política internacional brasileira quando do enfrentamento destas recentes crises energéticas..... 71
Daniel Dix Carneiro

9. Ética e responsabilidade social na preservação do patrimônio cultural..... 86
Beatriz Mugayar Kühl

10. A Operação Mapuera 101
Dietrich E. Gellers

11. O Instituto de Geografia e História Militar do Brasil em seus 75 anos: passado e presente..... 118
Paulo André Leira Parente

12. No Campo da Intelectualização, uma nova postura para a FAB: um Plano Educacional Permanente 124
Lauro Ney Menezes

13. Contos e histórias: a geladeira do Carrapicho 131
Martinho Cândido Musso dos Santos

14. O Museu Aeroespacial 135

15. A Biblioteca do INCAER 136

O Correio Aéreo Nacional e a Força Aérea Brasileira: duas legendas e um só ideal

Wilmar Terroso Freitas

Neste ano de 2011, duas efemérides basilares na gênese e na consolidação da Força Aérea Brasileira são comemoradas: os 80 anos do primeiro voo do Correio Aéreo Militar (CAM), hoje **Correio Aéreo Nacional** (CAN), e os 70 anos de criação da **Força Aérea Brasileira** (FAB), duas legendas que tiveram importantes papéis na integração nacional e no desenvolvimento da ciência aeroespacial no Brasil.

A responsabilidade de presidir a Comissão encarregada do planejamento para a comemoração desses eventos foi atribuída ao Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), e chegou justamente quando o Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural da Aeronáutica – o SISCULT – tinha sido recentemente criado[1], sendo esse o primeiro evento sob a sua chancela. Assim, o aspecto cultural das efemérides foi o norte para os trabalhos, especialmente considerando a oportunidade de explorar, de maneira normatizada, o potencial da cultura como ferramenta de comunicação organizacional, voltada para os públicos estratégicos da FAB, entre os quais o interno e externo, imprensa, parlamentares e os parceiros institucionais.
E foi com esta motivação que foram desenvolvidos os trabalhos que estabeleceram os eventos para divulgar e realçar a importância e o significado da criação do Correio Aéreo Militar e do Ministério

---

[1] *A Portaria no 119/GC3, de 26 de fevereiro de 2010, instituiu o Sistema do Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica (SISCULT), com a finalidade de planejar, orientar e controlar as atividades culturais no âmbito da Aeronáutica, como sejam: Patrimônio Histórico Material e Imaterial, Museologia, Heráldica, Documentação Histórica, Literatura, Música, Arquitetura, Produções Artísticas, Tombamento, Tradições, Usos e Costumes, Crenças, Valores, Ações Históricas e Quotidianas e Cerimonial.*

da Aeronáutica, resultando num programa de atividades ao longo deste ano, envolvendo expressivo número de organizações. Como é corriqueiro acontecer, logo surgiu uma designação informal para as ações, os trabalhos e os eventos relativos às comemorações: os "70/80". No planejamento, foram estabelecidos dois conceitos principais: o "ano da FAB" e o "mês da FAB", cada um contemplado com eventos diferenciados, conforme a sua abrangência no tempo.

Entre os principais eventos, destacavam-se o preparo de um café da manhã com a imprensa, em janeiro de 2011 (infelizmente, cancelado pela ocorrência das catástrofes na região serrana do Rio de Janeiro) e a solenidade militar de aniversário do CAN na Base Aérea dos Afonsos, no dia 10 de junho, sempre emocionante e assistida por grande público de veteranos, pilotos e tripulantes dos diversos Esquadrões de Transporte que voaram aos quatro cantos de nossa imensa pátria. Para marcar filatelicamente as efemérides, foi criado um selo comemorativo que foi lançado no Quartel-General da V Força Aérea, ao final da Reunião da Aviação de Transporte, ocasião em que também foi lançado um filme institucional com depoimentos e registros fotográficos das missões que tanto dignificaram a presença do CAN nas fronteiras norte e oeste do Brasil.

Durante o mês de outubro, ocorreram diversos eventos do tipo "portões abertos", onde as sociedades locais tiveram a feliz oportunidade de passar um dia de convivência com arte, esporte, aviação e a sua expressão mais aglutinadora, a "Esquadrilha da Fumaça", sempre empolgando crianças, jovens, senhores e "velhas águias", com sua perícia, arrojo e emoção.

Dignas de destaque foram as apresentações de Bandas de Música de muitas organizações da FAB, realizadas em teatros, auditórios e salas de espetáculo, como o concerto da Banda da Base Aérea do Galeão, realizado no Teatro Municipal do Rio de Janeiro, que mostrou o alto nível de nossos músicos e atraiu grande plateia, em evento de qualidade digno daquela excelsa casa de arte que uniu civis e militares em magnífica *"soirée"*.

Entre as parcerias institucionais, destacam-se o lançamento do livro "Asas da Solidariedade", do consagrado escritor Cosme Degenar

Drumond, e um filme documentário sobre a vida de Salgado Filho, produzido pela escritora Beatriz Salgado.

O Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER) teve destacada atuação em diversas produções e inserções na mídia, em especial, com as edições do filme "Na velocidade da História", da Revista Aerovisão, e na preparação da mostra "70 anos em 70 Imagens" com registros das epopeias e glórias que forjaram décadas de sucesso e crescimento institucional. Sempre mostrando a presença da FAB na agenda nacional, levando cidadania, apoio material e esperança aos mais longínquos rincões de nosso imenso país.

Tudo isso justifica-se quando retrocedemos no tempo, com a visão de hoje, e verificamos a importância daqueles atos pioneiros e as decisões visionárias de insignes brasileiros que tiveram as ideias e a coragem para discutir, argumentar, experimentar e decidir sobre uma atividade que ainda era incipiente e plena de riscos: o emprego de aeronaves em missões de longo percurso, em áreas inóspitas, e a sua aglutinação em um órgão para controle e emprego centralizado.

Sobre o Correio Aéreo Militar (inicialmente designado como Serviço Postal Aéreo Militar), cuja data magna é 12 de junho de 1931, quando os Tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavanère-Wanderley realizaram a primeira viagem levando correspondência do Rio de Janeiro a São Paulo, muito já se disse, muito já se escreveu e muito ainda será relatado no sentido de dar o mais apurado grau de valor àquele voo pioneiro, arriscado e vitorioso, que logo se espraiou no vasto território nacional, até então pouco explorado e conhecido no seu interior.

A realização de voos regulares entre Rio de Janeiro e São Paulo, uma atividade que demonstrou ter eficiência e aprovação unânime da sociedade, do governo e da população, e a natural vocação para aproar o interior do país com o mesmo ímpeto, natural dos aviadores da época, apontavam para três aspectos importantes no necessário planejamento para uma expansão daquele conceito: o preparo de uma rede de infraestrutura adequada ao apoio (campos de pouso, abastecimento de combustível de aviação, meios de comunicação ar-terra e de auxílio à navegação aérea), aumento na frota de aeronaves e padronização e treinamento das tripulações (pilotos e mecânicos).

Logo, foram ativadas as linhas de Goiás, Mato Grosso, Curitiba, a rota do São Francisco e, em janeiro de 1936, a rota entre Rio de Janeiro e Assunção, capital do Paraguai.[2]

O Correio Aéreo Militar coexistiu com o Correio Aéreo Naval até 1941 quando, com a criação do Ministério da Aeronáutica naquele ano, em 20 de janeiro, os dois correios aéreos militares foram transformados no Correio Aéreo Nacional (CAN), designação que é mantida até hoje.

Após a Segunda Guerra Mundial e o recebimento da legendária aeronave Douglas C-47, passou o CAN a operar em quaisquer condições de tempo e em campos de pouso rudimentares, na sua inexorável expansão das rotas para o centro-oeste, norte e noroeste do Brasil – até o distante Acre –, onde foi cunhada uma expressão que diz muito do sentimento de inclusão social e presença do Estado por aqueles cidadãos:

"Correio Aéreo Nacional: glória pacífica da Força Aérea Brasileira".

Lima, Iquitos, Montevidéu, Quito e Estados Unidos logo veriam a presença da nação brasileira por meio das asas do Correio Aéreo Nacional.

Com as também legendárias aeronaves Consolidated CA-10 Catalina, anfíbias, passou o CAN a apoiar o Serviço de Proteção ao Índio, as missões religiosas nos vales dos rios amazônicos, os Pelotões de Fronteira do Exército e as populações ribeirinhas, naturalmente carentes devido às grandes distâncias dos ainda escassos centros urbanos.

Dentre os seus feitos marcantes, o CAN participou da histórica primeira missão de paz brasileira em prol da Organização das Nações Unidas, apoiando um Batalhão de Infantaria do Exército Brasileiro que integrava a Força de Emergência das Nações Unidas I (FENU I), na Faixa de Gaza, separando forças egípcias e israelenses. A linha Suez foi operada inicialmente com aeronaves Douglas B-17, a "Fortaleza

---

[2] *"A Saga do Correio Aéreo Nacional", opúsculo do INCAER, disponível em www.incaer.aer.mil.br.*

Voadora", remanescentes da Segunda Guerra e únicas capazes de fazer a travessia sobre o Atlântico, e, posteriormente, com os Douglas C54 e Lockheed C-130 Hércules.

Os quadrimotores Douglas C-54 e C-118 trouxeram maior capacidade de carga e a segurança para o sobrevoo da Cordilheira dos Andes e a travessia atlântica. A era do jato chegou com os turbo-hélices HS C-91 AVRO, De Havilland C-115 Buffalo e o Lockheed C-130 Hércules, possibilitando o inédito, e ainda marco operacional sul-americano, que é a operação no continente gelado, em apoio ao Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

O grande estímulo e apoio à indústria aeronáutica nacional foi dado pelo CAN com o emprego de aeronaves EMBRAER C-95 Bandeirante e C-97 Brasília, até hoje sendo utilizadas nos sete Comandos Aéreos Regionais.

Entrando definitivamente na era do jato puro, em 1985, o CAN passou a operar quatro aeronaves Boeing 707 (KC-137), proporcionando inestimável apoio logístico à FAB, às forças coirmãs e à Presidência da República, no transporte de pessoal, carga e materiais diversos.

Mas a modernidade chegou ao CAN, na forma de aeronaves como o EMBRAER ERJ-145 (C-99), o CASA C-105A Amazonas e o CESSNA C-98 Caravan, este com destacada capacidade de pouso em pistas curtas, permitindo o retorno da presença da FAB e dos órgãos estatais às áreas ainda isoladas dos Estados amazônicos.

E assim continuará o CAN a cumprir sua nobre missão, não só porque consagrada no estamento social brasileiro, como por mandato consignado na Magna Carta, que assim o determina, conforme o Título III, Capítulo II, Art. 21:

"**Art. 21.** Compete à União:

X – manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;"

Essa verdadeira epopeia só foi possível pela dedicação de homens e mulheres que integram as tripulações das aeronaves do CAN que, em troca de sua vocação para o bem servir e para o socorro humanitário, contentam-se e ficam felizes ao ver um sorriso no rosto do menino índio, a gratidão da jovem mãe assistida pela enfermeira, ou o gesto

amigo do caboclo que, ao fechar-se a porta do avião e girarem os motores, faz uma desajeitada continência, como que dizendo:

"vai com Deus, piloto amigo, e volta sempre."

Essa breve viagem no tempo, revisitando os episódios que formaram a história do Correio Aéreo Nacional, proporciona, também, uma visão da evolução da Força Aérea Brasileira, com foco na Aviação de Transporte, instrumento valioso e essencial para a integração nacional. No entanto, outras aviações, como as de Patrulha, Caça, Ataque, Busca e Resgate, Asas Rotativas, Inspeção em Voo, Ligação e Reconhecimento deram forma e consagraram aquela que é a mais nova das Forças, criada em 20 de janeiro de 1941, comemorando seu 70º aniversário neste ano: a Força Aérea Brasileira.

A criação da FAB foi o resultado de um processo complexo que envolveu personagens com visões modernas para a época, em um amplo debate nacional. Esses atores propugnavam uma nova forma de estruturar a defesa nacional, e os debates eram acalorados com os militares e líderes políticos, no sentido de criar uma instituição que tivesse a seu encargo os assuntos ligados ao emprego da aeronave de forma independente, em apoio à Força Naval e ao Exército, mas também com forma autônoma de atuar, sob mecanismos administrativos e doutrinários próprios. Isso incluía a aviação militar e as demais aviações dedicadas a tarefas tipicamente civis como transporte de passageiros e carga, aerodesporto e formação de tripulantes, entre outras.

Os aspectos doutrinários tinham foco nos estudos, publicações e convicções de Giulio Douhet, William Mitchell e Hugh Trenchard e tinham, na pessoa do Major Lysias Augusto Rodrigues, um entusiasta e propagandista da ideia do Ministério do Ar. Já em 1928, o Major Lysias publicava artigo em periódico do Rio de Janeiro onde conclamava:

> *"... precisamos abrir escolas de aviação por todos os Estados da União; precisamos criar aeroportos, aeródromos e campos de pouso em cada cidade, aldeia ou vila nacional; ...".*

O Capitão de Engenharia do Exército Aurélio de Lyra Tavares, em artigo publicado em "O Jornal", em fevereiro de 1935, escreveu:

> *"a ideia de um órgão central que dirija a evolução técnica e industrial da nossa aviação é muito oportuna e a fórmula da criação do Ministério do Ar deve ser tomada na devida consideração pelos dirigentes do país".*

O artigo foi levado por Assis Chateaubriand, proprietário do jornal, ao Presidente Vargas que achou a ideia exequível, mas carente de estudo mais detalhado.

Outros eventos sucederam-se, e veio o envolvimento do Brasil na Segunda Guerra Mundial, com a ameaça de ataques de submarinos do Eixo a navios mercantes nacionais, culminando com a instituição do Ministério da Aeronáutica pelo Decreto-Lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941, constituído inicialmente dos elementos existentes nas Aviações Naval, do Exército e do Departamento de Aeronáutica Civil do Ministério da Viação e Obras Públicas, bem como dos estabelecimentos, instituições e repartições públicas que se propunham à realização de estudos, serviços ou trabalhos na área da aviação.

Sob a direção firme do Ministro Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, logo a Força Aérea iniciou o seu processo de consolidação e crescimento, criando-se as Bases Aéreas e a estrutura de Zonas Aéreas, enquanto se preparava para empregar todos os meios disponíveis na Campanha do Atlântico Sul, patrulhando o mar territorial e protegendo os comboios contra ataques de submarinos. Nesse cenário, ocorreram heroicos combates com diversos ataques e afundamentos de submarinos por aeronaves. Ao final da Guerra, o Brasil enviou para o Teatro de Operações da Itália o 1º Grupo de Aviação de Caça, que teve notável desempenho, consagrando definitivamente o alto valor operacional da recém-criada FAB e de seus pilotos e tripulantes.

Essa valorosa participação do "Senta a Pua" na Itália, precedida pela disponibilidade de Bases Aéreas no nordeste do Brasil para a ponte aérea sobre o Atlântico e pela erradicação dos submarinos corsários do Eixo nas costas do Brasil – tarefa brilhantemente cumprida pela Aviação de Patrulha – são elementos que dão lastro para afirmar que o nosso país teve participação essencial para a vitória dos aliados no Teatro de Operações do Norte da África e, em consequência, no Teatro Europeu e na vitória final.

Passado o tempo de "prova em combate", na década de 1950, é criado um nicho de ciência e tecnologia em São José dos Campos, nucleado no Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), que proporcionou o nascimento da indústria aeronáutica nacional e que coloca, hoje, o Brasil entre os três países com a maior capacidade na fabricação de aeronaves de treinamento, comerciais e executivas.

Desde 1941, o controle do espaço aéreo brasileiro é gerenciado pela Aeronáutica de maneira integrada, com uma formatação genuinamente nacional, empregando os equipamentos e sistemas de detecção e controle, tanto para a circulação aérea geral (CGA) como para a circulação aérea militar (CAM), conseguindo eficiência com racionalização e economia de custos, estando em fase final de implantação, pioneira na América do Sul, do novo conceito de Comunicação, Navegação e Vigilância/Gerenciamento de Tráfego Aéreo (CNS/ATM, sigla para a expressão em Inglês).

O comando e o controle das operações aéreas militares – centralizados no planejamento e descentralizados na execução – são feitos de maneira a proporcionar a capacitação de pilotos e tripulantes para as missões típicas de manutenção da soberania no espaço aéreo brasileiro e, também, para o cumprimento de missões conjuntas com as forças coirmãs – como o apoio à Amazônia e a vigilância nas águas jurisdicionais brasileiras – além de missões internacionais – como o Programa Antártico e as missões de paz, sob a égide da ONU. A operação do Correio Aéreo Nacional – o CAN – continua a levar a presença do Estado brasileiro a distantes e isolados locais da Amazônia.

A capacitação e o gerenciamento de pessoal são feitos em todos os níveis, desde a formação em três Escolas, até o nível de doutorado, na Universidade da Força Aérea, apoiados em sistemas modernos que integram as várias atividades de controle necessárias.

A logística de suprimento, manutenção e material bélico é desenvolvida com moderna tecnologia de controle, priorizando as aquisições no parque nacional, o que gera emprego e desenvolvimento de capacidade tecnológica aeroespacial.

Ao longo do tempo, sob o Comando da Aeronáutica, o gerenciamento da aviação civil mostrou-se eficiente e permitiu o seu

crescimento e destaque no cenário internacional, com alto padrão de qualidade e de segurança de voo.

Em nossos dias, as linhas do CAN continuam regularmente ativas nas calhas dos rios da Amazônia Ocidental, e a "fronteira seca" recebe unidades aéreas de primeira linha, como os caças F-5EM em Manaus (AM), os caças A-29 Super Tucano em Boa Vista (RR), Porto Velho (RO) e Campo Grande (MS) e os helicópteros russos de ataque e transporte MI-35 em Porto Velho (RO), tudo isso em consonância com o objetivo de controle soberano do espaço aéreo e combate às atividades ilícitas nessa estratégica fronteira.

Ao mesmo tempo, está sendo recebida e implantada a mais moderna aeronave da FAB, o Lockheed P-3AM Orion, com capacidade em equipamentos e armamentos para a vigilância da Amazônia Azul[3] e todo o manancial de riquezas que ali está depositado, o que inclui o óleo e o gás das camadas profundas do pré-sal. Acrescida a essa responsabilidade soberana, soma-se a responsabilidade de busca e resgate em área oceânica, até o limite do meridiano de 10º W, em pleno Atlântico, decorrente de acordo internacional do qual o Brasil é signatário.

A aquisição do moderno avião de caça de quarta geração, delineado e especificado por militares brasileiros, à luz de conhecimentos operacionais e técnicos do mais alto nível, está pendente apenas de decisão governamental quanto aos critérios políticos e econômicos envolvidos.

A indústria aeronáutica nacional recebeu um desafio recente, neste ano, quando a FAB contratou com a EMBRAER o desenvolvimento e a produção dos protótipos da aeronave de transporte logístico KC-390, substituta para o Lockheed C-130 Hércules, em tempo futuro. Além de 54 intenções de compra, cinco países manifestaram a vontade de participar do desenvolvimento e da produção, apontando para

---

[3] *Designação para a área constituída pelo Mar Territorial de 12 milhas marítimas, pela Zona Econômica Exclusiva (ZEE) de 188 milhas marítimas e pela parte da Plataforma Continental que excede a ZEE, podendo chegar até 350 milhas marítimas.*

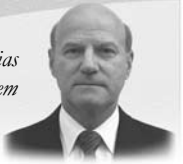
um sucesso de vendas. É fácil imaginar o incremento em capacidade operacional, autonomia e desenvolvimento que terá a FAB para o apoio aéreo logístico que lhe compete.

Essa é a realidade e o rumo de crescimento da Força Aérea Brasileira, após 80 anos do pioneiro voo do K-263, e decorridos 70 anos do ato que colocou sob um comando unificado os meios aeronáuticos brasileiros. Uma leitura atualizada das conquistas e da evolução das ciências aeronáuticas no Brasil, onde se ressaltam uma indústria aeronáutica classificada entre as três maiores no mundo, um nicho de ciência e tecnologia aérea e espacial, reconhecido internacionalmente como de primeira linha, e uma Amazônia totalmente integrada por pistas de pouso e sistemas integrados de controle e vigilância, como o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), não deixa dúvidas sobre o acerto daquela corajosa decisão efetivada em 20 de janeiro de 1941.

Assim, a partir de uma ideia que foi amplamente discutida pela sociedade, nasceu, há 70 anos, a Força Aérea Brasileira, plenamente identificada com os ideais do Correio Aéreo Militar, e destinada a ter papel fundamental na integração nacional, no desenvolvimento científico e tecnológico aeroespacial e na soberania nacional, para a qual contribui com a diuturna e eficiente vigilância do espaço aéreo sobre terra e mar, até os limites de responsabilidade assumidos pelo Brasil em tratados e acordos internacionais, o que extrapola nossas fronteiras políticas.

Força Aérea Brasileira e Correio Aéreo Nacional: duas expressões do mesmo ideal de progresso e integração nacional.

O autor, Subdiretor de Divulgação do INCAER, é Major-Brigadeiro-do-Ar da Reserva, com mestrado em Ciências Aeronáuticas pela Universidade da Força Aérea e doutorado em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval.



O piloto menino

Marco Aurélio de Mattos

A interessante história do jovem menino, de 13 anos de idade, que eletrizou a imprensa na década de 1930.

Neste artigo, procura-se reavivar o curioso, quase fantástico, capítulo da nossa história aeronáutica e afirmar a intenção do INCAER de divulgar o conhecimento preservado nas prateleiras da biblioteca deste Instituto aos nossos assinantes e, por fim, homenagear o ilustre cidadão e oficial da Força Aérea Brasileira, Cel Av Hélio Marincek.

Começamos com a manchete estampada no exemplar nº 140 de julho de 1939 do periódico ASAS.[1]

JUVENTUDE ALADA

"Hélio Marincek, símbolo da nova geração brasileira. Pilotando, sozinho, o seu avião "Fairchild", fez o percurso São Paulo/Rio de Janeiro como se uma longa prática o sagrara aviador. Tem a vocação do ar. O destino lhe deu a grande pátria, ensinou-lhe o caminho a dominá-lo. Paira, sobre a mocidade do Brasil, a obra de um grande brasileiro; de um gênio Santos-Dumont que nos legou o símbolo do progresso – a aviação."

---

[1] *A coleção digitalizada do periódico ASAS, antiga e tradicional publicação do Aero Club do Brasil, encontra-se disponível para consulta na Biblioteca do INCAER, sendo a fonte das imagens deste artigo.*

Ainda neste ano, no Diário da Noite de 15 de julho, assim discorria Austregésilo de Athayde:

"O rapaizinho (sic) desceu sorrindo de sua máquina de voar. Viajara 500 km, por sobre montanhas e mares, como se apenas houvesse, no seu cavalinho piquira, dado uma volta na fazenda... Hélio Marinceck é um exemplo da audácia moderna... Ele monta aviões como nós montávamos bicicletas... Dá um exemplo de virilidade que deve ser moralmente recompensado."

Uma curiosidade marcante: embora piloto formado, ainda usava "calças curtas". E é possível observar o nome pintado na fuselagem da aeronave!

Filho da Srª Antonieta e de Antônio Marincek, Diretor da Escola de Aviação Civil Marinceck, em Uberlândia, concluiu o Curso de Pilotagem com apenas treze anos e, no dia 14 de maio de 1939, aos 14 anos de idade, durante uma festa promovida pela escola, executou uma série de manobras acrobáticas. Devido à pouca idade, não teve seu brevet expedido na época.

Antônio teve que adaptar os pedais da aeronave para seu filho, tornando-os 15 cm mais próximos do piloto, para que Hélio os alcançasse. Seu primeiro voo solo foi em 1937.

Várias manchetes, em muitos jornais da época, devido ao interesse da sociedade pelo desenvolvimento da aviação no país e também pela inusitada idade (13/14 anos) com que solara e realizara o seu reide aéreo Rio/São Paulo (1939), davam destaque ao novato aviador.

O GLOBO

O AVIADOR-MENINO VISITA O "GLOBO"

Helio Marinchk pertence á "familia voadora" do Brasil

Um vôo especial para o nosso jornal, hoje

ESTADO DE MINAS

HELIO MARINCEK CHEGARA' AMANHÃ A ESTA CAPITAL COM UMA ESQUADRILHA DO AERO CLUB DO BRASIL

O PROGRAMMA DE HOJE EM JUIZ DE FORA

A sua fama se espalhou pelo Brasil, e Marincek era recebido como verdadeira personalidade pública, admirado e querido dos populares e do governo.

Após uma exibição aérea, o "piloto-menino" foi fotografado junto ao seu pai, Antônio, ao General Iasauro Reguera e a outras autoridades que assistiram às acrobacias no Campo dos Afonsos.

Foto publicada pelo noticiário El Gráfico da Argentina, de 28 de julho de 1939. O piloto menino é recebido por multidão de curiosos, em local não determinado.

Seu irmão Homilton (foto a seguir), com apenas 12 anos de idade, começou a voar com ele, tornando-se a dupla mais jovem de pilotos da história. Um fato curioso é que a instituição de recordes do *Guiness Book* achou por bem não reconhecer publicamente o recorde, com a preocupação de não estimular pessoas muito jovens a voar e causar um possível acidente com crianças! Cabe notar que esse recorde de idade jamais será batido, pois as legislações atuais não mais permitem voos solos com esta idade.

Marinceck e seu irmão, copiloto Homilton, de 12 anos de idade.

Junto aos pais Antônio e Antonieta, uma família de predestinados a voar.

Recebido pelo presidente Getúlio Vargas, durante uma conversa, este disse que gostaria de realizar um voo com Marincek. O engenheiro do DAC, que acompanhava o diálogo, interveio exclamando: – *Presidente, ele é um menino!* Ao que respondeu Getúlio: – *NÃO, ele é um aviador...*

O Ministro da Guerra, General Eurico Gaspar Dutra, ofereceu a Hélio e a seu irmão Homilton, os dois pequeninos ases da aviação, matrículas no Colégio Militar.

Na foto da esquerda, está ao lado do Ministro da Guerra e, na direita, com os uniformes do educandário.

Feliz pelo prêmio conquistado, declarou: – *"tudo farei para corresponder às esperanças depositadas em mim. Quero ser útil ao meu Brasil"*.

Em 1958, foi agraciado com a comenda do Mérito Santos-Dumont, fixada no seu uniforme pelo Maj Brig Ar Ignácio de Loyola Daher. No ano seguinte, é agraciado com a Ordem do Mérito Aeronáutico.

Marincek entrou para a Força Aérea Brasileira e foi declarado Aspirante-a-Oficial na Turma de 1947. Passou para a reserva em 1969, após uma carreira ímpar de realizações e de muito idealismo.

Duas aeronaves, o Beechcraft C-45 Expeditor, matrícula FAB 2856 e o Consolidated CA-10 Catalina, matrícula FAB 6527, ambas em exposição no Museu Aeroespacial (MUSAL), foram comandadas pelo Cel. Marincek, ao longo de suas sete mil horas de voo, muitas delas na Amazônia.

Na reserva, dedicou-se à pintura, vindo a falecer em abril de 2010.

Em rápidas notas, este foi Hélio Marincek, *o Piloto Menino*, um brasileiro que faz parte da história da aeronáutica mundial.

O autor é Coronel-Aviador da Reserva, chefe da Divisão de Comunicação Social do INCAER.

Santos-Dumont e sua visita à Argentina[1]

Salvador Roberto Martínez

Com justiça, Santos-Dumont foi nomeado "Pai da Aviação" pois, mercê de suas apaixonantes investigações aeronáuticas, logrou, em 23 de outubro do ano de 1906, o primeiro voo controlado por uma autoridade aeronáutica, a recentemente criada, na época, Federação Aeronáutica Internacional.

Situando-nos no ano de 1916, o que se passa no mundo e em nosso país?

A Primeira Guerra Mundial chegava à Europa, e o avião, como vetor de morte, havia feito sua estreia; e a Argentina se dispõe a celebrar o Centenário de sua Independência. Mas não existia o mesmo espírito de 1910: profundas convulsões políticas presidiam os festejos, mas não chegaram a embotar os mesmos, onde se fizeram presentes grandes delegações, mesmo estando em guerra.

A democracia, graças ao voto universal e obrigatório, de recente adoção, havia consolidado o Presidente Irigoyen na República Argentina.

Morria o legendário trovador Gabino Ezeiza, que, com suas improvisações de canto e poesia, alegrava o espírito dos argentinos.

Eduardo Bradley e Ángel Zuloaga realizavam a proeza de cruzar os Andes em balão, o que só foi repetido 62 anos depois – em 1978 – com meios altamente técnicos, por cidadãos norte-americanos.

Morria, na Nicarágua, o exímio poeta Rubén Dario; morria também o famoso Almirante Kitchener, Comandante da Armada da Inglaterra no Mar do Norte.

E, nesse ano de 1916, Santos-Dumont nos visitaria.

---

[1] *Original recebido em espanhol do presidente do Instituto Nacional Newberiano, da Argentina. Tradução livre do editor.*

Em agosto de 1915, havendo recebido um convite do Aeroclube dos Estados Unidos para concorrer ao Segundo Congresso Científico Pan-Americano, que ocorreria em 1916, e graças à sua merecida fama no mundo aeronáutico, a sua presença tornava-se imprescindível. E lá compareceu então Santos-Dumont, onde apresentou uma exposição sobre o futuro da Aviação; seu fiel mecânico Gasteaus ficou na França, com tarefas designadas.

Mesmo sendo um homem do mundo e havendo morado muito tempo em Paris, não deixava de assombrar-se com a emblemática cidade de Nova York, ainda que preferisse Washington por sua tranquilidade.

No congresso, Santos-Dumont referiu-se a um tema de grande atualidade, até os dias de hoje:

Como pode o avião facilitar as relações entre as Américas?

Isso era muito verdadeiro pois, ainda hoje, no século XXI, é impossível unir ou "vertebrar" o Continente com vias férreas ou estradas seguras. Vou citar textualmente Santos-Dumont naquela oportunidade:

> *A longa e penosa viagem e o tempo que se gasta viajando num vapor retardam a aliança mais íntima entre os países sul-americanos e os Estados Unidos, para quem eles parecem inacessíveis e tão remotos. Uma aliança entre a América do Norte e a do Sul redundaria em uma força formidável. Não me parece muito distante o tempo em que se estabelecerá um serviço de aeroplanos entre as cidades dos Estados Unidos e as capitais sul-americanas. Creio, senhores, que o aeroplano, com pequenos aperfeiçoamentos, resolverá o problema pelo qual temos lutado tanto.*

Foram necessários 10 longos anos para que um argentino, herói da Primeira Guerra Mundial, tornasse realidade o sonho de Santos-Dumont e abrisse a rota Nova York/Buenos Aires no ano de 1926: Eduardo Alfredo Olivero, junto a Duggan e Campanelli, havia, assim, assimilado o ideário de Santos-Dumont e compartilhava do seu enunciado de unir e, não, dividir. Até nessa façanha, encontrava-se imanente o espírito de Santos-Dumont.

Porém, a meteorologia, não muito previsível em 1926, faz a aeronave consumir mais combustível do que o desejado, obrigando o hidroavião

Savoya Marchetti, batizado como "Buenos Aires", a amerissar em mar agitado, com altas ondas, frente às costas do Brasil. Pareceu que o forte desejo de unir e, não, dividir, de ambos aviadores, Santos-Dumont e Olivero, florescia, pois um pescador brasileiro, Josino Cardoso, a bordo da embarcação "Juruna", consegue salvá-los.[2]

Mas voltemos a Santos-Dumont, quando ele inicia uma longa viagem com destino ao Chile, para assistir a "Primeira Conferência Aeronáutica Pan-Americana", fazendo escala em Lima, e reafirmando o que disse em Washington, com uma marca de progresso e união. Suas falas eram assimiladas pela imprensa com ênfase, como quando assim se expressou:

> *Espero ver, dentro de poucos anos, que esta viagem de longos vinte dias, se faça em menos de 24 horas.*

Como se percebe, eram conceitos avançados e quase impensáveis para a época que estou retratando.

Na abertura da Conferência, reúne-se com o velho e querido amigo, o argentino aviador Alberto Mascias, com quem compartilhou sonhos, tristezas e sentimentos muito fortes, nascendo um grande vínculo de fraternidade aeronáutica.

Quando se conheceram, lá por 1889, Mascias pediu a Santos-Dumont que o ensinasse a voar, e isso o levou a Faures Jack, com quem aprendeu e se tornou um exímio aviador, amigo inseparável de nosso Jorge Newbery e, junto com ele, decidiu impulsionar a "Escuela Militar de Aviación", hoje "Escuela de Aviación Militar", sendo instrutor da mesma.

Na Conferência, sustentou um trabalho intitulado: "Princípios Fundamentais para a Legislação Aeronáutica Americana", documento ágil e dinâmico, de fácil leitura. Nele, propõe que, além de certa altura, onde o proprietário da terra não seja molestado, se possa voar

---

[2] *Nota do editor: Após "atracarem" a aeronave em alto mar, Josino transporta, por uma semana, Olivero e o mecânico até Vigia – PA, onde conseguem combustível. Com essa ajuda, Olivero consegue decolar e chegar a Buenos Aires, completando o reide pioneiro New York/Buenos Aires.*

livremente. Recordemos que, nos primeiros tempos, na Europa, quando havia uma aterrissagem forçada, os camponeses atacavam duramente e colocavam em risco a vida dos ousados aviadores.

A Primeira Guerra Mundial se converte em um terrível flagelo e ele realiza demoradas conversações com Mascias sobre como se poderia humanizar mais a guerra, o que vai-se transformando em um norte a seguir. E como humanizá-la? Envolvendo-se os terceiros países como partícipes não necessários no conflito, e ali fazer lograr o entendimento, embotado pelo "Vento da cólera, que apaga a chama da razão".

Adiantam-se, assim, a famosos estrategistas do século XX, como André Beaufre, Liddell Hart e Raymond Aaron.

Redigem, finalmente, os Estatutos da Federação Aeronáutica Pan-Americana. O desejo de Santos-Dumont é que não seja uma simples e fria elaboração em papel e que tenha uma verdadeira aplicação prática.

Santos-Dumont opina que a mencionada "malha vertebral" para o desenvolvimento das Américas, no que diz respeito à aviação, deve sustentar-se nos Aeroclubes, tal como ocorreu na Argentina. Esses são as sementes aeronáuticas, e por serem entidades privadas, articulam-se com maior facilidade e dinamicidade do que os governos, sem burocracia, sem interesses escusos dos estados, somente animados pela alegria do desenvolvimento dos povos. Reconhecia que, na América, ao contrário da Europa, todos os povos são da mesma origem, são irmãos e não foram separados por grandes guerras e séculos de ódio e rancor.

No seu entender, a prosperidade dos povos pode-se lograr com instituições comuns.

Em Santiago do Chile, Santos-Dumont conversa longamente com os argentinos Bradley e Zuloaga a respeito de seu projeto de cruzar os Andes em um balão, na sua opinião, uma aventura arriscada, com grandes imponderabilidades e dúvidas, e com pouca possibilidade de êxito. A temperatura em altitude será extremamente baixa, não se conta com material adequado e há muitos inconvenientes, conformando um quadro muito sério que há de ser avaliado. Mas, se o forem realizar, desejou-lhes uma grande sorte.

Ao chegar Santos-Dumont a Buenos Aires, ali chega também a grande notícia: Bradley e Zuloaga o haviam realizado!! Já não será somente

San Martin e os "Exércitos da Pátria" que cruzaram a Cordilheira dos Andes para dar liberdade ao Chile e Peru. Dois argentinos com valor, tenacidade e audácia o haviam também conseguido.

Quando foi apresentar seus cumprimentos a Mascias pela façanha, em memória de Jorge Newbery, entrega-lhe uma muda de Ipê para ser plantada na tumba do "Numen Tutelar de la Aviación de la República Argentina."[3]

Santos-Dumont, em sua visita à Argentina, impressiona-se com a grande quantidade de atividades culturais e a considera "a Paris sul-americana". Ele também gostou muito de uma grande corrida aérea que foi ganha pelo Primeiro-Tenente uruguaio Cesáreo Berisso.

Saiu da Argentina com apurado conhecimento do grande desenvolvimento aeronáutico por esta região e prognosticando um promissor avanço nessa atividade. Dedicação, perícia, arrojo, audácia dos argentinos, são algumas das virtudes dos homens e mulheres que exercem a arte de voar.

Santos-Dumont foi um inventor, um pioneiro e um grande visionário que concordou com Jorge Alejandro Newbery, quando enunciou sua famosa premonição de 9 de abril de 1909:

> *A nação possuidora da máquina aérea mais perfeita será, em consequência, o árbitro supremo e absoluto das demais, pelo imenso poder que terá à sua disposição.*

Isto foi publicado no diário "La Nación", fundado por Bartolomé Mitre, herói da Guerra do Paraguai.

Finalizando, a fim de dimensionar adequadamente Santos-Dumont como o Pai da Aviação, menciono uma estatística do ano de 2005 e uma projeção ao futuro de 2025: no ano de 2005, havia, aproximadamente, 23.000 aeronaves na Aviação Comercial em serviço, e foram gastos 175 bilhões de litros de combustível aeronáutico. Para o ano de 2025,

---

[3] *Esta é a denominação honorífica para Jorge Alejandro Newbery, pioneiro da aviação argentina, balonista, aviador e engenheiro, nascido em 1825 e morto em acidente aéreo, em 1914.*

calcula-se que haverá 36.000 aeronaves na aviação comercial e serão consumidos 500 bilhões de litros desse combustível. Essas estatísticas não incluem a Aviação Geral nem a militar.

Esta é uma permanente homenagem da Humanidade ao Pai da Aviação, o insigne e honorável brasileiro, Don Alberto Santos-Dumont.

O autor é Professor Universitário, Comandante Mayor Aviador, Presidente do Instituto Nacional Newberiano, Vice-Presidente da Academia Santos-Dumont da Argentina e Membro Correspondente do INCAER na Argentina.

Brasil e Argentina: um encontro cultural no caminho da história

Wilmar Terroso Freitas

As relações culturais entre Brasil e Argentina foram estreitadas, neste ano de 2011, com a revisão de históricas passagens ligadas à aviação, trazendo, à luz do presente, episódios marcantes que foram relembrados e materializados em um encontro que uniu o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) e o Instituto Nacional Newberiano (INN) da Argentina, resultado de um processo que começou há dois anos.

Em outubro de 2009, o Vice-Diretor do INCAER foi a Buenos Aires, Argentina, onde participou de um evento que foi intitulado *Primeira Semana da Aviação Brasileira na Argentina*, patrocinado pelo INN, órgão vinculado à Secretaria de Cultura da Presidência da República daquele país.

Naquela ocasião, o Vice-Diretor apresentou quatro palestras sobre o tema "A Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial", realizadas na Escola Superior de Guerra Naval, na Escola de Aviação do Exército, na Embaixada do Brasil e na Escola Superior de Guerra Aérea. Ficou combinado entre os envolvidos que, no ano de 2011, haveria uma recíproca, com a vinda ao Brasil de uma comitiva daquele Instituto.

Essa ligação entre Brasil e Argentina, tendo como personagem central o avião, tem um elo quase centenário, quando ocorreu, há 85 anos, um encontro de solidariedade em difícil situação no norte de nosso país: uma canoa pesqueira e uma aeronave anfíbia enfrentando o mar e o ar, para o estabelecimento de uma rota pioneira unindo as duas Américas, o que contribuiria para o progresso e integração de seus povos.

A primeira semana da Aviação Argentina no Brasil

Por meio de carta datada de 30 de dezembro de 2010, o Professor *Comandante Mayor Aviador* Salvador Roberto Martinez, presidente do INN[1], confirmou a possibilidade de realização do evento no Brasil e informou, também, que o Instituto havia outorgado ao Comandante da Aeronáutica, ao Chefe do Estado-Maior e ao Diretor do INCAER a comenda "Ordem do Mérito Newberiano", que seria trazida e imposta pela comitiva argentina. Foi programada, então, a *Primeira Semana da Aviação Argentina no Brasil,* no período entre 8 e 12 de agosto de 2011, com a vinda de uma comitiva chefiada pelo Presidente do INN e composta por membros daquele Instituto, com a recepção e a coordenação a cargo do INCAER.

Inicialmente, faz-se mister destacar que o instituto Nacional Newberiano foi criado pelo Decreto 468/97, em 27 de maio de 1997, diretamente subordinado à Secretaria de Cultura da Presidência da República Argentina, como continuador do Instituto Argentino de História Aeronáutica. Entre suas competências, destacam-se:

"Promover o conhecimento, a investigação, o estudo e a difusão da História Aeronáutica e Espacial Argentina; e

Difundir, no país e no estrangeiro, a vida, a obra e o ideário do Fundador da Aeronáutica Argentina, Engenheiro Jorge Alejandro NEWBERY, e demais homens e mulheres que fizeram possível o seu desenvolvimento."

O Instituto é constituído por um corpo acadêmico de 40 membros, sendo dirigido e administrado por um Conselho Diretor. Atualmente, o seu Diretor é o Sr. Salvador Roberto Martinez, *Comandante Mayor Aviador*, Professor Universitário e Membro Correspondente do INCAER.

Jorge Alejandro Newbery nasceu em 29 de maio de 1975, em Buenos Aires, e foi aviador – realizou seu primeiro voo em 3 de março de 1910, num modelo Farman –, desportista, funcionário público, engenheiro e cientista. Em 24 de novembro de 1912, tornou-se o primeiro aviador a

---

[1] *O Professor Martinez é Membro Correspondente do INCAER, com artigo nesta edição.*

unir os dois lados do Rio da Prata, voando de Buenos Aires à Barra de San Juan, no Uruguai, regressando após voar 150 km. É considerado o idealizador e fundador da aeronáutica militar argentina, tendo falecido em 1º de março de 1914, em Mendoza, num acidente de aviação.

Participou da Comitiva o Dr. Oscar Fernandez Brital[2], fundador e primeiro presidente do Instituto Argentino de História Aeronáutica, atual INN, presidente da recém-criada Academia Santos-Dumont na Argentina e autor de dois livros sobre a vida de Santos-Dumont, sendo o último *Yo, Santos-Dumont – Páginas sueltas de un diário apócrifo.* Também compunham a comitiva a Professora Dra. Liliana Mantero, o *Capitán de Navio Aviador Naval* Juan José Membrana, o *Teniente Coronel Aviador* do Exército Pedro Obregón e a sra. Lucrecia del Valle, Secretária do INN.

Os eventos foram cuidadosamente delineados e planejados, atendendo aos objetivos que ficaram estabelecidos para cada um, mas, ao final, verificou-se que, muito mais do que alcançar os objetivos colimados, formou-se um ambiente de intensa troca de informações e ideias, impregnado de ações e manifestações de mútuo respeito e amizade. A identidade de missão entre os dois institutos e a sinergia ocorrida ao longo da semana foram, por si só, suficientes para compensar e justificar o esforço de seus componentes na preparação e realização de todas as atividades previstas.

Iniciando a semana, no gabinete do Comandante da Aeronáutica, em Brasília, foram impostas as Comendas da Ordem do Mérito Newberiano ao Ten Brig Ar Juniti Saito, ao Ten Brig Ar Jorge Godinho Barreto Nery e ao Ten Brig Ar R1 Paulo Roberto Cardoso Vilarinho (Diretor do INCAER). Naquela oportunidade, foram entregues placas com manifestação de apreço dos representantes argentinos pela Força Aérea Brasileira, com agradecimento pelo apoio recebido por ocasião da "Guerra das Malvinas". O Comandante agradeceu reafirmando as ideias, comuns aos nossos dois países, de paz e integração continental.

---

[2] *O Dr. Brital é jurista e historiador, com doutorado pela Universidade Complutense de Madri e pós-graduação em Direito Comparado e Navegação Aérea. Também é Membro Correspondente do INCAER.*

De volta ao Rio de Janeiro, o Dr. Oscar Fernandes Brital realizou uma palestra na Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial (SBDA) sobre 1º Congresso Internacional para Regulamentação da Locomoção Aérea, realizado em Verona, Itália, em junho de 1910, quando começavam a ser discutidas as "primeiras ideias sobre a União Internacional de Aviação". Os temas daquele encontro, ao início do século passado, ainda hoje, são aspectos basilares da organização geral estabelecida para a aviação internacional: função do Estado, direitos e deveres dos navegantes e passageiros, obrigação de socorro e sobrevoo e outras conclusões, conforme nos relata Araujo[3]:

> *"... embora não tivesse caráter oficial e fosse, apenas, uma reunião de juristas, foram adotadas, entre outras, as seguintes conclusões: que a atmosfera dominando o território e o mar territorial seja considerada uma atmosfera territorial, sujeita à soberania do Estado, e que a atmosfera dominante dos territórios inocupados e ao mar livre seja considerada como livre."*

Foi notável verificar a amplitude da visão daqueles homens que pensavam e viviam para a incipiente arte de voar e já relacionavam a transnacionalidade do voo com os conceitos de soberania nacional e liberdade dos ares.

Outro evento, que trouxe valiosa contribuição para o resgate e a preservação de história recente, foi o painel realizado no Auditório Márcio de Souza e Mello do Clube de Aeronáutica, onde foi feita uma abordagem das operações aéreas, aeronavais e aeroterrestres durante a Guerra das Malvinas. Os expositores – Professor Salvador Roberto Martinez, Ten Cel Pedro Agel Obregón (veterano da Guerra das Malvinas) e *Capitán de Navio* Juan José Membrana (veterano que teve o helicóptero que pilotava abatido por artilharia antiaérea inglesa) – mostraram as diversas fases das operações, documentadas com filmes realizados na área de operações daquele conflito. O evento revestiu-se de um brilho especial por ser o dia comemorativo da Força Aérea Argentina (10 de agosto).

---

[3] Luis Ivani de Amorim Araujo, em "Direito Aeronáutico Internacional Privado", Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, disponível em http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1644.htm, acesso em 9 nov 2011.

Não poderia deixar de acontecer uma visita à Casa de Cabangu, no município mineiro Santos-Dumont, onde uma placa foi colocada pela comitiva para homenagear a memória do Pai da Aviação e marcar a presença dos amigos argentinos. E aí, um fato inusitado: o Dr. Brital, presidente da recém-criada Academia Santos Dumont na Argentina, retirou amostra de terra da frente da casa onde nasceu Santos-Dumont, levando-a como honrosa e distinta lembrança para sua Academia. Em homenagem aos ilustres visitantes, o Comandante da Escola Preparatória de Cadetes do Ar, situada em Barbacena (MG), encarregado de dar apoio institucional àquela casa de cultura aeronáutica, convidou para assistir à formatura diária dos alunos, o que trouxe indisfarçável emoção àqueles veteranos, pela positiva vibração deixada transparecer pelos jovens militares.

O heroico episódio da canoa *Juruna* e do hidroavião *Buenos Aires*

Tanto para os membros do INN, como do INCAER, esse encontro cultural foi uma oportunidade de relembrar e restabelecer, ao seu nível adequado de homenagem, a saga de Olivero, ocorrida há 85 anos.

O ano era 1926, e a aviação – já testada e aprovada na Primeira Guerra Mundial, com emprego bélico, reconhecimento e combates aéreos – era usada pelas nações para a realização de travessias aéreas (reides), com o propósito de estabelecer rotas seguras para a implantação de empresas de aviação comercial, iniciando a mais nobre saga do avião como instrumento do homem: a integração de povos, nações e continentes. Começava um segundo processo de globalização, só comparável ao resultante das navegações marítimas do final do século XIV.

Naquele ano, o Major Eduardo Alfredo Olivero, pioneiro aviador e herói argentino da Primeira Guerra no teatro da Itália[4], atribuiu-se

---

[4] *Olivero obteve seu brevet em 1914, com 16 anos, sendo considerado o mais jovem piloto do mundo naquela ocasião. Durante a Primeira Guerra Mundial, como piloto e descendente de italianos, vai à Itália como voluntário, junto a milhares de compatriotas, e se torna recordista em número de missões, com 553 missões realizadas, fazendo parte da* Esquadrilha Barraca*, composta por azes da aviação italiana. No seu regresso, foi recebido com honras de herói, na Argentina. Foi também recordista em altura, voando até 8.000 metros.*

uma missão pioneira até então: estabelecer a rota New York/Buenos Aires em voo que percorreria todo o litoral brasileiro, protagonizando um episódio invulgar de coragem e solidariedade que uniu céu e mar: o *Buenos Aires e a Juruna.*

A aeronave de Olivero era um hidroavião Savoia 59, batizada com o nome de *Buenos Aires,* e tinha, como demais tripulantes, o Sr. Bernardo Dugan e o mecânico de voo Ernesto Campanelli. A pioneira viagem, iniciada na base aeronaval de Miller Field, nos EUA, a partir da Flórida, foi "uma batalha desigual com as péssimas condições atmosféricas, a precariedade de meios coadjuvantes na rota e a deficiência de então dos instrumentos de navegação e pilotagem."[5]

Fortes ventos desfavoráveis causaram um consumo de combustível além do previsto e, após sete horas de voo e não encontrarem o grande lago no interior da selva, previsto para o pouso salvador, resolveram voltar para o mar. Olivero assim se expressa em suas memórias sobre aqueles momentos de aflição sobre o agitado mar, sem alternativa em águas interiores e com combustível para 15 ou 20 minutos de voo:

> *Já não importava mais nada; não importava a vida, se dela nada podíamos esperar. Quando o adversário é invencível e não é possível escapar de sua garra, não cabe mais que a resignação, que também é valor, frente à morte ...*[6]

Eis que, de repente, avistam uma pequena embarcação pesqueira e amerissam perto dela. Surgia, em meio ao mar revolto, na foz do imponente rio-mar Amazonas, a esperança de salvação, coincidentemente pintada de azul e branco, as cores da bandeira argentina. Depois de uma hora de cuidadosas manobras, a *Juruna*[7] – esse era o nome no costado – aproxima-se sob o comando de Josino Cardoso e mais

---

[5] *Conforme registra Angel Maria Zuloaga em "La Victoria de las Alas – historia e la aviacion argentina", Buenos Aires, 1998*

[6] *Olivero, 1926 apud Zuloaga, 1998; p. 346.*

[7] *Canoa costeira (nome dado no Maranhão) ou Vigilenga (construída na cidade de Vigia, no Pará), medindo 13 metros de comprimento, construída em madeira, com um mastro e uma vela de pano horizontal, perpendicular ao mastro, sobre a coberta até a popa.*

quatro tripulantes. Estabelecidos os contatos, constataram que o local mais próximo onde poderiam conseguir combustível para o *Buenos Aires* seria a localidade de Vigia, no Estado do Pará. Tudo estaria bem se não fosse a distância que calcularam: cerca de 600 km.

Conforme orientação de Josino, rebocaram lentamente o *Buenos Aires* para uma área mais abrigada, próxima da costa, que ficaria seca na maré baixa, onde o avião poderia ficar apoiado no solo de lodo sem afetar a estrutura. Reforçaram a âncora de bordo com grandes troncos, cobriram a cabine da tripulação de modo a vedá-la contra a entrada de água ou insetos e iniciaram, ao final da tarde daquele fatídico dia 13 de junho de 1926, uma jornada que seria longa e plena de apreensões, reflexões e lições de coragem e solidariedade.

A sensação que tiveram aqueles aviadores, ao se afastarem de sua aeronave, deixando-a solitária e imóvel em ambiente inóspito e completamente estranho, foi de uma triste despedida, em um profundo silêncio. Olivero, em seu diário de bordo, assim registrou aqueles momentos, conforme relata Zuloaga:

> *Meus olhos se fecham com tristeza, com raiva, queimando-me como se ardessem em chamas ... E então, chorei.*[8]

Embora a *Juruna* fosse tipicamente marítima, o mar agitado à noite e a falta de víveres, que se haviam esgotado, levavam a uma sensação de que não teriam êxito em sua jornada e que o fim chegaria no próximo temporal. Esse medo só era abrandado pelas ordens de comando firmes e precisas do impassível comandante Josino Cardoso.

Conforme transcreve Zuloaga, o diário de bordo de Olivero assim registra aquelas aflições:

> *Dia 18. Durante a noite, surpreendeu-nos uma terrível tormenta, que esteve a ponto de fazer-nos naufragar; eram 11 horas da noite, em pleno Amazonas. Faltam alimentos, o ânimo está completamente decaído. Os víveres acabaram.*[9]

---

[8] *Ibid., p. 349.*
[9] *Ibid., p. 351.*

A viagem demorou uma semana, até a localidade de Vigia, ao norte do Estado do Pará, onde foram feitos os contatos com autoridades e fornecedores, no sentido de conseguirem o apoio material e para retorno ao local onde estava ancorado o *Buenos Aires*.

Reabastecida a aeronave, a viagem continuou sem mais problemas, e a missão pioneira foi concluída em 13 de agosto de 1926, depois de 14.570 km e 37 etapas, consagrando a tripulação argentina, não só pela inauguração da linha New York/Buenos Aires, mas também pela demonstração de resistência física e determinação que os impulsionou.

Deste episódio, resultaram manifestações de reconhecimento da nação amiga ao Brasil e de congratulações do Brasil pela abertura de uma importante rota aérea unindo duas importantes capitais americanas. Era a aviação desempenhando seu papel de união e integração de núcleos "insulares" importantes, conforme propugnavam Santos-Dumont, Jorge Newbery e o próprio Olivero.

Aí aconteceu um fato inusitado – pelo menos, pouco divulgado entre nós – que foi o ato de doação, pelo governo brasileiro, da canoa *Juruna* ao governo argentino. Segundo consta do Ofício INN Nº 83/11, de 10 de março de 2011, do Instituto Nacional Newberiano, "a embarcação foi parar nos Jardins de Palermo, na cidade de Buenos Aires." Desafortunadamente, segundo os termos do ofício, a embarcação não se encontra mais lá, não havendo registro de seu paradeiro.

Para comemorar os 85 anos do significativo evento que contribuiu decididamente para o estabelecimento de uma importante marca da aviação sul-americana e, por sugestão do próprio INN, que tem o registro histórico do fato, o INCAER providenciou, com patrocínio integral da POUPEX – Associação de Poupança e Empréstimo, a confecção de uma maquete da embarcação *Juruna*.

O trabalho foi realizado pelo modelista naval Luiz Pereira Júnior, em Laguna (SC), na escala 1:25, para doação, em nome da Força Aérea Brasileira, ao *Museo Del Fuerte Independencia de Tandil*, na Província de Buenos Aires, cidade onde nasceu Olivero, em 2 de novembro de 1896. A entrega oficial está programada para o dia 25 de novembro de 2011, no *Fuerte Independencia de Tandil*, e será feita pelo Adido Aeronáutico do Brasil naquele país, em ato solene comemorativo aos 85 anos da conquista pioneira de Olivero. O evento tem a coordenação da Secretaria de Cultura da Presidência da República e a participação da comunidade local, orgulhosa e reverenciadora do seu compatrício mais famoso.

O culto ao Pai da Aviação

Além desse excepcional resgate de fatos históricos que agora estarão perpetuados aos estudiosos, acadêmicos e turistas que visitam o Museu de Tandil, outros detalhes da época nos foram passados, como a citação que fez o Professor Salvador, Presidente do INN:

> *O Major FAA Don Eduardo A. Olivero, em seus tempos de Aviador Civil, foi o piloto mais jovem do mundo, a tal ponto que, por sua pequena idade, não lhe davam seu brevê, e foi um profundo admirador da obra do Pai da Aviação, Nume Tutelar da Federação Ibero-americana de Estudos Históricos Aeronáuticos e Espaciais, conforme proposta da Argentina, Alberto Santos-Dumont.*

Foi com indisfarçado orgulho que nós, do INCAER, percebemos a dimensão do respeito que os aviadores argentinos do INN têm pelo nosso Patrono, nascido em Cabangu, e que deu asas ao mundo. Além de seu nome ser indicado pela Argentina para ser o patrono da importante federação que congrega os institutos dos países ibero-americanos dedicados ao estudo da aviação e da astronáutica, a FIDEHAE, foi criada a *Academia Santos-Dumont da Argentina*[10] que, segundo consta, é o único empreendimento acadêmico, fora do Brasil, na ibero-América, dedicado à vida e obra do magistral inventor brasileiro.

---

[10] *Criada em 20 de julho de 2010, é dedicada a "potencializar a realidade de sua importante contribuição ao desenvolvimento dos povos." Disponível em: http://www.institutoaeronaval.org/Noticias/Noticias-Instituto/Fundaci%C3%B3n-de-la-Academia-Santos-Dumont-de-Argentina.html Acesso em 10 nov. 2011.*

Em várias oportunidades, tanto em palestras como no contato informal, referências à sua obra e vida foram feitas, tendo sido observado, por um dos membros da comitiva, um erro histórico na legenda de uma fotografia famosa de Santos-Dumont em que ele aparece caminhando e sorrindo – sorriso não habitual ao Pai da Aviação e, de maneira geral, não costumeiro na cultura da época, quando as pessoas tinham o hábito de "pousar" com distinta seriedade nas fotos. Segundo o Presidente do INN, aquela fotografia não registra Santos-Dumont no Chile, e, sim, na "rambla" em Mar Del Plata, na Argentina. A informação foi enviada ao responsável pelo espaço cultural onde foi verificado o fato.

Como não poderia deixar de acontecer, foi realizada uma visita ao Mausoléu de Santos-Dumont, no Cemitério São João Batista, devidamente registrada em fotos e filmes para o acervo da novel Academia. No planejamento da visita, junto ao III Comando Aéreo Regional, responsável pela administração do Mausoléu, obtivemos a informação de que o processo de Tombamento do Mausoléu, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), está em fase final, tendo seguido para Brasília para assinatura.

Um dos gestos de retribuição e agradecimento da comitiva argentina do INN, pela recepção que teve, foi a doação de uma fotocópia, certificada por autoridade competente, do testamento de Alberto Santos-Dumont, realizado em 7 de setembro de 1931, em Sorocaba SP, e do inventário dos seus bens na Argentina, realizado em 15 de fevereiro de 1935, em Buenos Aires. Falecido em 23 de julho de 1932, em Guarujá (SP), Alberto deixou dinheiro e títulos depositados em dois Bancos na capital argentina. Este passa a ser mais um dos importantes documentos do arquivo histórico do INCAER, sempre à disposição de pesquisadores e biógrafos do Pai da Aviação.

Ao finalizar a visita, em retribuição ao INCAER, e para marcar com significância a sua presença, o Diretor do INN fez entrega de uma placa memorativa e de uma pequena urna de madeira com amostra da terra de *Los Tamarindos*, *Província de Mendoza,* local onde está sepultado o aviador e herói argentino, Jorge Alejandro Newbery, falecido em 1º de março de 1914.

O valor dos homens pioneiros

Voar, de acordo com sua vontade e controle, foi um sonho milenar do homem, tornado realidade pela genialidade e perseverança de um brasileiro que, por vocação e conhecimento técnico, sentiu-se capaz de torná-lo realidade. O trabalho de Santos-Dumont, realizado sob as vistas de concorrentes e com o deleite público dos cidadãos de Paris, a cidade europeia que concentrava a intelectualidade e os ícones das artes, em suas diversas manifestações, foi fundamental para que o avião, uma máquina mais pesada que o ar, fosse reconhecida como viável, segura e capaz de trazer benefícios ao desenvolvimento das sociedades organizadas.

Santos-Dumont foi esse homem, mas outros o acompanhavam e o seguiram, quebrando limites e fazendo da aeronave o maior indutor de progresso do século XX. Na Argentina, Jorge Newbery e Eduardo Olivero são ícones da aeronáutica daquele país, tendo dedicado suas vidas à incipiente e empolgante atividade, transpondo desafios e conquistando marcas e realizações mercê de sua coragem e fé inabalável no futuro promissor da aviação.

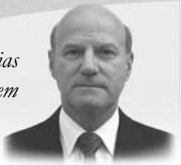
Esse encontro cultural entre o INCAER e o INN serviu para trocar informações e conhecimento sobre esses homens e suas ideias e realçar o correto valor e dimensão de suas obras para o progresso de nossos países. Foi uma preciosa oportunidade ouvir sobre o Congresso de Verona de 1910 (apenas quatro anos após o homem dominar o voo tripulado) e verificar como a visão futurista daqueles homens arrojados, empreendedores e idealistas, 34 anos mais tarde, teve vários dispositivos discutidos, consagrados e referendados numa das maiores convenções da humanidade, a Convenção sobre a Aviação Civil, de 7 de dezembro de 1944, realizada em Chicago, nos Estados Unidos da América.

A epopeia da *Juruna* e seu comandante Josino, que certamente havia caído no esquecimento, agora estará perfeitamente materializada e documentada no *Museo del Fuerte de Tandil*, na figura da maquete ofertada pela Força Aérea Brasileira. E a Academia Santos-Dumont da Argentina será um importante multiplicador para o conhecimento da vida e obra de nosso patrono.

A troca de informações e o diálogo intenso entre os componentes dos dois Institutos mostraram como é possível resgatar um empolgante episódio da história aeronáutica argentina e estabelecer seu valor no tempo.

O conhecimento do tempo passado enriquece os homens do presente que, assim, melhor podem pensar o futuro.

O autor, Subdiretor de Divulgação do INCAER, é Major-Brigadeiro-do-Ar da Reserva, com mestrado em Ciências Aeronáuticas pela Universidade da Força Aérea e doutorado em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval.



O Livro Branco de Defesa Nacional

Delano Teixeira de Menezes

1 Considerações Gerais

Após a "guerra fria", o estabelecimento de medidas de fomento à confiança mútua passou a ter destaque na agenda do relacionamento internacional. Tais medidas, em geral, visam a:

- diminuir os riscos de confrontação militar entre os países;

- iniciar processos para controle de armas convencionais e de destruição em massa; e

- elevar os níveis de cooperação militar, política e econômica, criando condições para desenvolvimento e integração dos países.

Nesse contexto, os livros brancos são instrumentos que permitem aos países a apresentação de seus respectivos pontos de vista, objetivos e políticas em relação à defesa; motivam a participação da sociedade civil em assuntos de segurança e contribuem para fortalecer as práticas democráticas.

Os livros brancos são fortemente incentivados pela Organização das Nações Unidas (ONU) e Organização dos Estados Americanos (OEA). São produtos históricos de regimes democráticos, já tendo sido discutidos pelo Departamento de Assuntos Políticos da ONU e pela Comissão de Segurança Hemisférica da OEA. O Conselho Permanente da OEA decidiu, através da Resolução 829 (1342/02) de 2002, a adoção de Diretrizes para elaboração de documentos sobre políticas e doutrinas nacionais de defesa[1], estimulando os Estados membros a implementarem seus respectivos livros brancos de defesa.

---

[1] *Programa de Medidas de Fomento de la Confianza de la Seguridad – The United Nations Regional Centre for Peace, Disarmament and Development in Latin America and the Caribbean (UN-LiREC) – Criado em 1986. Seu escritório está localizado em Lima, Peru.*

Nos Livros Brancos, se registram as análises realizadas pelo governo sobre o entorno de segurança dos países, tanto na esfera doméstica como na internacional. Este trabalho pode incluir uma avaliação dos riscos e dos fatores tradicionais e não tradicionais que afetam a segurança. O documento destaca questões da mais alta prioridade para o país e proporciona uma visão geral do modo que a política de defesa será implementada para enfrentar esses desafios. Também descreve, em termos amplos, as capacidades e funções, atuais e planejadas, das forças de defesa.

O Livro Branco da Defesa é também um instrumento de prestação de contas. É essencial que as políticas e os objetivos constantes no mesmo reflitam os níveis de recursos que o governo disponibilizará às forças de defesa e sejam coerentes com eles. Pode conter critérios de medição de desempenho (como prazos para a reestruturação das Forças Armadas).

Isto torna os governos e as forças de defesa responsáveis pelos objetivos declarados e os capacita a justificar as solicitações dos recursos orçamentários necessários para alcançar os níveis de desempenho exigidos para atender as políticas de defesa dos países.

2 O Livro Branco de Defesa Nacional no Brasil

Embora outros países na América Latina tenham editado seus respectivos livros brancos antes do Brasil, é importante que se enfatize o fato de o Brasil ter sido o País pioneiro em documentos de defesa. Em 1996, o Brasil foi pioneiro em uma Política de Defesa Nacional, o que vinha sendo considerado pela OEA como o "Livro Branco brasileiro". Em 2005, o Brasil revisou sua Política de Defesa Nacional e, em 2008, emitiu a Estratégia Nacional de Defesa.

O Projeto de Lei Complementar nº 543 de 2009 deu nova redação e acresceu dispositivos à Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. As modificações propostas incluíram instruções específicas para o primeiro LBDN e edições posteriores, regulando o respectivo ciclo de elaboração:

"O LBDN é um documento chave da Política Nacional, no qual se expõe a visão do governo a respeito do tema. De acordo com os §§ 1º, 2º e 3º do art. 9º da Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999:

§ 1º Ao Ministro de Estado da Defesa compete a implantação do Livro Branco de Defesa Nacional, documento de caráter público, por meio do qual se permitirá o acesso ao amplo contexto da Estratégia de Defesa Nacional, em perspectiva de médio e longo prazos, que viabilize o acompanhamento do orçamento e do planejamento plurianual relativos ao setor.

§ 2º O Livro Branco de Defesa Nacional deverá conter dados estratégicos, orçamentários, institucionais e materiais detalhados sobre as Forças Armadas, abordando os seguintes tópicos:

I – cenário estratégico para o século XXI;

II – política nacional de defesa;

III – estratégia nacional de defesa;

IV – modernização das Forças Armadas;

V – racionalização e adaptação das estruturas de defesa;

VI – suporte econômico da defesa nacional;

VII – as Forças Armadas: Marinha, Exército e Aeronáutica;

VIII – operações de paz e ajuda humanitária.

§ 3º O Poder Executivo encaminhará à apreciação do Congresso Nacional, na primeira metade da sessão legislativa ordinária, de quatro em quatro anos, a partir do ano de 2012, com as devidas atualizações:

I – a Política de Defesa Nacional;

II – a Estratégia Nacional de Defesa;

III – o Livro Branco de Defesa Nacional."

Desta forma, o Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN) é um documento importante para o País, no qual se expõe a visão do governo a respeito do tema. Trata-se de um documento público, no qual é descrito o contexto amplo da política e estratégia para o planejamento da defesa, com uma perspectiva de curto prazo.

O Livro Branco tem sido produzido de forma a envolver diferentes segmentos da sociedade. Visa a refletir um consenso de base ampla com respeito à Defesa no contexto das prioridades nacionais, do marco jurídico e dos recursos disponíveis.

A metodologia de elaboração do Livro Branco da Defesa tem sido uma questão central. A transparência e a participação efetiva e representativa devem estar presentes em todas as fases do processo, não se limitando a uma simples participação em eventos ou consultas pontuais sobre determinadas questões.

Durante o ano de 2011, visando a atender o quesito de participação da sociedade e transparência, os seguintes eventos mais significativos foram realizados:

- Seis oficinas temáticas com duração de três meses, de modo a acolher representantes do meio acadêmico, Forças Armadas, centros de estudos estratégicos, convidados especiais e outros.
- Seis seminários regionais por todo o Brasil: Campo Grande (MS), Porto Alegre (RS), Manaus (AM), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ) – (seminário internacional) e São Paulo (SP), abertos ao público e amplamente divulgados pela mídia.
- Oficinas de curta duração, mediante convite, para debates de temas mais sensíveis.
- Contrato com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), visando ao apoio acadêmico para o processo de elaboração do LBDN.
- Salas de edição com a FGV.
- Reuniões com os Grupos de Trabalho Interministerial e Interno.
- Concurso Nacional de Artigos sobre temas de defesa.
- Implantação de um *site* específico para o LBDN.
- Mesas Redondas com o Ministério das Relações Exteriores.
- Entrevistas com personalidades ligadas à Defesa.
- Oficinas temáticas complementares entre o MD e a FGV.

3 Conclusão

A instituição do LBDN no Brasil foi definida por Lei, atribuindo ao Ministério da Defesa (MD) a liderança do processo. Diferentemente de outros países, o ciclo de produção do LBDN também está regulado e, de certo modo, atrelado ao Planejamento Estratégico de Defesa. Tal fato é bastante relevante, uma vez que a comunidade internacional poderá contar com uma nova edição a cada quatro anos, o que, na maioria das vezes, não é tido como uma rotina por outros Estados. Por outro lado, cresce a responsabilidade do MD que terá o encargo de, a cada novo governo, produzir a Política, a Estratégia e o LBDN.

O LBDN certamente será um documento de grande significado para o País. Internamente servirá como uma ferramenta de comunicação à sociedade brasileira da real situação da Defesa e seus reflexos. Externamente, será um instrumento gerador de confiança mútua e transparência no contexto das relações com outros Estados.

O autor é Brigadeiro-do-Ar da Reserva, Mestre em Sociologia e Assessor Especial do Ministro da Defesa.

O Sistema ESG-ADESG no contexto da liderança e gestão empresariais

Antonio Celente Videira

1 Introdução

As forças do mercado global vêm desencadeando as mais complexas técnicas administrativas no contexto dos negócios vigentes.

Ferramentas, métodos, processos e tecnologias estão disponíveis para serem usadas. Mediante os desafios insurgentes, o gestor aplica a ferramenta que condiz com o fato em si, com intuito de obter as melhores práticas administrativas, visando ao êxito e sucesso nos resultados a serem alcançados.

Todo esse esforço não logrará fruto, se o atributo da liderança for ausente naqueles que estão comandando as ações de gerência.

O líder corporativo atual é o ator principal da conduta do fazer a dinâmica empresarial. A sua percepção multidisciplinar, coadjuvada pela decisão certa, faz o diferencial no jogo da competição.

Abandonar o olhar macro dos negócios, para se ater à visão estreita, detendo-se na peculiaridade acentuada da especificidade, leva-o à entranha da limitação administrativa. Lançar-se na esfera das grandes estratégias, vislumbrando jogadas audazes, dá-lhe possibilidades de contínuo sucesso.

As mudanças constantes têm impingido chefias a buscarem as mais diversas maneiras de estar cientes de um mundo dinâmico. Os acontecimentos são acrônicos, estatelando-se regras consagradas, para eclodirem novos conceitos e olhares estratégicos alternativos.

O "Chief Executive Office" (CEO) é a pessoa que ligará os *links* do holograma, cuja harmonia dependerá da sua visão holística dos processos. A Tecnologia da Informação (TI) não descuida em oferecer soluções para díspares ações, diante das hecatombes dos negócios.

A solidão da chefia no processo decisório talvez seja uma das maiores síndromes dos tempos atuais. O gestor global é o ator mais requisitado na empresa com ramificação mundial. A sua inteligência emocional é o aparato dignificante à boa conduta e, consequentemente, ao sucesso.

Ser competitivo é abusar desses iminentes artefatos que a psicologia moderna tem proporcionado à Administração. Não descuidar do novo, do atual, do moderno é primordial, mas esquecer as formas dos trâmites decisórios do passado, como cultura adaptável aos novos cenários, é jogar fora as possíveis bases do ineditismo, em termos do oportuno planejamento, porque os insurgentes paradigmas têm lastro no antigo.

É isso que se espera do ator que adentra o mundo empresarial do século XXI. A sua intelectualidade é importante, mas a criatividade coadjuvada com a experiência são fatores intrínsecos ao seu indispensável perfil.

Aliado a todo esse aparato do empreendedorismo, em que as expertises aplicáveis às organizações são imperativas à formação profissional do líder, os fatores intrínsecos à modelagem do constructo humano, considerando valores intangíveis ao engrandecimento da alma, são indispensáveis à projeção da boa imagem do chefe.

É por isso que uma conduta ímpar, a partir da agregação de um sólido código referencial voltado para a retidão de caráter, associado aos preâmbulos das competências dinâmicas à sobreposição dos desafios expostos, é o que esse trabalho acadêmico irá expor. O novo cenário reclama a presença do novo homem. O velho está desgastado e não cabe mais em uma sociedade à beira da alfabetização digital como um todo. O mundo tornou-se plano, segundo Thomas Friedman (2005), e não vai haver espaço para os enganadores e mal preparados em todos os sentidos.

Por tudo isso, espera-se que, ao final desse artigo, uma nítida linha de conduta do gestor seja percebida, como modelo, para a conquista dos resultados das políticas empresariais, em um início de século repleto de tendências incertas no campo mercadológico. As forças que regiam ou orquestravam a sociedade mundial na década de 1950 começam a se retirar de cena. A linha de montagem "fordista" não é mais o

principal elo do desenvolvimento. Desenvolver está ligado a outros valores, sendo que o principal é relativo ao conhecimento. O Capital Intelectual é indispensável à empresa e, indiscutivelmente, a alavanca, com reflexos positivos também ao Estado.

Logo, entender o método pedagógico do sistema da Escola Superior de Guerra/Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra, conhecido como sistema ESG/ADESG, é vislumbrar a possibilidade do significado de uma trama educacional, em que preparar gerentes para administrar o público e o privado significa desenvolver a Nação, no grande jogo de empreendedorismo global.

2 A dinâmica atual do mundo e dos negócios

Quando os primeiros estrategistas surgiram, o mundo mudou e uma nova configuração administrativa despontou.

Desde Átila, o Huno, passando por Frederick Winslow Taylor até chegar a Peter F. Drucker, aconteceram as mais diversas estratégias.

Átila domou o cavalo e, com o cavalo, aterrorizou a Europa. Taylor estudou e analisou os tempos e movimentos e adequou ferramentas aos mesmos, incrementando a produção nos negócios. Já Peter Drucker percebe e clama pela integração dos processos, na busca de resultados favoráveis à lucratividade dos balanços empresariais.

O caminho mencionado acima, apesar de sucinto na sua exposição, requereu dois milhares de anos. Hoje não se fala mais em secular, mas de tempos reduzidos, uma vez que a dinâmica dos acontecimentos impactam, sobremaneira, as estratégias dos negócios.

Recentemente, as cinzas de um vulcão na Islândia provocaram a suspensão de 17.000 voos. Uma calamidade dessa natureza, há 15 anos atrás, não causaria impacto na economia como aconteceu nos dias atuais. Seria um fato isolado, sem a menor influência nas outras atividades mundiais.

O comércio foi afetado, a logística utilizou-se de planos alternativos, os negócios da Europa Setentrional estagnaram-se, enfim, toda uma curvatura nos eixos parametrizados dos planejamentos sofreu revezes, já que medidas contingenciais eclodiram de planilhas as mais diversas.

Esse cenário é apenas um exemplo dentre outros tantos que aconteceram nos últimos anos. O colapso financeiro dos Estados Unidos, a ameaça da negação de suprimento de petróleo devido a conflitos no Oriente Médio, a onda terrorista a espalhar insegurança nos fluxos de capitais são exemplos emblemáticos de fatores que podem favorecer a desestabilidade do movimento harmônico do processo de desenvolvimento entre as nações.

Nesse torvelinho de ocorrências, a empresa é espremida e dilatada, sendo contorcida nas suas dimensões da administração, tudo sob forças alhures, impedindo e neutralizando o exame prospectivo das variáveis normais propugnadas pelo mercado harmônico.

Não há mais tempo para o refazimento de um evento inesperado. Nem expirou um, já inicia outro ou outros, de forma sucessiva e simultânea, demandando operações gerenciais que culminem na correção do rumo planejado, com aplicação de medidas corretivas em relação àquelas planejadas no passado.

Esse é o cenário em que vive o mundo empresarial, onde a serenidade de uma determinada conjuntura pode ser a véspera de uma turbulência de proporções gigantescas dos negócios mundiais.

Portanto, mudanças oportunas devem constar das estratégias hodiernas. Viver período de pujança, achando que será eterno, é incorrer na mais medíocre linha de ação.

Ken O'Donnell (1997, p. 32), na sua obra "Endoquality", alega que quase 80% das empresas de porte médio no Brasil são familiares. Duram, em média, 30 anos. Elas nascem, crescem e morrem com seus fundadores.

Henry Ford (apud O'Donnell, 1977, p. 33) disse que os empresários afundam com suas empresas, porque gostam tanto da velha maneira de fazer as coisas que não conseguem mudar.

Essa é a mais nova realidade do mundo corporativo. Liderar estratégias empresariais não pode se dissociar desse fenômeno.

O novo, na sua totalidade, não pode ser interpretado como a chave mágica que irá solver as barreiras que impedem a superação, na busca do êxito. Radiografá-la, na sua intimidade, dissecando as tecnologias

que entram no mercado, assim como os processos de gestão que se inserem, adequando-os aos fins que se quer almejar, de acordo com a cultura e missão da empresa, deve ser a viga mestra de qualquer estratégia a ser implementada.

Diante de toda essa percepção, a prudência do gestor é o valor inseparável do seu olhar de líder e administrador dos bens e valores da corporação. É imperativo dispor de um olhar holístico, compreendendo que tudo está interligado, como se fosse uma teia da vida, segundo Frijot Capra (1996).

Lamentavelmente, o cotidiano e as ocorrências do dia a dia têm neutralizado a criatividade do gestor. Correr atrás de papel ou processos, em algumas empresas, vem se tornando uma prática comum. Há quem diga que mesa limpa significa eficiência e competência, denotando qualificação funcional. Esse tipo de discurso não cabe mais em uma equipe completamente compromissada com os resultados globais.

É o momento do líder-gestor atual reunir forças funcionais, para as constantes atualizações, aplicando novos métodos e estratégias, porém, muito mais do que isso, interagir-se com os acontecimentos e pessoas da atualidade.

3 A importância das estratégias

Segundo a Escola Superior de Guerra (ESG), entende-se por Estratégia "a arte de preparar e aplicar o Poder Nacional para, superando os óbices, alcançar e preservar os objetivos nacionais, de acordo com a orientação estabelecida pela Política Nacional". (Manual Básico da ESG, 2008, p. 50)

Apesar desta definição estar dentro do estudo cratológico (Estudo do Poder), cuja amplitude açambarca as forças do Estado, a mesma pode ser reduzida, na proporcionalidade, para aplicação no mundo empresarial. Aliás, o Estado é uma empresa de grandes proporções, cujos ditames legais norteiam o Poder na sua fase gerencial, a fim de obter o bem comum.

Mas essas assertivas não descartam todo um corpo de reflexão, na busca da compreensão estratégica do mundo dos negócios.

Porter (1986) aponta três abordagens estratégicas genéricas, cujos resultados favoráveis suplantam outros concorrentes na área industrial. São elas:

1. liderança no custo total;
2. diferenciação; e
3. enfoque.

3.1 Liderança no Custo Total

Essa estratégia, adotada em demasia na década de 1970, visava à redução dos custos em consequência de medidas como acesso fácil à matéria-prima, produção de lotes econômicos, adoção de publicidade e aquisição de sobressalentes calcados em quantidades grandes.

Todas essas medidas culminavam em uma produção mais competitiva e indutora à flexibilidade da precificação abaixo da média do mercado, derrubando, assim, seus concorrentes.

O primeiro passo é ter um bom departamento de *procurement* (procura), em que agressivas estratégias de identificação de fornecedores, espalhados no país ou no mundo, possam atender pedidos para a linha de produção. Pesquisa na Internet, comparecimento a feiras especializadas, buscar encontros e simpósios sobre temáticas de interesse do negócio, visitas a empresas são algumas das práticas para ampliar o horizonte das fontes de fornecimento.

O outro aspecto é adotar um sistema de classificação de materiais dentro da própria empresa, visando a simbolizar peças de alta especificação e que podem ser intercambiáveis, mesmo de fabricantes diferentes.

Essa talvez seja uma das maiores estratégias na Liderança do Custo Total, já que, uma vez identificadas as peças e seus fornecedores, faz-se o pedido ideal, considerando os lotes econômicos, ajustando-se também suas entregas, a fim de alcançar uma manufatura enxuta.

A conquista da redução dos custos finais, para uma maior folga na precificação do produto, colocando-o em supremacia em relação aos dos concorrentes, é obtida a partir de equipes de gestores integrados, todos vivendo a mesma realidade e convergindo para um único objetivo.

Eis aí como o capital humano é decisivo na construção do sucesso das corporações. O líder, o integrador, o vislumbrador dos mercados emergentes são sinônimos qualificadores que se confundem na conquista dos resultados exitosos do empreendedorismo.

3.2 Diferenciação

É aquela estratégia que procura colocar no mercado a unicidade de um produto, com características próprias, o que denota exclusividade de produto. É interessante dizer que essa estratégia propicia o poder de compra do governo, a recorrer à legislação de licitações, com o fim de isentar certames licitatórios, sob o amparo legal dos dispositivos regulares, desde que haja uma justificativa.

É uma meta que introjeta a confiança no público-alvo, já que este acredita na qualificação tecnológica do produto, na rede de peças para reposição e/ou elevado nível técnico dos profissionais que dão assistência no pós-venda.

Crer na capacitação de uma marca imprime imagem promissora da empresa manufaturadora do produto em circulação no mercado. Essa diferenciação ultrapassa o jogo dos preços finais, redundando, desde que plenamente aceitável, a excelência do produto ou serviço, na sua preferência entre os demais, mesmo que similares.

Esse resultado só é obtido diante de pessoas compenetradas, na constante busca do aperfeiçoamento da tarefa. O líder é o esteio de todo um comportamento condizente nesse desiderato do "fazer melhor".

Heller, apud Drucker (2007, p. 32) argumenta que não se administram pessoas. A tarefa é liderar pessoas. Conclui alegando que o objetivo é tornar produtivas as forças e o conhecimento específico de cada indivíduo.

Aí está toda a primazia do gestor que pretende estabelecer uma estratégia da diferenciação, onde, somente explorando e desabrochando o talento de cada componente da equipe, distinguirá resultados promissores de produto, como impactadores para a sua credibilidade e preferência junto ao comércio.

3.3 Enfoque

Como o próprio nome indica, é a estratégia que canaliza seu alvo para um segmento do mercado geográfico ou determinado produto que vai atender a um público específico. Empresas que direcionam, como produto, o mercado de esporte para a caça ou colecionadores de antiquários podem ser consideradas como indutoras da estratégia do enfoque.

É observável que as estratégias genéricas são finalísticas nos seus objetivos, porém, para que seus estados se consagrem, outras variações se fazem necessárias, na premeditação de suas origens ou manipulação de processos que configurem uma metodologia que assegure ou sugira rotas de ações implementativas.

São inúmeras as estratégias adotadas por empresas. Todas elas têm características próprias, diante da especificação dos óbices vivenciados por cada empresa ou então devido a escolha do caminho a percorrer, visando ao alcance dos objetivos.

É o caso do consórcio Airbus em objetivar, com exclusividade, a fabricar o A-380, o maior avião do mundo, com capacidade para 600 passageiros, além de ter a bordo lojas, bares e chuveiros, tudo em prol do conforto. Esse fim requer centenas de ações concatenadas, sob uma complexa estratégia empresarial.

Mas é a Federal Express (FEDEX), na adoção da Estratégia Enfoque, que irá se utilizar dos modais aéreo, aquaviário, ferroviário e rodoviário, de forma integrada, para se tornar a maior empresa distribuidora de pequenos pacotes do Planeta, superando outras empresas do ramo, como a Emery, a UPS e a Airborne.

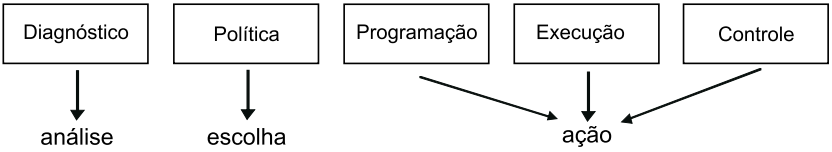
É interessante dizer que, a cada estratégia, está inserida a idiossincrasia do gestor ou do grupo de gestores responsáveis pela dinâmica das suas ações. No caso da Airbus, ressalta-se a liderança de Jesus Morales, engenheiro espanhol que coordena toda a logística da fábrica e, quando se fala em FEDEX, Fred Smith é o grande gestor que tudo dirige com sua brilhante competência.

Mas não se pode passar adiante, nessas reflexões, sem considerar as estruturas básicas dos planos estratégicos, e é isso que se verá no título seguinte.

4 Configuração do planejamento estratégico e sua implementação

O planejamento, de um modo geral, está alinhado com as fases do processo decisório e é, nessa divisão das etapas, que devem estar coerentes as ações preliminares que irão julgar o melhor caminho a ser percorrido.

Basicamente, essas fases estão dispostas de acordo com o diagrama abaixo.



A composição dessas fases e a implementação das mesmas demandam um capital intelectual harmonizado com a cultura vigente no ambiente, adequando-as às práticas administrativas modernas, sem ignorar as tecnologias disponíveis no momento. A harmonização desse binômio, com o ritmo imposto, será o diferencial do sucesso no mercado competitivo. Logo, o atributo da competência e a postura de líder farão acontecer os eventos promissores do empreendimento.

Para cada estágio do planejamento, há que se ter, por trás, pessoas com percepção prospectiva, com proatividade oportuna, que removam as dificuldades e as adversidades que se anteponham à consecução dos fins desejados.

4.1 Diagnóstico

A fase do diagnóstico procura examinar os ambientes externo e interno. O primeiro leva o analista a enxergar as ameaças do mercado, mas também identifica suas oportunidades.

O método de planejamento da Escola Superior de Guerra (2009, p. 24) define oportunidade como uma condição ou circunstância

conveniente, útil e benéfica, considerada no espaço e no tempo, ou seja, ocasião da qual deve se valer o decisor e seus auxiliares, a fim de atingir os objetivos com maior eficiência. Já a ameaça é vista como o prenúncio ou indício de acontecimento mais ou menos perigoso ou prejudicial, que produz receio e impõe medidas de cautela e estudos de alternativas que a contornem ou superem. Neste sentido, cabe avaliar o potencial de perdas e retardo que podem ocorrer e que levem, inclusive, à necessidade de revisão dos objetivos.

Já o ambiente interno é dissecado quando os pontos fracos e fortes da empresa são mapeados e avaliados nas suas entranhas.

É ainda o método de planejamento da ESG (2008, p. 86), que define pontos fortes como variáveis internas e controláveis que propiciam uma condição favorável para a organização, em relação ao seu ambiente; e pontos fracos como variáveis internas e controláveis que provocam uma situação desfavorável para a organização, em relação ao seu ambiente.

É importante, na fase de diagnóstico, levar em consideração o conceito de sistema, que é um conjunto de partes interdependentes e interatuantes, que devem estar organizadas de sorte a alcançar um resultado.

São os eventos interdependentes e sinérgicos que irão orquestrar todo um desenho temporal que proporcionará ao gestor-analista enxergar pistas de uma possível conjuntura.

Dentro da fase do diagnóstico, existe, ainda, a análise do poder, cujo reconhecimento depende do levantamento das carências, das possibilidades e, ainda, das competências e vontade do seu pessoal.

A fase do diagnóstico é conhecida também como a Análise SWOT (Strengths – ponto forte, Weaknesses – ponto fraco, Opportunities – oportunidades e Threats – ameaças) em que há uma transversalidade das possibilidades da empresa diante de suas fraquezas, coadjuvadas por aspectos exógenos, que se traduzem nos momentos oportunos, quando decisões devem ser tomadas, a fim de suplantar as possíveis ameaças do mercado, recorrentes dos fatores que eclodem do ambiente.

Essa é a fase em que o gestor, como líder, tem que estar atualizado com a conjuntura e, portanto, julgar da melhor forma possível, segundo sua capacidade emocional, o potencial da empresa.

4.2 Política

É a fase que faz do gestor um visionário, para não dizer um vidente, em que, a partir das análises do ambiente e do poder, tem-se uma antevisão dos prováveis cenários que irão se desenhar no mercado dentro de um espaço temporal. O seu olhar é determinístico e contundente, visando a traçar políticas sensatas, no sentido do alcance do sucesso competitivo da empresa.

A liderança da estratégia neste estágio se consubstancia no exato desenho dos elencos das ações, para fazer frente ao inevitável futuro repleto de incertezas e ameaças.

A fase política interpreta e analisa os acontecimentos atuais, a partir do "Brainstorming" (Tempestade de Ideias), do diagnóstico ou análise SWOT, produzindo, segundo a ESG, o "Fato Portador de Futuro" (FPF). Os FPF são fatos que ocorreram ou que estão ocorrendo e que poderão causar impacto sobre o tema estudado, como, por exemplo, o lançamento de um produto ou serviço.

Uma vez identificados os FPF, é feito o esforço para se vislumbrar os Eventos Futuros (EF), que serão insumos na construção dos cenários prováveis.

As construções desses cenários podem ocorrer a partir de técnicas "brainstorming", delphi e impactos cruzados, além de programa computacional existente no mercado da Tecnologia da Informação (TI).

Neste particular, pode-se usar, também, as técnicas de simulação. Geralmente, o mundo corporativo adota as planilhas eletrônicas, o Promoden, o Arena, cuja aplicabilidade e a escolha da ferramenta devem estar de acordo com o problema e a solução a que se quer chegar.

A ESG, por exemplo, adota a ferramenta PUMA, pois projeta um ambiente temporal, com seus eventos pessimista e otimista.

> *Diversas maneiras de combinar essas técnicas em diferentes situações de negócio permitem a obtenção de planejamentos mais eficientes e de menor risco, considerando, simultaneamente, grandes universos de decisões alternativas e informações comportamentais dos eventos que compõem as operações em questão.*
>
> *(Porto, Fiorini, 2010, p. 104)*

É recomendável que o gestor, ao estar à frente de um negócio de resultados imponderáveis, saiba identificar ferramentas propedêuticas que melhor se adequem ao caso em estudo.

Com o contorno do cenário mais provável, vai se desenhar o cenário desejado.

Por exemplo, ao se pensar no lançamento de um produto que, nas condições atuais, oferece resultados favoráveis à lucratividade da empresa, não se pode desconsiderar os novos ambientes do futuro. Isso acontecendo, há que se interferir no cenário mais provável, transformando-o em cenário desejado, a fim de se manter a sua competitividade no mercado.

O papel do líder nessa fase é primordial, já que ele não pode influenciar na criatividade ou percepção dos liderados, tanto no "brainstorming" como na construção do cenário mais provável.

A sua presença de espírito, à medida que as confabulações ocorram para o desenho do futuro, proporciona liberdade de expressão aos componentes do *time*, sem perder de vista a direção dos objetivos propostos.

Não é tarefa fácil, porém factível, uma vez que a liderança deve estar, apesar da sua posição de chefe, associada ao atributo da humildade, sem, contudo, deixar de lado para si a responsabilidade da decisão final, demonstrando, assim, total domínio do processo.

4.3 Programação Estratégica

A programação estratégica vai dinamizar a verbalização das políticas que definiram o cenário desejado. Nesta etapa são idealizados os planos, os programas e/ou os projetos, que, para serem operacionalizados, devem especificar os objetivos, as metas estabelecidas, os recursos orçamentários e os órgãos executores.

Nessa hora, a clarificação das diretrizes é imperativa, e o chefe é o responsável pela indicação dos caminhos processuais a serem trilhados. A objetividade e os atos designativos do líder tornam-se feixes definidores das ações delineadas, a partir do exercício mental sensato.

Por isso, a força interior do líder é preponderante para atrair e contaminar aqueles que estão ao seu redor. Qualquer que seja a estratégia, por mais que seja bem arquitetada, requer o magnetismo do chefe, para que a credibilidade fique estampada em suas atitudes e os seguidores acreditem nas linhas gerais a serem tomadas.

Chahim (2003, p. 62) define bem esse quadro, quando aborda a riqueza do chefe que tem potencial interno para atrair os subordinados, na perseguição de uma meta. São os planos, os programas e os projetos os luzeiros para se alcançar o alvo, mas, acima disso tudo, está a inteligência emocional do chefe, a arrastar e a incentivar o subordinado, na crença de que aquele caminho é o mais promissor dentre as demais trajetórias estratégicas.

4.4 Execução da Ação Programada

Na execução será concentrado todo o esforço para implementação dos planos, programas e/ou projetos. A coordenação das ações e atividades deve obedecer aos ditames preestabelecidos, de tal forma que o resultado alcançado esteja de acordo com o planejado. É na exatidão do que se espera com o executado que se encontra o sucesso.

Todavia, não adianta ter-se uma sequência de conformidades, se uma ou algumas não ocorreram de acordo. Esse é o motivo pelo qual a coordenação torna-se imprescindível na orquestração dos processos de realização das operações.

A harmonização das intervenções previstas no plano é basilar para o êxito do que se espera do planejamento. Logo, a liderança deve manter a equipe de trabalho coesa e motivada para a conquista dos marcos previstos. Os índices de desempenho devem tornar-se públicos a todos, e os membros da equipe são obrigados a conhecê-los, objetivando alcançarem as marcas almejadas.

É o término de um serviço de manutenção com data aprazada, é a introdução de um novo empreendimento em tempo *record*, é a agregação de valores funcionais nos equipamentos que eclodem no comércio de forma inesperada, enfim, todos retratarão uma equipe una e compromissada com o plano de execução.

Na execução, a atividade logística se exponencia, uma vez que denota o alavancamento da concretização daquilo que está em nível mental para o concreto. Essa fase retrata as competências, já que o esboço do pensamento imponderável, dentro de uma ordenação metodológica, amalgama-se ou torna-se factível, sob a égide de uma logística estruturada e eficaz.

São esses preâmbulos que levam Hunter (2004, p. 80) a alegar que o líder deve fazer com que as pessoas se responsabilizem por suas tarefas, apontando suas deficiências. Isso nada mais é do que o comprometimento no fazer sempre melhor, a fim de manter-se bem posicionado em relação aos concorrentes. Portanto, a liderança é peça fundamental no cumprimento das rotinas mandatórias da estratégia.

A melhor maneira de se alcançar isso é a atitude, pois as palavras convencem, porém o exemplo do chefe "arrasta" o subordinado para os desafios que a empresa enfrenta como um todo.

Esse entendimento irá assegurar uma estratégia cuja execução defronta-se com os impasses advindos das conturbações do ambiente mercadológico. Não obstante o inesperado indesejado, cabe ao gerente antenado seguir a trajetória alternativa, a fim de contornar os óbices e alcançar o(s) objetivo(s).

James (1998, p. 25) é clara ao externar que os relacionamentos empresariais exigirão maior inteligência emocional e complementa, alegando que os executivos terão de driblar a confusão e os sinais incongruentes para tomar novas decisões.

Essa nova decisão denotará um executivo possuidor do atributo da releitura dos acontecimentos, à medida que a fase de execução do planejamento estratégico acontece na sua plenitude.

4.5 Controle da Ação Programada

O controle é a fase da vigilância. Diligenciar com acurácia todos os passos dos planos, programas e/ou projetos é imprescindível para o efetivo acompanhamento dos processos de execução. Observar e registrar os resultados, comparando-os com os indicadores previstos, faz dessa etapa basilar, na manutenção de posições relevantes

conquistadas, ou então produz cultura para o aperfeiçoamento do serviço ou produto, visando à conquista de maior fatia do mercado.

O *feedback* é introduzido em todas as fases do processo, já que a correção de rumo torna-se imanente diante das anormalidades provocadas por fatores adversos inusitados ou mesmo a não obtenção das marcas previstas nos planos.

O controle há que ser praticado por toda a equipe, cujos componentes, cada um em seu ângulo de percepção, são induzidos a sinalizar ao órgão central para a rápida correção.

Torna-se uma fase que requer intensa integração de todos os membros, com olhares díspares em direções diversas, mas totalmente coordenados, na busca da perfeita sintonia dos processos produtivos. Para uma corrente de efetiva acurácia, o prestígio pessoal do chefe suplanta todos os seus demais predicados, já que a crença dos liderados impulsiona-os a cerrar fileiras, na busca dos verdadeiros princípios da exatidão.

Os produtos japoneses tiveram o seu apogeu, nas décadas de 1970 e 1980, graças à precisão como eram confeccionados, mostrando qualidade superior aos dos demais países, principalmente dos Estados Unidos. Isso aconteceu na indústria automobilística e na eletroeletrônica.

Os programas de qualidade, lastreados pelo selo "ISO" são prerrogativas, dentre outras, da acirrada vontade de liderança do chefe dos processos de exatidão.

Edward Demming, por exemplo, é o ícone da Indústria Japonesa, apesar de morto. O seu nome é venerado em universidades e associações de engenharia do Japão, tudo porque os preâmbulos da qualidade total, preconizada por ele, contaminaram as empresas do País do Sol Nascente, à medida que o mundo se globalizava.

5. Centro de excelência de formação de líderes estratégicos

O sistema constituído pela Escola Superior de Guerra (ESG) e pela Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), identificado como sistema ESG/ADESG, é uma das maiores redes

formadoras de Recursos Humanos do Brasil, voltados para cargos de chefia e assessoramento de alto nível, tanto no âmbito governamental, como privado.

Pelo sistema de ensino da ESG/ADESG passaram quatro Presidentes da República, dois Vice-Presidentes, diversos Ministros de Estado e Diretores-Presidentes de empresas estatais relevantes às políticas e estratégias preconizadas por diversos governos.

> *A Escola Superior de Guerra (ESG), criada pela Lei nº 785/49, é um Instituto de Altos Estudos de Política, Estratégia e Defesa, integrante da estrutura do Ministério da Defesa, e destina-se a desenvolver e consolidar os conhecimentos necessários ao exercício de funções de direção e assessoramento superior para o planejamento da Defesa Nacional, nela incluídos os aspectos fundamentais da Segurança e do Desenvolvimento.*
>
> *www.esg.br*

Infelizmente, nem todos que têm pré-requisito para cursarem a ESG podem fazê-lo, uma vez que o horário integral dos seus cursos, aliado à sua localização no Rio de Janeiro e, ainda, o número limitado de vagas levam à drástica redução dos candidatos.

Então, para amenizar esse gargalo, foi concebida, em 1951, a Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), uma rede de delegacias e representações, situadas nas capitais estaduais e principais cidades do Brasil, onde são projetados os conhecimentos ministrados na ESG, principalmente aqueles que dizem respeito aos estudos básicos ou doutrinários, culminando com o aprendizado do seu Método de Planejamento Estratégico.

É interessante mencionar que o Método de Planejamento Estratégico da ESG é direcionado a resoluções de óbices que se anteponham aos objetivos do Governo, por meio da adoção de políticas e estratégias. Todavia, esse mesmo método pode ser aplicado para alcançar os objetivos de uma empresa, no sucesso de um novo projeto e até no estabelecimento de diretrizes na administração de um condomínio.

É, portanto, algo universal, já que a aplicabilidade é condizente com a ambiência situacional da instituição pública ou privada.

> *A Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG) foi fundada em 7 de dezembro de 1951 por Diplomados do Curso Superior de Guerra (CSG) da Turma de 1950 da ESG. É de extrema relevância para a ESG, uma vez que, com grande capacidade de projeção no território nacional, difunde o pensamento da Escola, por meio de Cursos de Estudos de Política e Estratégia (CEPE) que promove anualmente, com o apoio da Escola na fase básica dos mesmos, além de outras atividades sociais e culturais.*
>
> *www.esg.br*

O Curso de Estudos de Política e Estratégias (CEPE) da ADESG divide-se em três fases que são: Básica ou Doutrinária, Conjuntural e de Aplicação.

5.1 Fase Básica

A fase básica ou doutrinária é um elenco de disciplinas, já consagrada como tradutora dos cursos ministrados na ESG e que, portanto, são vetores de um pensamento nacional-desenvolvimentista. São elas: Fundamentos Axiológicos e Objetivos Nacionais; Poder Nacional e suas expressões; Política Nacional; Estratégia Nacional; Desenvolvimento Nacional; Segurança em Defesa Nacional; Inteligência Estratégica para Segurança e Defesa Nacionais; Logística e Mobilização para Segurança e Defesa Nacionais; Método de Planejamento Estratégico, utilizando as técnicas "brainstorming", "delphi" e construção de cenários.

Na fase básica, algo expressivo como insumo do conhecimento é a filosofia Tomista, ou seja, de São Tomás de Aquino, em que o administrador-líder deve partir de pressupostos básicos, em que a racionalidade entrecruza-se com o lastro cultural e ético da sociedade. Considerando essas premissas, o gestor está apto a projetar políticas e estratégias respaldadas nos excelentes postulados da Administração, revestidos de valores substanciais à dignificação do homem. É o que hoje denomina-se desenvolvimento sustentável, ou então, aplicabilidade da ciência com consciência.

É por isso que o pensamento do Sistema ESG/ADESG, na formação da liderança da Elite Nacional, prima pelo humanismo.

> *A aceitação desse humanismo teísta e cristão de nossa cultura se faz pela assimilação dos seus valores, mesmo quando não se comungue dos dogmas de fé, próprios das religiões cristãs. Isto se revela pela crença na superioridade do indivíduo sobre o grupo, na liberdade, na igualdade de todos os homens e na fraternidade. Dentro dessa ordem de ideias, os valores que embasam a Doutrina da ESG, reconhecendo o primado da pessoa e do Bem Comum sobre as estruturas e os grupos sociais, buscam ultrapassar não só uma concepção meramente individualista da convivência social, mas, ainda, as concepções coletivistas, que subordinam, de modo absoluto, os valores da pessoa aos valores da coletividade. Por isso, o Bem Comum tornou-se um objetivo-síntese em torno do qual outros referenciais significativos estão articulados.*
>
> *(Manual Básico da ESG, 2008, p. 14)*

Interessante perceber que, no bojo da literatura recente das práticas de Gestão Organizacional, encontram-se títulos revestidos de reflexões relativas à espiritualidade no ambiente de trabalho.

> *Cremos que, em parte, pelo menos, o despertamento para o tópico da espiritualidade é resultante da decepção que grassa nos ambientes organizacionais. De um momento para o outro, as pessoas começaram a perceber que são apenas objetos descartáveis, não importando a posição que ocupam no organograma ou as suas realizações em prol da empresa.*
>
> *(Vasconcelos, 2008, p. 11)*

É ainda Vasconcelos (2008, p. 40) que reforça seu argumento ao buscar a percepção conceitual de Alvin Tofler, Wagner-Marsh & Conley (1999) ao sugerirem que já há suficientes evidências de nos encontrarmos vivendo uma quarta onda, ou seja, a das organizações espiritualizadas.

De suma importância são os registros desses conceitos, quando estrategistas brasileiros, ao estabelecerem o sistema ESG/ADESG, há 60 anos, vislumbravam o eco da imperiosidade do humanismo, capital social, para o sucesso da prática administrativa, e que, hoje, está em voga nos mais diversos cursos ministrados em centros de excelência universitária.

5.2 Fase Conjuntural

A fase conjuntural é onde temáticas são apresentadas, em que proporciona ao discente uma visão do panorama mundial e nacional. Procura-se nesta fase despertar no aluno pensar globalmente.

É uma parte do currículo que varia de delegacia para delegacia, ficando a cargo da coordenação de cada CEPE o foco que melhor se adeque às exigências da região.

A princípio, as grades curriculares dessa fase têm a seguinte conformação: Energia Nuclear – Utilização no Brasil e no Mundo; Balanço Energético Mundial e Brasileiro; Sistema Judiciário Brasileiro – O Estado de Direito Nacional; Sistema Educacional Brasileiro; Reflexões sobre a Política Ambiental Brasileira; A Amazônia Azul e a Perspectiva de Exploração; A Crise Ética e o Brasil Contemporâneo; A Marinha Mercante do Brasil; A Pesquisa em Águas Profundas Brasileiras; Modais de Transporte; O Brasil e o Panorama Geopolítico Mundial; Aspectos Econômicos e Negociais do Pré-sal; Desenvolvimento Sustentável e o Meio Ambiente; Panorama Geoestratégico Contemporâneo; O Novo Conceito de Segurança e Defesa no Hemisfério Sul; O Pensamento Estratégico no Desenvolvimento Nacional; A Educação, a Política de Saúde, o Transporte Urbano e o Poder Legislativo Municipal.

A esse elenco de assuntos são somadas visitas a empresas e órgãos públicos, como, por exemplo, Petrobras, estaleiros, portos, institutos de pesquisa, Correios e outras instituições que apresentam suas expertises e vocações administrativas, complementando o conteúdo programático apresentado em sala de aula.

O método de ensino do sistema ESG/ADESG ainda introduz a técnica denominada trabalho de grupo (TG), onde os assuntos abordados em auditório e nas visitas são discutidos, visando à obtenção de um consenso ou não da turma. Isso é feito por meio de minigrupos, em que as figuras do dirigente e do relator, em sistema de rodízio, são treinadas e aperfeiçoadas nos atributos de liderança e direção de pessoas e processos.

Esse tipo de prática permite o aluno, como dirigente de equipe e, portanto, responsável por uma solução consensual, relacionar-se com pessoas, a fim de alcançar um objetivo, cujo caminho surgirá naquele momento em que a discussão acadêmica é calorosa.

A fase conjuntural vai levar a equipe a se apossar da fase do diagnóstico, inserida no Método de Planejamento Estratégico, para exercitar as tendências macrodimensionais, a partir dos eventos presentes e do passado, a fim de tomar medidas preventivas, quer em âmbito global, exigidas por uma grande corporação, quer por uma pequena empresa exposta, também, às convulsões econômicas internacionais e nacionais.

5.3 Fase de Aplicação

No momento que toda a teoria do estudo do Poder fervilha no modo de pensar do aluno, somado à visão ampla dos fatos em latência, que ocorrem no espaço macroeconômico mundial e no regional, começa a fase de aplicação.

Nesse instante, temas-problemas são apresentados aos diversos grupos, com o objetivo de oferecer a melhor solução, após elencadas as relativas políticas e as recorrentes estratégias, considerando a execução e o controle das ações programadas, tudo dentro do Método de Planejamento Estratégico da ESG/ADESG.

Como hoje o mundo das corporações enfatiza a simulação dos negócios, a fim de otimizar recursos, com a aplicação exitosa dos mesmos no evento real, a fase de aplicação, mesmo analisando uma situação conjuntural nacional, estadual ou municipal, é passiva de ser adaptada, especificamente, a um caso pontual de uma empresa, na inovação de um produto ou serviço, ou, então, na reestruturação das suas qualificações, com o fito em se manter competitivo no Mercado.

A fase de aplicação do método irá, inevitavelmente, testar o grau de criatividade do aluno, diante da sua visão global dos acontecimentos, correlacionando-os às estratégias, porém com a capacidade reducionista de adaptá-las a qualquer circunstância.

Um exemplo disso foi a tomada do Complexo de Favelas do Morro do Alemão, que jamais fora estudada na ESG/ADESG, mas que o Secretário de Segurança do Estado do Rio de Janeiro, Dr. Mariano Beltrame, ex-aluno da ESG, aplicou a partir de modelos situacionais ocorridos em outros cenários.

Por outro lado, o empresário Eurico Carlos Garofalo, do ramo de material e equipamentos hospitalares, adesguiano de São Paulo, ao ver ameaçado o seu negócio, diante do crescimento chinês neste nicho, mudou de ramo. Entrou no segmento alimentar, inovando na cocção e no processo dos serviços, tornando-se inédito e inovador no fornecimento de refeições, na sua área de atuação. Teve êxito em suas estratégias específicas, que foram inspiradas de modelos pedagógicos aplicados em desafios impostos aos Governos do Estado de São Paulo e Federal.

É, portanto, a fase de Aplicação extremamente operacional e prática ao corpo discente, possibilitando, assim, a sedimentação do aprendizado do bojo curricular da ESG/ADESG, considerando a multidisciplinaridade dos assuntos previamente ministrados. Aí são estabelecidas as bases decisórias que devem atravessar o líder-gestor que se defrontará com os desafios estratégicos do mundo empresarial.

6. Conclusão

A edição 979, Ano 44, nº 20, de 03/Nov/2010, da Revista Exame, explora uma importante matéria intitulada **"Empresas Fortes, País Forte".** A reportagem emblematiza o dizer do presidente mundial da Xerox: "Numa empresa é preciso haver confronto". Al Ries e Jack Trout, na magistral obra "Marketing de Guerra", são explícitos na condução de suas reflexões voltadas para estratégias pungentes empresariais, considerando a belicosidade dos mercados. Apesar de não se descuidarem da audácia dos pensadores do mundo corporativo como Henry Mintzberg, Ronald Ballou, Peter Drucker e Peter Senge, enfatizam, em primeiro plano, gigantes das Estratégias Militar e Governamental como Karl Von Clausewitz, Sun Tzu, Nicolai Maquiavel, Napoleão Bonaparte, George Washington, George S. Patton, dentre outros.

É, portanto, significativo dizer que liderar estratégias empresariais está correlacionada com atitudes administrativas, voltadas a uma visão de estado, já que as decisões políticas culminam nos interesses corporativos.

O olhar do negócio global não pode ser mais descurado dos objetivos dos governos, limitando-se, apenas, aos efeitos setoriais da indústria e do comércio. Hoje está tudo interligado, quando os enlaces funcionais, decorrentes de uma espetacular tecnologia da informação, colocam-nos em uma teia reflexiva, a impactar recursos humanos, produtos, serviços e estratégias, como corolário do amanhecer do novo gestor.

Assim, a visão de um centro de estudos, voltado aos interesses do Estado, como o sistema ESG/ADESG, não está desassociada das metas empresariais que, realmente, propugnam estabelecer políticas locais com reflexos globais. Entender seu Método de Planejamento Estratégico é dominar uma ferramenta de gestão cujos resultados são alvissareiros no despertar da nova Administração.

Esse foi o objetivo desse trabalho, apontando como isso é possível, à medida que o gestor tem a sua pós-formação lapidada nas fontes da cidadania, da ética e dos sentimento público, a partir de um sistema pedagógico em modulação peculiar e exclusiva, com a qual esse profissional vai gestar uma estratégia empresarial digna de sucesso à sua corporação, como também ao seu País.

O autor é Coronel-Intendente da Aeronáutica da Reserva, Mestre em Administração com foco em Logística Empresarial, Membro da Academia Brasileira de Defesa (ABD) e Membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra.

Aviador

Martinho Cândido Musso dos Santos

Quando criança, com 3 ou 4 anos de idade, fiquei doente, com coqueluche e sofria frequentes ataques de tosse convulsiva que traziam apreensão a meus pais. Como os recursos da medicina eram modestos, aconselhavam os médicos que a criança, vítima daquele mal, realizasse voos em avião, com subida em altitude, onde o ar rarefeito e a menor pressão atmosférica trariam melhoria dos sintomas e dos sofrimentos como os ataques de tosse que prejudicavam a respiração.

Meu pai, Capitão-Aviador Martinho, conseguiu autorização do Comandante do 1º Regimento de Aviação para realizar um "Voo de Coqueluche", como era chamado, tendo como outro tripulante o Capitão-Médico do Exército, Dr Bretas, em um avião WACO CSO. Aquele avião possuía duas naceles abertas, era monomotor, biplano, com asas estaiadas e com montante e, ao vê-lo, achei lindo.

O Dr Bretas e eu ocupamos a nacele dianteira, e meu pai, o piloto, a traseira. Decolamos do grande campo gramado dos Afonsos, e foi feito um voo de talvez uma hora, mas que para mim não foi mais que um instante, tal o encantamento, o prazer e a felicidade em voar. O vento frio no meu pequeno rosto me agradava, e o céu azul me deslumbrava, fazendo-me esquecer o mal e decidir por um bem: a partir de então, passei a querer e idealizar ser AVIADOR.

Um pouco mais velho, iniciei, com meu irmão Raul, nossas atividades aéreas, soltando papagaios, como denominávamos aquelas que chamamos, hoje, de pipas. Como os antigos materiais disponíveis eram linhas cruas, flechas, papel fino e cola de farinha de trigo feita pela D. Regina, nossa mãe, éramos os fabricantes do material aéreo que diariamente lançávamos ao céu, sendo aquela a nossa primeira incursão no campo da engenharia e produção aeronáutica. Logo a seguir, passamos a coisa mais fina: aeromodelos que construíamos e colocávamos para voar, com a força de seus motores de elásticos trançados. Possuíamos uma parafernália de longarinas, nervuras, facas, réguas, colas, elásticos, arames e rodas dos trens-de-pouso de nossa

"Indústria Aeronáutica Privada", montando modelos e modificando outros. Todos voavam.

Logo que pude, prestei concurso para a Escola de Aeronáutica, onde ingressei antes de completar 16 anos de idade, tendo voado solo em Fairchild PT-19, antes de completar 17 anos. Pude voar antes de poder ser motorista de veículos e solei muito bem, tendo feito um parafuso no segundo voo, devidamente autorizado pelo 1º Ten Av Edilio, meu instrutor e futuro amigo. Fui checado para solo pelo chefe do Estágio Primário, Cap Av Zedir que assegurou-me a competência que passei, naquele momento, a ter como verdade. Porém, me aconselhou que o caminho era a prudência, o estudo, a dedicação, o afinco, a tenacidade, o sacrifício, a coragem, a renúncia e a coragem. Sábio conselho que segui com extrema fidelidade, só prejudicada pelas minhas imperfeições humanas.

Em 14 de dezembro de 1950, com 19 anos de idade, fui declarado Aspirante-a-Oficial-Aviador e, a 2º Tenente-Aviador, em Junho de l951.

Sempre busquei ser AVIADOR, não me contentando em ser apenas um piloto, pois achava que o sentido maior abrange o menor, sem desmerecer os pilotos.

Um Aviador é um Bandeirante do Ar!

Por isso, sempre defendi e busquei a competência de voar tudo que se apresentasse como engenho aéreo competentemente elaborado, projetado e construído. Com qualidade aeronáutica, o que viesse eu voaria. Assim fiz, não por jactância, vaidade ou orgulho, mas como obrigação e fidelidade, na busca do ideal de ser um AVIADOR. Nunca esqueci o conselho de meu pai, que a vaidade era rumo certo para o sofrimento.

Busquei, na Aviação Militar, os caminhos e a honrosa trilha, a qual segui por 37 anos de amor ao Brasil, a meu ideal e à querida Força Aérea. Tive imensas alegrias no servir e terríveis desgostos nas perdas daqueles amigos que se imolaram no holocausto da vida a voar.

Dentro da escolhida trilha, iniciei na Aviação de Bombardeio, pois nela sabia que poderia perdurar na atividade aérea, ao invés da Aviação de Caça que envolvia mais esforço e durava enquanto houvesse mocidade.

A vontade de voar não me permitiu ser piloto-de-caça e engenheiro-aeronáutico, o último declinado por mim, quando convidado por meus colegas de turma para cursar o ITA, por temer que aquilo me afastaria do voo. Porém, no futuro, veria que tive o privilégio de, como Comandante da Base Aérea de Santa Cruz, voar em todos os tipos de aeronaves das Unidades Aéreas lá sediadas.

Se assim o fiz, não foi por vaidade, ciente que corria riscos, mas visando a prestigiar as Unidades Aéreas e dar o exemplo de que aquele que os comandava não era um piloto apenas, mas um Comandante AVIADOR-MILITAR.

Este prêmio me trouxe o sofrimento da saudade dos momentos em que passei voando os aviões e helicópteros da Base Aérea de Santa Cruz (P-16 Tracker, AT-26 Xavante, F-5E Tiger II e o "sapão" UH-1H), os quais, nos relâmpagos de meus sonhos, aparecem e me dão vida e alegria ao acordar, relembrando o que Deus me aquinhoou com sua misericórdia e, não, por meus méritos, nesta longa e feliz viagem na Terra.

Finalmente, penso que sonharia, ao deixá-la, ser uma pequenina estrela no Universo, fundindo hidrogênio em reação nuclear, a milhões de anos-luz, até se consumir, como eu serei – visto que carbono, oxigênio e hidrogênio feitos vida, espírito e alma sou – na fatalidade cronológica que só não atinge o Divino Eterno.

MACTE ANIMO, GENEROSE PUER, SIC ITUR AD ASTRA

(Do Brasão d'Armas da Academia da Força Aérea)

O autor é Brigadeiro-do-Ar Reformado, com mais de 10.000 horas de voo. Foi Presidente da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) e Subdiretor Técnico do Departamento de Aviação Civil (DAC).

O gás natural proveniente da Bolívia e a repactuação com o Paraguai do preço da energia cogerada pela usina Itaipu Binacional: as contradições na política internacional brasileira quando do enfrentamento destas recentes crises energéticas

Daniel Dix Carneiro

1. Introdução

Recentemente, nosso país esteve envolvido no cenário sul-americano em grandes crises relacionadas, em especial, a dois recursos energéticos, que são: o gás natural proveniente da Bolívia e a energia elétrica cogerada por Brasil e Paraguai em participações iguais, através da usina Itaipu Binacional.

Dentro desse contexto, temos, com este ensaio, o condão de apontar, de forma breve, algumas contradições observadas pela política internacional desenvolvida pelo Brasil quando do desfecho das crises que envolveram: a) a nacionalização dos campos de gás natural pelo governo boliviano, a qual culminou na consequente expropriação de todos os ativos das empresas estrangeiras que lá se encontravam em regime de concessão de exploração do referido hidrocarboneto, dentre elas a Petrobras, bem como na imposição da repactuação dos preços dessa *commodity* com todos os consumidores internacionais; e b) a exigência de renegociação por parte do governo paraguaio do preço da energia elétrica cogerada pela usina Itaipu Binacional.

Veremos que, em ambas as situações, o Brasil tomou posições antagônicas nas suas relações internacionais, sendo que, no caso da Bolívia, apesar de nossos interesses naquele país, o governo brasileiro optou pela adoção de uma posição de subserviência aos anseios bolivianos, enquanto que, no impasse com o Paraguai, tomamos uma posição um pouco mais firme no sentido de não nos submetermos totalmente às exigências comerciais daquele país.

Entretanto, veremos que o Brasil, no intuito de consolidar seu papel de liderança na América do Sul, não pode ter posições diametralmente opostas nesse cenário internacional, a ponto de seu próprio povo não apoiar a inércia defendida pelo então presidente Luiz Inácio Lula da Silva frente ao governo da Bolívia, sob o argumento simplório de ser aquele ente um Estado soberano.

2. Relações internacionais entre Estados soberanos

Num mundo cada vez mais globalizado, em que a circulação de divisas, bens e pessoas está ganhando maior dinâmica, envolvendo países, territórios, povos e culturas diversas, com o consequente estreitamento das fronteiras, a relação entre as nações, principalmente as vizinhas, está gradativamente despertando maior importância nos cenários interno e internacional, especificamente no que tange aos limites da soberania dos Estados, enquanto sujeitos de direito internacional, relativamente à correta aplicação das leis e dos tratados.

Nesse aspecto, da análise geral acerca da complicada relação de Direito Público Internacional havida entre as nações, decorrem as formas pelas quais estes entes podem conciliar suas culturas e interesses conflitantes, sem que, para tanto, abram mão de parcela da sua soberania.

É bem verdade que as relações travadas entre os diversos Estados soberanos existentes no mundo têm sido, há muito, objeto de análise por estudiosos e filósofos, no intuito de se identificar um ponto de equilíbrio através do qual, cada um dos povos que os compõem, com suas culturas e modos de vidas diferentes, possa coexistir de forma pacífica e cooperativa, especialmente nos tempos atuais, em que a economia mundial se encontra mais globalizada e interdependente[1].

---

[1] *Nesse contexto, Paul Claval, em 1979, já afirmava que no mundo inexiste sociedade que esteja totalmente fechada em si mesma, sendo que, inclusive num mundo arcaico, o comércio é tido como indispensável para a aquisição de matérias primas que faltam a um determinado grupo (CLAVAL, Paul.* Espaço e poder. *Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979; p. 198).*

Assim, com base numa concepção democrática liberal[2], cada nação representada por seu chefe de Estado, em razão da origem e das características do povo que a compõe, possui seus próprios interesses como concepção racional de bem, e que podem ser traduzidos de modo intuitivo, num plano de vida racional que deve orientar os esforços e a correta distribuição dos seus recursos, no plano interno entre seus membros[3].

Tal orientação deve ser levada em consideração, inclusive para nortear a posição política das nações em âmbito internacional, de modo a não prejudicar o consenso de sobreposição interno[4] que acaba refletido através da Norma Fundamental[5] de cada país.

A racionalidade, no plano interno, deve ser considerada como um princípio básico da organização política e social, de forma que, dentro de uma sociedade democrática, pode-se presumir que todos os participantes da discussão política acerca das questões relativas ao justo e à justiça devem necessariamente aceitar a realização dos objetivos e das necessidades humanas básicas, fato que também deve ser perquirido em âmbito internacional, de forma a não prejudicar os anseios dos bens mínimos necessários de determinado povo.

---

[2] *Deve-se esclarecer que o presente estudo toma por base a concepção filosófica liberal de justiça desenvolvida por John Rawls, a partir da denominada posição original obtida sob o véu da ignorância, o que garante que ninguém seja favorecido ou desfavorecido quando da escolha dos princípios de justiça (RAWLS, John.* Uma teoria da justiça. *São Paulo: Editora Martins Fontes, 3ª edição, 2008).*

[3] *RAWLS, John.* Liberalismo político. *Lisboa: Editorial Presença, 1997.*

[4] *Conceito abordado por John Rawls na Lição IV do seu* Liberalismo político *(A ideia de um consenso de sobreposição), através do qual propõe que, mediante uma concepção política de justiça, uma pluralidade de doutrinas abrangentes razoáveis distintas, cada uma com sua concepção de bem, pode coexistir de forma pacífica dentro de um mesmo corpo social.*

[5] *Expressão utilizada por Hans Kelsen e que denominava a Constituição como norma pressuposta e desvinculada de quaisquer preceitos morais, a partir da qual todas as demais deveriam auferir validade e legitimidade (KELSEN, Hans.* Teoria pura do direito. *São Paulo: Editora Martins Fontes, 1995). Tal conceito, entretanto, foi aprimorado por Hebert Hart mediante a formulação da "Teoria da regra de reconhecimento" que reconhecia validade à norma fundamental desde que socialmente aceita, a qual se encontra mais próxima da realidade dos Estados constitucionais democráticos (HART, Hebert L. A.* O conceito de direito. *Lisboa: Calouste Gulbekian, 3ª edição, 2001).*

Desse modo, qualquer concepção política da justiça viável, no plano interno ou internacional, e que seja motivo de razoável expectativa de reconhecimento por parte dos cidadãos que compõe uma nação democrática, deve considerar a vida humana e a realização dos seus objetivos e necessidades básicas como um bem que deve ser atingido por quem os representa.

É com base nesse propósito que o presente estudo se apresenta, pois quando das relações internacionais, cada nação está representando e defendendo a melhor concepção de bem, considerando, para tanto, as particularidades do seu povo, sendo certo que, na busca de uma solução justa e equânime, nem sempre existirá consenso relativamente aos diversos interesses envolvidos.

Partindo-se de uma análise filosófica de soberania, justiça internacional e dos princípios que devem nortear a relação entre as nações na defesa dos seus interesses, o presente ensaio pretende analisar e criticar a posição política do Brasil frente à crise energética por que passou em razão da nacionalização dos campos de gás na Bolívia.

A crítica no caso da Bolívia ganha contornos mais duros, se a compararmos à posição tomada pelo Estado brasileiro em relação ao governo do Paraguai que passou a exigir a prática dos preços negociados no mercado *spot,* na compra pelo Brasil da energia elétrica excedente cogerada pela Itaipu Binacional e que cabia àquele país.

3. A soberania como atributo de igualdade entre as nações

Há muito a soberania absoluta foi tida como característica básica do Estado moderno, no qual o rei era detentor de um poder absoluto, fato que ficou mitigado a partir do pensamento disseminado por Rousseau, quando a soberania sai da esfera de competência exclusiva do monarca, passando para as mãos do povo.

A partir do século XIX, entretanto, a soberania aparece como expressão do poder político burguês, e mais tarde o Estado, tido como sociedade politicamente organizada e com personalidade jurídica interna e internacional, passa a ser o real titular de tal característica, afigurando-se como centro único e autônomo de poder. Em meio a

tantas mudanças no que tange ao conceito da soberania, tem início o que José Luiz Bolzan Morais[6] chamou de crise conceitual.

Um dos fatores que resultou em tais mudanças foi exatamente o processo de internacionalização dos direitos humanos[7], surgido após o término da Segunda Guerra, tendo em vista as barbáries cometidas pelo regime nazista, de modo que o conceito tradicional de soberania absoluta, entendido como um poder ilimitado do Estado (seja sob o prisma interno ou internacional) passou, lenta e gradativamente, a perder força[8].

Tal fato advém, inclusive, dos compromissos mútuos assumidos pelos Estados em convenções internacionais de proteção dos direitos humanos, que acabam por minorar a competência de cada parte contratante, principalmente em âmbito internacional. Desta forma, os Estados acabam restringindo sua soberania, e isso se revela numa tendência do constitucionalismo contemporâneo, reforçando a necessária interdependência entre os diversos países, de modo que aumenta cada vez mais a cooperação jurídica, econômica, e social entre os diversos entes independentes, esvaziando por completo a ideia tradicional de soberania autônoma.

Com base nessas premissas, sabemos que a soberania pode, nos dias atuais, ser conceitualmente abordada sob dois aspectos distintos, que são: o interno e o externo[9]. No que tange ao interno, a soberania consegue ser traduzida como aquele poder superior que o Estado

---

[6] *MORAIS, José Luiz Bolzan.* Mediação e Arbitragem. Alternativas à Jurisdição! *Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1999.*

[7] *BOBBIO, Norberto.* Era dos Direitos. *Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Campus, 1992; p. 25, dizia que "(...) os direitos do homem nascem como direitos naturais universais, desenvolvem-se como direitos positivos particulares, para finalmente encontrarem sua plena realização como direitos positivos universais".*

[8] *MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. Soberania e direitos humanos: dois conceitos irreconciliáveis. In:* Revista de Informação Legislativa, *Brasília a. 39, no 156, 2002.*

[9] *TIBURCIO, Carmen e BARROSO, Luís Roberto. Imunidade de jurisdição: o estado federal e os estados membros. In: TIBURCIO, Carmen.* Temas de direito internacional. *Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2006; p. 125.*

constituído exerce sobre determinado povo e território, o qual, num Estado de direito, consiste na capacidade que seu povo possui de se organizar e autodeterminar mediante a edição de um ordenamento jurídico que deve ser coativamente observado[10]. Por sua vez, a soberania no plano externo pode ser conceituada como o atributo de Direito Internacional que capacita os Estados a travar relações jurídicas, em condição de igualdade, com outros entes soberanos, na busca dos interesses dos seus respectivos povos.

Verificamos, portanto, que a soberania pode ser considerada como atributo fundamental do Estado, para o exercício de competências nos mundos jurídicos, interno e internacional, as quais não podem, em hipótese alguma, serem tidas como ilimitadas, isso porque, em âmbito doméstico, são repartidas e ditadas pela Constituição, devendo seu exercício com ela se compatibilizar, enquanto na esfera externa, ela deve se pautar pela ordem jurídica internacional que reconhece e preconiza a igualdade entre os povos e nações[11].

Tendo em vista estas considerações, o Professor Jorge Miranda ensina que, tradicionalmente, da soberania no plano externo sobressai aos Estados, na defesa dos seus interesses, a existência de três direitos básicos, a saber: a) o direito de celebrar tratados; b) o direito de receber e enviar representantes diplomáticos; c) o direito de fazer a guerra, o qual se encontra, nos dias atuais, restrito ao direito de se defender de agressões externas, e mais modernamente; d) o direito de reclamação internacional. Nesse aspecto, são oportunas suas palavras:

> "**Classicamente, revelavam a existência de soberania três direitos dos Estados: o *jus tractuum* ou direito de celebrar tratados, o *jus legationis* ou de receber e enviar representantes diplomáticos e o *jus belli* ou de fazer a**

---

[10] *BARROSO, Luís Roberto. Ilegalidade de contratação de seguros no exterior para riscos localizados no Brasil. Princípios e regras aplicáveis e sua interpretação. In:* Temas de direito constitucional*, tomo II. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2003; p. 466.*

[11] *Cf. DINH, Nguyen Quoc.* Droit international public. *Paris: LGDJ, 1987, p. 383. A título exemplificativo, podemos ver que a Carta da ONU estabelece, em seu artigo 2º, § 1º, que a organização "é baseada no princípio da igualdade soberana de todos os seus membros".*

> **guerra. Agora, com a proibição da guerra pela Carta das Nações Unidas (art. 2º, nº 4), este último é interpretado como mero direito de legítima defesa, individual ou coletiva (art. 51 da Carta). Em compensação, acrescenta-se um novo direito, o de reclamação internacional, destinado à defesa dos interesses dos Estados perante os órgãos políticos e jurisdicionais da comunidade internacional; e autonomiza-se o direito de participação em organizações internacionais – tudo traduzindo um direito geral de escolha de uma inserção específica na vida internacional**"[12]. *(grifos nossos)*

Podemos facilmente concluir que na atualidade o conceito de soberania, bem como o exercício dos seus atributos por parte de um Estado independente, se encontram fortemente limitados por uma ordem internacional consentida, o que faz com que sua atuação seja sempre pautada nos princípios admitidos pelo direito internacional, de modo a não prejudicar outras nações, atendendo sempre aos direitos humanos.

É dentro desse contexto, que o saudoso Professor Celso de Albuquerque Mello nos ensina que atualmente o atributo da soberania merece ser abordado em seu sentido relativo e não mais absoluto, o qual deve ser considerado como um feixe de competências que as Nações possuem, mas que é outorgado e limitado pela própria ordem internacional[13], sendo certo que a subordinação ao Direito Internacional decorre, dentre outros fatores, da internacionalização cada vez maior da vida econômica, social e cultural[14].

Desta forma, todos os governos dos países soberanos devem pautar suas condutas baseando-se nos princípios de direito internacional

---

[12] *MIRANDA, Jorge.* Teoria do estado e da constituição. *Editora Coimbra, 2002; p. 219.*

[13] *MELLO, Celso D. de Albuquerque.* Curso de Direito Internacional Público. *Rio de Janeiro: Editora Renovar, 12a edição, 2004; p. 425-7.*

[14] *MELLO, Celso D. de Albuquerque.* Direito Constitucional Internacional. *Rio de Janeiro: Editora Renovar, 1994; p. 121.*

usualmente aceitos, de forma que a mera alegação do exercício da soberania dentro de seus limites territoriais não é mais considerada causa excludente de responsabilidade e de consequências jurídicas no âmbito internacional.

4. A priorização do justo no âmbito externo

Tendo em vista as conflitantes concepções abrangentes do bem, tidas pelas diversas nações independentes, como seria então possível atingir um entendimento político sobre a identificação das pretensões apropriadas? É exatamente para encontrar uma ideia partilhada e equânime da racionalidade, que John Rawls, um dos maiores nomes da filosofia contemporânea, defende a priorização do justo, inclusive em âmbito internacional, pelos diversos povos[15].

Com base nesse raciocínio, o justo e o bem seriam conceitos complementares, de forma que a atuação das nações no âmbito internacional deve também se pautar sobre as várias ideias de bem que defendem. Porém, os bens devem, de alguma forma, sofrer limitações na busca do justo, fato que implica na definição de quais seriam as restrições aplicáveis. A restrição da ideia de bem é na justiça por equidade, conhecida como prioridade do justo.

Temos, portanto, que a concepção política de justiça possui o condão de fornecer a base necessária para esse entendimento, permitindo que os povos alcancem um consenso quanto à apreciação das mais diversas pretensões e à determinação do seu peso relativo, definindo-se as necessidades básicas que seriam vantajosas a todas as nações, o que se traduziu na concepção por Rawls dos seguintes princípios de

---

[15] *Deve-se esclarecer que Rawls, lastreado no pensamento formulado por Imannuel Kant em sua obra intitulada "A paz perpétua", defende que a posição original concebida sob o véu da ignorância, ou seja, sem que haja qualquer ideia preconcebida de justiça e que fundamenta o contrato social, se estende também ao plano internacional mediante a ideia de um balanceamento dos interesses de cada povo, fundada na razoabilidade estabelecida num acordo geral, e que se traduziria no que Kant chamava de* foedus pacificum, *ou federação pacífica (RAWLS, John.* O direito dos povos. *São Paulo: Editor Martins Fontes, 2004).*

ordem internacional[16], os quais são, inclusive, reproduzidos em várias Constituições de países democráticos[17]:

a) Os povos são livres e independentes, e sua liberdade e independência devem ser respeitadas por outros povos.

b) Os povos devem observar tratados e compromissos.

c) Os povos são iguais e são parte em acordos que os obrigam.

d) Os povos sujeitam-se ao dever de não intervenção.

e) Os povos têm direito de autodefesa, mas nenhum direito de instigar a guerra por outras razões que não a autodefesa.

f) Os povos devem honrar os direitos humanos.

g) Os povos devem observar certas restrições especificadas na conduta de guerra.

h) Os povos têm o dever de assistir a outros povos vivendo sob condições desfavoráveis que os impeçam de ter um regime político e social justo e decente.

Percebemos, assim, que um dos maiores princípios consagrados pelo Direito Internacional se revela exatamente no denominado *pacta sunt servanda*, que estabelece a observância pelas nações dos compromissos por ela firmados, não sendo, portanto, admissível a mudança abruta e unilateral das relações existentes entre as partes.

Considerando este raciocínio, temos maiores condições de analisar as posições adotadas pelo governo brasileiro no que se refere à nacionalização dos campos de gás natural na Bolívia e à exigência por parte do Paraguai da revisão do preço praticado na venda de energia elétrica gerada pela usina Itaipu Binacional.

---

[16] *RAWLS, John.* O direito dos povos. *São Paulo: Editor Martins Fontes, 2004; p. 47 e 48.*

[17] *No caso do Brasil, estes princípios são reconhecidos em sua quase totalidade pelo art. 4º da Constituição Federal, o que demonstra que, cada vez mais, as ordens internas das nações democráticas estão influenciadas pelo Direito Internacional Público.*

5. A nacionalização dos campos de gás pela Bolívia e suas consequências para o Brasil

Devemos ter em mente que não há como se negar o direito que cada Estado independente exerce, dentro dos seus domínios, sobre os seus recursos naturais, fato decorrente do próprio conceito de soberania e da sua capacidade de autodeterminação[18].

Contudo, o que se pretende analisar com o presente estudo, é se a forma adotada pela Bolívia, no que se refere à nacionalização dos seus campos de gás natural e à expropriação dos ativos operacionais de todas as sociedades transnacionais que exploravam aquele produto em seu território, pode ser considerada adequada e em consonância com os princípios de Direito Internacional, fato que nos possibilitará, em seguida, comentar a postura do Brasil neste caso.

Com a chegada de Evo Morales ao poder na Bolívia, que representava a maioria indígena daquele país, instaurou-se, a partir do ano de 2006, naquele povo, um sentimento nacionalista extremo que se traduzia na ideia ultrapassada de que a Bolívia estava assistindo passivamente à exploração predatória dos seus recursos naturais por parte de sociedades transnacionais que lá se instalaram, a ponto de, à época, aquele líder tê-las comparado à Espanha do período colonial.

Sob o pretexto do exercício da soberania, o presidente da Bolívia, contrariamente aos princípios da estabilidade das relações jurídicas e do *pacta sunt servanda*, rompeu todos os contratos de concessão de exploração de gás natural firmados com as sociedades transnacionais, cujo controle e produção passaram ato contínuo às mãos daquele governo.

Diante desse fato, o governo brasileiro foi pego totalmente de surpresa, pois, no intuito de prover seu povo com uma fonte de energia limpa que é o gás natural, promoveu fortes investimentos na Bolívia através da Petrobras e suas subsidiárias, com o objetivo de extrair e comercializar tal produto, o que viabilizou o incentivo das indústrias nacionais a substituir

---

[18] *Nesse aspecto, ver RIBEIRO, Marilda Rosado de Sá.* Direito do Petróleo – As joint ventures na indústria do petróleo. *Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2a edição, 2003.*

sua fonte de energia por aquele hidrocarboneto, e também a alteração da matriz energética do país, levando-se em conta tal fato.

A nacionalização dos campos de gás da Bolívia, não apenas se traduziu em ato unilateral de força e contrário aos princípios do Direito Internacional, como também causou forte impacto em termos energéticos e econômicos ao Brasil cuja indústria dependia fortemente do gás natural, isso porque tal fato forçou indevidamente para cima o preço que anteriormente era praticado.

O Brasil, diante desse quadro, apesar de extremamente prejudicado, acabou submisso aos anseios bolivianos, acatando de forma passiva todas as exigências da Bolívia, fato extremamente criticado até hoje pelos analistas políticos, até porque a Bolívia depende quase exclusivamente da venda de gás para o Brasil, que, mesmo sofrendo num primeiro momento com a suspensão da compra do produto boliviano, poderia rapidamente conseguir criar outras fontes alternativas de energia que pudessem substituí-lo.

Faltou, neste caso, ao governo brasileiro, cuja política estratégica internacional, na era do então presidente Lula, foi a nosso ver, com a devida vênia, um fiasco, coragem para tomar uma posição mais firme em relação à Bolívia, a qual não respeitou os tratados e contratos firmados, tendo imposto, pela força, a revisão dos preços do gás natural produzido em seus campos, mesmo sabendo que tinha o Brasil quase como único comprador, o que se revela em total afronta à prioridade do justo e aos princípios de Direito Internacional.

Com este precedente, o Brasil demonstrou fraqueza geopolítica ao se revelar extremamente tolerante, fato que o deixou exposto às novas exigências por parte de seus parceiros comerciais no âmbito da América do Sul, o que não tardou a acontecer com a chegada ao poder do novo presidente do Paraguai, Fernando Lugo, que assumiu o cargo prometendo ao povo paraguaio a revisão tarifária da energia cogerada por Brasil e Paraguai através da usina de Itaipu Binacional.

6. A posição do Brasil frente à exigência do Paraguai de repactuação do preço da energia elétrica produzida por Itaipu Binacional

Com a extrema complacência adotada pelo Brasil em relação à crise com a Bolívia, outro vizinho nosso, desta vez o Paraguai, se viu no direito de questionar as práticas tarifárias previstas no tratado firmado entre os dois países que cria e regula o funcionamento e a operacionalização da usina hidrelétrica Itaipu Binacional.

Como se sabe, a usina de Itaipu é um empreendimento binacional de cogeração pelo Brasil e Paraguai de energia obtida do potencial hidráulico das quedas do Rio Paraná. No tratado internacional que regula o funcionamento do referido empreendimento, tanto Brasil como Paraguai possuem, cada um deles, direito à metade da energia gerada por aquela empresa. Ocorre que a demanda da população paraguaia não chega a 10% da energia gerada por Itaipu, de modo que o Brasil se compromete pelo mesmo tratado a adquirir este excedente por valores previamente pactuados, os quais foram calculados levando-se em conta, inclusive, que o custo de construção da usina foi praticamente assumido pelo governo brasileiro.

Considerando que a fórmula de cálculo do preço dessa energia foi pactuada há muito tempo e se encontra atrelada ao dólar norte-americano que, por sua vez, está cada vez mais desvalorizado nos cenários nacional e internacional, o Paraguai entendeu por direito exigir a equiparação do preço praticado da energia que lhe cabe e que é adquirida pelo Brasil ao preço corrente da energia no mercado *spot*.

Com este impasse firmado, o Brasil adotou postura contrária à adotada com a Bolívia, não se negando a conversar com o Paraguai sobre a sua exigência, até mesmo no intuito de priorizar o preceito do justo definido por Rawls, mas não se curvou integralmente à pretensão deduzida por aquele país.

Deve ser salientado que, ao final das tratativas, o Brasil concordou em repactuar o preço da parcela da energia elétrica que adquire do Paraguai e é cogerada pela usina Itaipu Binacional até certo limite, o que ficou longe do que era almejado pelo governo paraguaio, que seria a equiparação do valor cobrado pela energia no mercado *spot*.

Com a atitude brasileira haverá perdas para a sua sociedade? Óbvio que sim. Entretanto, elas não terão a magnitude das perdas que foram observadas pelo Brasil, em razão da irresponsável nacionalização dos campos de gás pelo governo boliviano.

Apesar de existirem críticos do setor de energia no sentido de ser descabida a repactuação do preço de energia elétrica que cabe ao Paraguai, como, por exemplo, é o caso do Instituto Acende Brasil[19], devemos ter em mente que o referido aumento, segundo informações oficiais, representa um impacto residual de 0,01% nas contas de energia dos brasileiros, sendo certo que esta negociação não pode pura e simplesmente ser analisada sob o prisma financeiro e econômico, isso porque ela politicamente tem intuito de reforçar a integração regional no bloco do MERCOSUL[20].

Assim, seguindo o princípio de pacificação das controvérsias previsto no art. 4º, inciso VII da nossa Constituição, Brasil e Paraguai chegaram a um consenso sobre o novo preço a ser praticado na venda da energia excedente de Itaipu, sem que para tanto tenham ficado rusgas de ambas as partes.

Tal posição, aliás, deveria ter sido observada pelo governo brasileiro por ocasião da crise com a Bolívia, pois não se pode admitir, num cenário entre países vizinhos, o uso de mecanismos de coação para se atingir o fim almejado como foi o caso boliviano. Sem dúvida alguma, com este fato, o Brasil teve sua posição geopolítica enfraquecida no cenário internacional sul-americano.

7. Conclusões

Tivemos a oportunidade de, neste breve ensaio, analisar como devem se pautar as relações jurídicas internacionais travadas pelas

---

[19] *Nesse sentido, ver o artigo da autoria do Deputado federal Eduardo Sciarra, publicado no Jornal Folha de São Paulo intitulado "Quem paga a conta de Itaipu?".*

[20] *Vide a matéria "Governistas atropelam regimento para rever o tratado de Itaipu" de autoria de Caio Junqueira e André Borges e publicada no Jornal Valor Econômico de 29 de março de 2011.*

diversas nações, verificando que os Estados independentes devem se guiar por princípios internacionalmente aceitos.

Considerando este aspecto, identificamos que o conceito de soberania não deve mais ser analisado como um atributo ilimitado, seja sob o prisma interno ou internacional, de modo que atenderá limites previamente estabelecidos pela ordem constitucional vigente ou pelo próprio direito internacional.

Nesse aspecto, atos unilaterais promovidos por países, como elemento de coação internacional, representam flagrante violação ao princípio *pacta sunt servanda,* devendo ser repudiados pela comunidade internacional.

Assim, verificamos que o Brasil perdeu grande oportunidade de se impor como liderança da América do Sul no episódio da nacionalização dos campos de gás natural, promovido pelo governo da Bolívia, tendo sido, neste caso, extremamente complacente com o regime de Evo Morales, o qual rasgou os mais básicos princípios de cooperação internacional.

Tal comportamento, entretanto, não se repetiu por parte do governo brasileiro relativamente à exigência feita pelo Paraguai para equiparar o preço da energia elétrica produzida pela Itaipu Binacional e obrigatoriamente adquirida pelo Brasil, ao seu preço praticado no mercado *spot*. Houve concessões por parte do Brasil, mas não a ponto de atender toda a pretensão paraguaia.

Tendo o Brasil pretensões maiores em âmbito internacional, deve ter maior firmeza em suas decisões, principalmente aquelas que influenciem o bloco regional do qual se diz líder. Que o episódio com a Bolívia sirva de lição à chancelaria brasileira como exemplo que não deve mais se repetir.

O autor é Mestrando em Direito Internacional na UERJ, com Pós-Graduação em Direito Tributário pela FGV e em Direito pela Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro – EMERJ e Bacharel em Direito pela UFF.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARROSO, Luís Roberto. Ilegalidade de contratação de seguros no exterior para riscos localizados no Brasil. Princípios e regras aplicáveis e sua interpretação. In: *Temas de direito constitucional*, tomo II. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2003.

BOBBIO, Norberto. *Era dos Direitos.* Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

CLAVAL, Paul. *Espaço e poder.* Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

DINH, Nguyen Quoc. *Droit international public.* Paris: LGDJ, 1987.

HART, Hebert L. A. *O conceito de direito*. Lisboa: Calouste Gulbekian, 3ª edição, 2001.

KELSEN, Hans. *Teoria pura do direito*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1995.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. Soberania e direitos humanos: dois conceitos irreconciliáveis. In*: Revista de Informação Legislativa,* Brasília a. 39, nº 156, 2002.

MORAIS, José Luiz Bolzan. *Mediação e Arbitragem. Alternativas à Jurisdição!* Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1999.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 12ª edição, 2004.

_____. *Direito Constitucional Internacional.* Rio de Janeiro: Editora Renovar, 1994.

MIRANDA, Jorge. *Teoria do estado e da constituição.* Coimbra: Editora Coimbra, 2002.

RAWLS, John. *Uma teoria da justiça*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 3ª edição, 2008.

_____. *Liberalismo político*. Lisboa: Editorial Presença, 1997.

_____. *O direito dos povos*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2004.

RIBEIRO, Marilda Rosado de Sá. *Direito do Petróleo – As joint ventures na indústria do petróleo*. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2ª edição, 2003.

TIBURCIO, Carmen e BARROSO, Luís Roberto. Imunidade de jurisdição: o estado federal e os estados membros. In: TIBURCIO, Carmen. *Temas de direito internacional.* Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2006.

Ética e responsabilidade social na preservação do patrimônio cultural[1]

Beatriz Mugayar Kühl

Apresentação

O tratamento dessa problemática foi estruturado em torno de um eixo central que lida com aspectos correlatos, que reaparecerão recorrentemente neste texto e que deveriam, sempre, balizar as ações nos bens culturais: as razões de preservar, que são essenciais tanto para nortear os princípios da intervenção – ou seja, os instrumentos teóricos que deveriam reger as ações práticas –, quanto para circunscrever os próprios objetivos da intervenção, repercutindo na escolha dos meios técnico-operacionais necessários para alcançá-los.

Antes de mais nada, é necessário esclarecer o uso de determinadas palavras neste texto e os conceitos aos quais estão associadas. A palavra preservação, no Brasil, assim como na França, possui um sentido lato e abarca grande variedade de ações como inventários, registros, leis de tombamento, educação patrimonial e intervenções nos bens para que sejam transmitidos ao futuro da melhor maneira possível. As intervenções em si assumem denominações variadas, podendo, como explicitado na Carta de Veneza do ICOMOS, órgão consultor da UNESCO, ser caracterizadas como manutenção, conservação e restauro, com graus crescentes de ingerência sobre o bem. Ou, por

---

[1] *Este texto é uma versão com pequenos ajustes de escrito com mesmo título apresentado no Congresso da ABRACOR de 2009 e divulgado pela instituição, que aprovou sua nova publicação. Retoma colocações apresentadas pela autora em outros textos, em especial: KÜHL, Beatriz Mugayar. História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos.* Revista CPC*, São Paulo, 2005; 1(1):16-40.*

exemplo, serem sintetizadas na palavra restauro, como proposto por Cesare Brandi, sentido adotado neste texto[2].

Enfatiza-se a necessidade de trabalhar com esses temas para lidar com duas questões dificílimas, de fundamental importância para a preservação:

- o fato de cada intervenção ser um caso particular: pretende-se evidenciar que, nem por isso, qualquer coisa é válida e aceitável; e

- o fato de qualquer intervenção ter pertinência relativa, pois, na conservação e no restauro, não existe uma única solução, aceita de modo universal e atemporal, mas várias soluções de pertinência relativa; isso não significa, porém, que uma solução pertinente ao campo seja inviável, mas é algo diverso de ser impertinente.

Essas questões extremamente intricadas podem ser mais bem circunscritas se pensadas em função daquilo que motiva a preservação e dos princípios de intervenção que derivam disso; é importante refletir sobre preceitos teóricos, justamente para que a ação não se torne arbitrária, mesmo devendo ser sempre problematizada.

A preservação como ato de cultura

Ao examinar as transformações por que passou a preservação ao longo do tempo, é possível verificar que o modo como é entendida hoje – como ato de cultura de um presente histórico –, deriva, em

---

[2] *Existem outras linhas, com raízes no pensamento de John Ruskin e Alois Riegl, que caracterizam conservação e restauro como ações de natureza diversa. Neste texto, será discutida a necessidade de utilizar preceitos teóricos para guiar atuações práticas, qualquer que seja a definição dos termos adotada. Para a transformação do pensamento sobre intervenções em bens culturais e para circunstanciar de maneira mais adequada o debate atual, ver: CARBONARA, Giovanni.* Avvicinamento al restauro. Teoria, storia, monumenti. *Napoli: Liguori, 1997; CHOAY, Françoise.* A Alegoria do Patrimônio. *São Paulo: UNESP, 2001; JOKILEHTO, Jukka Ilmari.* A History of Architectural Conservation. *Oxford: Butterworth-Heinemann, 1999; SCARROCCHIA, Sandro.* Alois Riegl: Teoria e prassi della conservazione dei monumenti. *Bologna: Accademia Clementina di Bologna, 1995.*

larga medida, da aquisição de uma "consciência histórica": da noção de ruptura entre passado e presente, que se mostra embrionária no Renascimento e se acentua ao longo dos séculos. Desde finais do século XVIII, verificou-se o amadurecimento da discussão e um número crescente de experiências práticas, de formulações teóricas, de políticas e propostas legislativas voltadas à preservação e de inventários, que se tornaram cada vez mais consistentes.

As formas de lidar com o legado de outras gerações – que é reconhecido como de interesse cultural – afastaram-se das ações ditadas por razões pragmáticas (de uso, econômicas), que predominaram até então, assumindo conotação fundamentalmente cultural, voltada aos aspectos estéticos, históricos, memoriais e simbólicos dos bens. Assim, os motivos de ordem prática deixam de ser prevalentes, apesar de dever estar presentes, e passam a ser concomitantes, a ter caráter indicativo, mas não determinante (de modo isolado), sendo empregados como meios de preservar, mas, não, como a finalidade, em si, da ação.

Preserva-se, hoje, por razões de cunho: cultural – pelos aspectos formais, documentais, simbólicos e memoriais –; científico – pelo fato de os bens culturais serem portadores de conhecimento em vários campos do saber –; e ético – por não se ter o direito de apagar os traços de gerações passadas e privar o presente e as gerações futuras da possibilidade de conhecimento de que esses bens são portadores e de seu papel como suporte da memória.

Nesse processo de amadurecimento de experimentações teóricas e práticas, provou-se de tudo, ao longo de, pelo menos, cinco séculos; com o acúmulo dessas experiências ao longo do tempo e com a reflexão sobre seus resultados e consequências para os bens culturais – principalmente após releituras feitas a partir de finais do século XIX e começo do século XX –, foram propostos princípios que poderiam nortear as intervenções. O intuito é fazer com que os bens sejam transmitidos da melhor maneira possível ao futuro, sem desnaturá-los ou falseá-los, para que cumpram, efetivamente, seu papel como bens culturais: a saber, para que possam continuar a ser documentos fidedignos e, como tal, servir como efetivos suportes do conhecimento e da memória coletiva. Portanto, a intervenção deve ser justificável e justificada do ponto de vista das razões por que se preserva.

Analisando muitas das intervenções recentes em bens de interesse cultural e a crescente descaracterização a que estão sendo submetidos, torna-se gritante a necessidade de discutir preceitos teóricos para guiar atuações práticas, para que, de fato, os objetivos da preservação – ditados pelas razões de preservar – sejam alcançados. Está claro que este não é o único aspecto a ser considerado na preservação, mas é um problema primordial que não tem sido muito debatido.

Retoma-se, aqui, uma colocação feita durante o Seminário Internacional "Um olhar contemporâneo sobre a preservação do patrimônio cultural material" no Museu Histórico Nacional, Rio de Janeiro, em 2007: a necessidade de questionar a interpretação da noção de que "cada caso é um caso", que se tem traduzido na prática corrente de intervenções como "cada um faz o que quer", ou "qualquer coisa é possível"[3]. É extremamente deletério que a questão seja encarada dessa forma; espera-se esclarecer o porquê dessa colocação a seguir.

Ao longo dos últimos vinte anos, minhas pesquisas se voltam ao estudo e análise do patrimônio industrial e aos problemas de restauração, procurando enfatizar que os instrumentos oferecidos pela metodologia do restauro e pelos preceitos teóricos que deveriam reger as ações são válidos e consistentes, e devem ser reinterpretados em relação aos bens culturais como um todo. Por meio da análise de várias intervenções e de numerosíssimos textos sobre ações em bens da industrialização, foi possível evidenciar que se encerrar num tema isolado – como permanecer vinculado de modo exclusivo ao patrimônio industrial, ou moderno, por exemplo, leva a um processo de distorção do olhar, pois não incita uma reflexão mais ampla e não leva a repensar o problema a partir de seu cerne (as razões de se preservar). Recai-se frequentemente num empirismo cego e pedestre que parte unicamente do objeto (o bem a ser restaurado), o que acaba por justificar qualquer postura, pois todos os casos se tornam exceção[4].

---

[3] *O evento foi organizado pelo Museu Histórico Nacional, Fundação Casa de Rui Barbosa, Museu de Astronomia e Ciências Afins. A palestra apresentada deu origem ao texto: KÜHL, Beatriz Mugayar. A Restauração como Campo Disciplinar Autônomo,* Anais do Museu Histórico Nacional, *Rio de Janeiro, 2008; 40:361-73.*

[4] *Para resultados da pesquisa, bibliografia analisada e obras examinadas, ver: KÜHL, Beatriz Mugayar.* Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro. *Cotia: Ateliê / FAPESP, 2009. Este texto retoma reflexões já apresentadas no livro.*

Do mesmo modo, para qualquer bem cultural, partir de uma lógica induzida unicamente a partir do objeto, e, não, de posturas deduzidas de princípios éticos e científicos, acaba fazendo com que se distorça o "cada caso é um caso", que passa a ser traduzido por "qualquer coisa é válida", pois tudo é encarado como exceção, algo que não deveria ocorrer. As escolhas operacionais deveriam ser justificadas à luz das razões e dos objetivos da preservação e feitas como consequência da análise dos princípios de intervenção em relação a cada um dos casos, pois toda obra tem uma configuração que lhe é própria, assim como seus materiais e seu particular transcurso ao longo do tempo. Desse modo, seria necessário partir de uma via deduzida de princípios éticos e científicos – que derivam das razões por que se preserva – para depois se voltar para o objeto em suas particularidades e, por isso, a insistência em discutir conceitos e metodologia.

A importância do trabalho multidisciplinar e do rigor metodológico

Se forem analisadas as transformações por que passou a preservação ao longo dos séculos e a consolidação do restauro como campo disciplinar autônomo – que é algo muito diverso de ser campo disciplinar isolado (o campo é, ao contrário, necessariamente multidisciplinar, pois precisa da articulação de vários campos do saber) – considerado como tal principalmente a partir das formulações de Alois Riegl, no início do século XX, é possível verificar que, mesmo na diversidade das várias correntes atuais de pensamento no campo[5], existem princípios e critérios comuns (que não se traduzem por regras fixas) que conformam o campo de ação. Ou seja, a restauração possui metodologia, princípios teóricos e procedimentos técnico-operacionais que lhe são próprios e resultam da reflexão sobre os motivos pelos quais se preserva e de experimentações pluriseculares; o que varia, na prática, porém, são os meios postos em ação – que são variadíssimos – quando se passa à parte operacional.

---

[5] *Para esses temas e bibliografia complementar, ver: KÜHL, 2009; p. 81-100.*

Brandi admoestava, já há várias décadas, que a ação prática de restauro está para os princípios teóricos da restauração, assim como a pena está para a norma jurídica[6]. Na prática atual, "penas" têm sido aplicadas na ausência de uma "norma"; passa-se ao "como" restaurar sem antes questionar os "porquês" e, desse modo, acaba-se por ser arbitrário em relação aos bens culturais. Não se está afirmando, de modo algum, que todas as intervenções sejam ruins; mas, na realidade atual, as ações acabam por depender exclusivamente do arbítrio de uma pessoa, que vai "julgar" o bem mais ou menos conscienciosamente, de acordo com suas capacidades e com a sua formação, e, não, em acordo com uma noção de "justiça", que emana de uma sociedade com consciência do papel atribuído aos monumentos de suporte do conhecimento e da memória coletiva. Essa frase deve ser entendida de modo metafórico; não se está propondo a criação de uma série de regras e nem de um texto de lei; propõe-se a discussão de princípios (mais afeitos a discussões de filosofia do direito e ética) que deveriam derivar desse senso de justiça. Não se deveria aplicar uma "pena" ao bem cultural sem uma "norma", para não recair em arbitrariedades; espera-se que um juiz estabeleça uma sentença pautado na lei, baseado nos códigos em vigor, e, não, por uma visão individual momentânea. A situação atual em relação aos bens culturais é semelhante à situação das pessoas antes da existência do estado de direito, e é notória a importância da justiça para que o "indivíduo", assemelhado, aqui, de forma metafórica aos bens culturais, seja respeitado em sua plenitude.

Outro ponto fundamental deriva dessa reflexão: todos os indivíduos deveriam ser iguais perante a lei. Monumentos históricos, como já preconizava Riegl, não devem ser entendidos apenas como obras grandiosas, de excepcional valor, mas como toda e qualquer obra que, com o tempo, adquiriu conotação cultural, algo mais próximo do sentido etimológico de "monumento" como elemento de rememoração. No que respeita ao método de intervenção, equiparam-se "obras de arte" aos "demais" produtos da atividade humana, não mais se fazendo

---

[6] *BRANDI, Cesare.* Teoria da Restauração. *Cotia: Ateliê, 2004; p. 94.*

distinção entre "belas artes" e as artes ditas aplicadas e todas as outras formas de manifestação do fazer humano. Da mesma forma, na jurisprudência não são feitas discriminações por aparência, condição social etc. Como evidencia Giovanni Urbani, é feita essa equiparação do ponto de vista metodológico, não por comodismo, ou para fazer com que duas coisas indecomponíveis se agreguem, mas para respeitar os aspectos materiais, de conformação e documentais em todos eles. É necessário ater-se ao método para reconhecer e valorizar o caráter documental nas "obras de arte" (sendo a ação de restauro não voltada "exclusivamente" aos aspectos estéticos) e também a configuração dos "demais" produtos (que não são "meros" documentos históricos). O procedimento de intervenção como um todo deve ser um processo de aprofundamento cognitivo, buscando lançar luzes sobre vários aspectos dos bens culturais, com plena consciência de que tudo aquilo que é testemunho do fazer humano pode ser digno de preservação e que todas as coisas que se referem ao homem e à sua história podem ser consideradas objetos de análise científica[7].

Talvez, a sabedoria no campo da preservação diga respeito à escolha dos fins, que derivam, justamente, das razões de se preservar, para que se determinem os meios adequados para atingi-los.

É importante notar que os meios técnico-operacionais a serem escolhidos são essenciais e devem ser arduamente debatidos e pesquisados, mas não podem ser entendidos como desvinculados dessas discussões, pois um dos riscos que se corre hoje é de uma excessiva especialização, de fragmentação do conhecimento, de pulverização disciplinar que leve a uma fé cega no tecnicismo, fazendo perder de vista as razões por que se preserva. Preservar deveria ser, sempre, um processo multidisciplinar, mesmo que a parte operacional seja executada por uma só pessoa.

O conhecimento aprofundado dos princípios que guiam o campo ajuda também a afastar da visão o operador (que pode ser um restaurador, ou um conservador, ou um curador) titânico, onisciente

---

[7] *URBANI, Giovanni.* Intorno al restauro. *Milano: Skira, 2000; p. 23.*

e onipotente diante de obra; é necessário atuar segundo preceitos teóricos – que, isso deve ser repetido à exaustão, derivam das razões por que se preserva – em relação a cada um dos casos e agir de acordo com uma sólida deontologia profissional. É necessário, por exemplo, em qualquer processo de aproximação a um bem cultural, de qualquer natureza, avaliar a incidência do tempo sobre a obra, positiva ou negativa, tanto no que se refere aos aspectos físico-químicos de uma eventual degradação, quanto nos aspectos figurativos. Essa análise jamais deve ser efetuada por uma só pessoa; esse processo é por definição multidisciplinar, por abarcar questões relacionadas à materialidade da obra e de sua conformação, envolvendo necessariamente variados profissionais como: historiadores, críticos de arte, filósofos (teorias estéticas), químicos, físicos e biólogos[8].

Uma vez que bom senso é algo que não se encontra na prática, é essencial que quem trabalha na área atue com rigor, disciplina e prudência, embasado em coerência conceitual, fundamentada no rigor metodológico próprio às humanidades, que não deve ser confundido, porém, com obsessão metodológica, que leva a uma estagnação estéril do pensamento, algo que não deve jamais ocorrer. Deve-se atuar com a consciência de que é necessário articular os saberes oferecidos pelos vários campos – humanidades e ciências naturais – e com plena ciência da responsabilidade social envolvida, pois são sempre bens únicos, não repetíveis e que são suporte do conhecimento e da memória coletiva.

Maurizio Calvesi, examinando as formas de relação com o passado, denuncia posturas de distorção histórica, situando ao longo de um

---

[8] *Giuseppe Basile, ao analisar a estrutura multidisciplinar de trabalho, consolidada no Instituto Central de Restauração na Itália, em Roma, mostra como era importante, para Brandi, a divulgação dos resultados "mas cujo acolhimento não poderia (nem deveria) depender de outra coisa, a não ser de sua intrínseca qualidade. Bem afastado de Brandi estava o pensamento de que os métodos por ele preparados e propostos pudessem ser partilhados só porque impostos hierarquicamente" (BASILE, Giuseppe.* Breve Perfil de Cesare Brandi, *Desígnio, São Paulo, 2006; 6:50. Ou seja, nunca a decisão deve emanar de uma só pessoa, ainda que seja o chefe hierárquico do serviço.*

eixo: o estripador, que julga monumentos e testemunhos do passado apenas como um estorvo, correndo para o futuro, o que exige vias retas e velozes; o fanático da repristinação, que é projetado em direção a um passado remoto, não menos mítico e anistórico, em uma fuga igualmente imprudente e apressada; e os embelezadores, que são aqueles que mitificam, de forma anistórica, o presente.

Para evitar essas distorções, alterações e destruições aleatórias, a preservação deve seguir princípios, vinculados à coerência conceitual e metodológica para as várias formas de manifestação cultural, mesmo na diversidade dos meios a serem empregados na prática para enfrentar os problemas particulares de cada obra. O restauro é necessariamente um ato ancorado nas ciências – humanas, exatas e biológicas –, ou seja, ao pensamento crítico e científico, e é isso que faz com que o "cada caso é um caso" se diferencie do "cada um faz o que quer". Isso diz respeito a todas as formas de manifestação cultural, inclusive para obras modernas e contemporâneas.

No que diz respeito à aplicação dos princípios consolidados no campo do restauro e à sua aplicação para essas manifestações, são de enorme interesse as experiências desenvolvidas no Restaurierungszentrum de Düsseldorf, desde o início da década de 1960. Sempre pautadas em processos multidisciplinares – que, para avaliar a incidência positiva ou negativa do tempo sobre a obra, envolve também teoria e crítica de arte, psicologia da percepção, teoria da recepção etc. –, as experiências foram analisadas por Heinz Althöfer, diretor do centro durante muitos anos, que evidencia, justamente, a aplicabilidade da metodologia e dos princípios de restauro para obras recentes. Claudio Varagnoli[9], em artigo em que refuta a necessidade de tratar as expressões modernas e contemporâneas de maneira diversa, analisa as proposições de Althöfer, mostrando que estrutura as obras em três grupos essenciais: aquelas que são assimiláveis – por material, relação com fruidor e significado –

---

[9] *ALTHÖFER, Heinz.* Il restauro delle opere d'arte moderne e contemporanee. *Firenze: Nardini, 1991 (a edição original alemã é de 1980); VARAGNOLI, Claudio.* Un restauro à parte? *Palladio, Roma, 1998; 12(22):111-5.*

às tradicionais, para as quais a ação de restauro será semelhante àquela de obras mais antigas, tanto do ponto de vista conceitual, quanto técnico; as obras feitas com materiais experimentais, que trazem novos problemas técnico-operacionais, mas, não, conceituais; e as obras que possuem uma relação diversa com a materialidade.

Neste último caso, é necessária cautela, procurando estabelecer relações com o percurso mental do artista para não desnaturá-lo (caso da eat art, performances etc.), trabalhando, na maioria dos casos por meio de registros. O próprio Instituto Superior para a Conservação e o Restauro de Roma vem realizando experiências sistemáticas no campo, nos últimos cinco anos, fazendo uma releitura da teoria brandiana para sua aplicação às obras de arte modernas e contemporâneas, com êxitos de interesse. Reafirma-se, assim, a validade dos princípios teóricos do campo – processo amadurecido ao longo de vários séculos –, se devidamente reinterpretados para afrontar as renovadas questões colocadas pelas obras recentes; ou seja, não é necessário reinventar a roda e começar do zero "criando" novos preceitos; é importante refletir criticamente, a partir de uma sólida base já existente, algo que é feito de maneira consistente, há quase meio século, por alguns centros de restauração.

A vinculação às humanidades é essencial para os que atuam na preservação de bens culturais, pois possibilita superar atitudes ditadas por predileções individuais, que qualquer ser pensante possui, e por maior ou menor apreciação de uma sociedade e de um presente histórico em relação às manifestações culturais de outros períodos, e agir de acordo com sólida deontologia profissional, alicerçada visão histórica. Quantas vezes, na história da humanidade, um determinado tipo de produção foi desprezado, para depois ser apreciado posteriormente, quando já muitos de seus principais testemunhos haviam sido destruídos? Max Dvořák, em 1916, salientava perigos de uma visão de preservação calcada unicamente na preferência artística do momento, que considera apenas alguns tipos de expressões como válidas, sendo os excluídos eliminados por preconceito estilístico: "mesmo quando a preferência pessoal e o interesse geral estão mais voltados para esse ou aquele estilo, isso não significa que se possa destruir todo o resto, pois aquilo que não se considera notável pode se tornar válido em

outros tempos, assim como aconteceu, entre nós, com as obras de arte barroca"[10]. Isso ocorreu com a arte medieval até o século XIX, com o maneirismo, com o barroco e, mais recentemente, com o *art nouveau*, desconsiderado por muito tempo e, atualmente, muito prezado. Qualquer profissional pode ter, no entanto, predileções individuais, mas deve superá-las na prática, em função de uma deontologia apropriada para não recair no arbítrio – pois aquilo que parece feio e inútil hoje, pode servir amanhã. Esse processo não é óbvio, ao contrário; também por isso a pluridisciplinaridade é necessária: minimizar o risco de atitudes individuais e deformadoras.

Princípios teórico-metodológicos para as intervenções em bens culturais

A atuação em bens culturais exige estudos aprofundados, não admite simplificações nem aplicações mecânicas de fórmulas; daí a necessidade de se falar em princípios, ou critérios de atuação (e, não, de regras fixas) para fundamentar as propostas de maneira rigorosa. O restauro não é mera operação técnica; é necessariamente ato crítico, como mostrava Brandi, para depois tornar-se ato técnico-operacional. Ademais, a restauração, como entendida hoje, não é voltar ao passado, não significa congelar, embalsamar e, muito menos, apartar os bens culturais da realidade. Significa transformar, pautando-se na análise da obra, no respeito pela sua conformação, pelos seus aspectos materiais e pela sua transformação ao longo do tempo, através de método fundamentado nos instrumentos de reflexão oferecidos pela filosofia e historiografia da arte, crítica e estética e nas ciências naturais.

Para tanto, a ação deve ter em vista alguns princípios – como sintetizados por Carbonara a partir das proposições de Brandi e da Carta de Veneza – pensados de forma concomitante e, não, excludente:

- Distinguibilidade: pois a restauração (que é vinculada às ciências históricas) não propõe o tempo como reversível e não pode

---

[10] *DVOŘÁK, Max*. Catecismo da Preservação de Monumentos. *Cotia: Ateliê, 2008; p. 93.*

induzir o observador ao engano de confundir a intervenção ou eventuais acréscimos com o que existia anteriormente, além de dever documentar a si própria (BRANDI, 2004; 47:61).

- Reversibilidade, que mais recentemente tem sido enunciada, de modo mais preciso, como "retrabalhabilidade": pois a restauração não deve impedir, tem, antes, de facilitar qualquer intervenção futura (BRANDI, 2004: 48); portanto, não pode alterar a obra em sua substância, devendo-se inserir, com propriedade e de modo respeitoso, em relação ao preexistente e de forma a não impedir ou inviabilizar intervenções futuras que se façam necessárias.

- Mínima intervenção: pois a restauração não pode desnaturar o documento histórico nem a obra como imagem figurada, respeitando suas várias estratificações.

- Compatibilidade de técnicas e materiais: deve-se levar em conta a consistência física do objeto, com a aplicação, para seu tratamento, de técnicas compatíveis que não sejam nocivas ao bem e com eficácia comprovada através de muitos anos.

Essas proposições exigem esforço interpretativo relacionado a cada caso; o fato de cada restauração constituir um caso a ser analisado de modo singular – em razão das características particulares de cada obra e de seu individual transcorrer no tempo – e não obedecer a colocações dogmáticas, não implica numa intervenção arbitrária. Daí a necessidade da reflexão teórica, que perscruta o método, para resolver o problema de modo que a ideia subjetiva se torne acessível a um juízo mais objetivo e controlável, mesmo na intrínseca e necessária não exatidão das ciências humanas[11]; essa objetividade só pode ser alcançada através da reflexão teórica, que deve afastar as restaurações de atos subjetivos e arbitrários.

---

[11] *HEIDEGGER, Martin.* Chemins qui ne mènent nulle part. *Paris: Gallimard, 1986; p. 99-126. O texto provém de Holzwege, publicado originariamente em 1949. Heidegger evidencia que a não exatidão das ciências humanas não é um defeito; é uma característica e uma exigência essencial, pois seu campo de objetividade – que possui outro gênero, se comparado às ciências exatas (cuja ligação com seu setor de objetividade tem o caráter de exatidão e precisão) – existe, mas demanda um trabalho mais árduo, sendo necessário pautar-se no método para ter acesso à objetividade.*

A restauração possui, assim, métodos, conceitos, referenciais teóricos e técnico-operacionais consistentes que oferecem instrumentos para que a intervenção prática seja apropriada, considerando as motivações e os objetivos da preservação, sem desnaturar ou falsificar o bem. É um ato crítico que se fundamenta no respeito pela obra, pela sua materialidade, pelos seus aspectos documentais e de conformação e deve sempre ser ação a reinterpretar no presente e que se coloca, segundo Paul Philippot e Brandi, como "hipótese crítica"[12] – ou seja, não é uma tese, que se quer demonstrar a todo custo, às expensas do documento histórico, daí a necessária prudência –, voltada para a transmissão do bem para as próximas gerações. É, portanto, ato de respeito pelo passado, feito no presente, mas que mantém, sempre, o futuro no horizonte de suas reflexões.

A importância de agir de modo pertinente ao campo da restauração

Por ser ato crítico, a restauração possui pertinência relativa em relação aos parâmetros culturais (e sócio-econômico-políticos etc.) de cada época. Num mesmo presente, as soluções fundamentadas possíveis para um dado problema são variadas; não existe nunca uma única solução plausível, aceita de maneira unânime por todos e válida atemporalmente, mas várias soluções de pertinência relativa. A solução é relativa também no que se refere aos parâmetros de épocas anteriores e posteriores, não sendo possível prever quais serão os critérios empregados no futuro que, com toda certeza, serão diversos dos atuais. Isso repercute na tarefa basilar e, talvez, mais objetiva da preservação: o inventário, que, também ele, é resultante da visão de um presente histórico e possui pertinência relativa. A forma de atuar nos bens culturais depende do modo como são indagados e percebidos, e as respostas por eles dadas dependem das questões que um dado presente histórico formula. Isso evidencia, ainda mais, a necessidade de agir de modo fundamentado a partir de

---

[12] *BRANDI, Cesare. L'Institut central pour la restauration d'œuvres d'art à Rome.* Gazette des beaux-arts, *Paris, 1954; 43:44.*

uma via deduzida de princípios éticos e científicos e, não, derivados apenas, de modo empírico, a partir do objeto. A solução deve, também, por isso, ser discutida e enfrentada com instrumentos e vinculada à realidade de cada época; o fato de, no futuro, as posturas serem diversas não exime um dado grupo social da responsabilidade pela preservação (e de identificar bens a preservar) – se isso não for feito de maneira fundamentada, ocorrerá de modo aleatório.

É importante salientar que as vertentes de pensamento que existem na atualidade, apesar de operarem de maneira distinta, preconizam respeito absoluto pela obra, mesmo na pluralidade de suas formulações e dos diversos modos de colocá-las em prática. Os preceitos teóricos permitem circunscrever, de modo pertinente, a preservação e as ações a ela relacionadas como um campo essencialmente cultural, separando-as daquilo que exorbita completamente de seus objetivos. Uma coisa é possuir pertinência relativa; outra, é ser impertinente ao campo. Esses procedimentos teórico-metodológicos servem para que as ações se diferenciem de atos ditados por interesses imediatistas e de setores restritos da sociedade – não verdadeiramente voltados à coletividade e considerando tempo "longa duração" –, conduzindo a resultados que vão contra os próprios objetivos da preservação.

As colocações aqui apresentadas têm por intuito oferecer um tema para a reflexão: é necessário tornar os critérios de preservação operacionais para as atuais circunstâncias no país, fazendo-se, de modo gradativo, experimentações conscienciosas e fundamentadas, num contínuo confrontar entre teoria e prática, para chegar a princípios amadurecidos, capazes de enfrentar os problemas em toda a sua complexidade. Por isso, se insiste na necessidade de voltar a entender as raízes que conduziram à preservação de bens culturais, que, no decorrer dos séculos, se afastou das ações ditadas por razões prevalentemente pragmáticas, para assumir conotação cultural, e analisar os motivos que levaram o restauro a um distanciamento do empirismo para se integrar à reflexão crítica e às ciências.

É preciso retornar às raízes que motivaram a preservação dos monumentos históricos para voltar a entender por que, para quem, o que e como preservá-los, respeitando escrupulosamente seus aspectos documentais, configuração, materialidade e transcorrer ao longo do

tempo, para que, desse modo, continuem a ser documentos fidedignos, que possam transmitir o conhecimento de forma plena e não deformada, e para que sirvam como efetivos elementos de rememoração e suportes da memória coletiva.

Pois alterações e destruições imponderadas, que não levam em conta raízes e objetivos da preservação, nem a individualidade da obra, resultam na perda de um valor fundamental, que é a multiplicidade; perda de multiplicidade que nega um preceito que deveria estar sempre presente: a tolerância. Preservar apenas aquilo que parece importante a alguns, num dado momento, é a perversão desse preceito. Preservar monumentos históricos significa assegurar a diversidade e combater a intolerância, que aniquila outras formas de expressão, achatando o todo num único registro. Preservar é impedir o fundamentalismo de que prevaleçam apenas algumas expressões hegemônicas que nulificam outras.

A responsabilidade de quem atua na preservação é assegurar o direito ao conhecimento e à memória – e seu poder como propulsora de transformações – como necessidade humana e social, que implica o dever de preservar para permitir, incentivar e assegurar que vários tipos de testemunhos do fazer humano, atuais e pretéritos, existam e convivam e que sejam respeitados em sua plenitude. Assim fazendo, assegura-se o direito ao conhecimento de que os bens culturais são portadores, oferecendo um amplo instrumental – para várias áreas do saber, para a memória e do ponto de vista simbólico –, que pode ser percebido e atualizado, por uma consciência individual ou de maneira coletiva, de infinitas maneiras, no presente e no futuro, para a compreensão e apreensão da realidade, proporcionando, portanto, meios abrangentes para a ela se adaptar, para transformá-la e para construir o futuro.

A autora é graduada e possui doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP), com pós-doutorado em Preservação pela Università delgi Studi di Roma. Atualmente, é professora Associada da FAU USP e tem atuado em conservação e restauração, bens culturais, arquitetura ferroviária, arquitetura do ferro e arquitetura industrial.

A Operação Mapuera

Dietrich E. Gellers

Estávamos no início do mês de dezembro de 1962, e eu servia no Parque de Aeronáutica de Belém. Não era o ideal para um jovem aviador, que naturalmente desejava estar lotado em uma Unidade Aérea, mas eu descobri que conseguia voar bastante, porque o Parque tinha alguns aviões e, além disso, eu ainda concorria às escalas de voo da Primeira Zona Aérea que utilizava, em suas Linhas do Correio Aéreo da Amazônia, os aviões do 1º/2º GAv e da Base Aérea de Belém. Participávamos com entusiasmo do esforço conjunto que era a integração daquele território imenso, onde o avião desempenhava um papel importantíssimo no encurtamento das distâncias e onde ainda não havia estradas.

Nosso adestramento era feito no cumprimento das linhas do Correio Aéreo da Amazônia, proporcionando transporte não só aos nossos órgãos do Ministério da Aeronáutica, mas também às demais Forças e aos governos Federal e Estadual, Organizações Religiosas e à população da região em suas necessidades mais prementes, casos de doença, enfim, procurando compensar as carências de toda ordem que existiam na Região. A rigor, isso não tem muito a ver com o assunto da Operação Mapuera, mas dá uma ideia do estado de espírito com que compareci ao Quartel General naquele dia, com a ordem de "apresente-se ao Chefe do Estado Maior".

Esse chefe do EM da então 1ª Zona Aérea (hoje Primeiro Comando Aéreo Regional – I COMAR) era o famoso Coronel Camarão – João Camarão Telles Ribeiro – um dos melhores exemplos de líder, idealista e patriota, além do exímio piloto e formidável administrador que jamais conheci. O Cel Camarão recebeu-me cordialmente e perguntou se eu concordaria em ficar alguns dias sem voar, em uma missão especial. O voo era o mais importante para nós, na época, por isso não fiquei muito entusiasmado, mas, quando tomei conhecimento do Plano de Operações, senti que era uma coisa imperdível, eu simplesmente não podia perder aquela oportunidade.

O Plano consistia, resumindo em poucas palavras, em abrir uma pista de pouso para aviões, na região próxima à fronteira do Brasil com a Guiana Inglesa. Sua existência era importante como apoio na rota Belém/Boa Vista e fazia parte de um esforço para dotar as nossas fronteiras de núcleos de assentamentos humanos, esforço esse já iniciado com a construção de pistas em Tiriós e no Parima (Roraima). Além dessa ocupação, havia um outro interesse: trazer de volta, ao Brasil, índios brasileiros, que, por razões diversas, estavam atravessando a fronteira – uma das razões era a existência de missões religiosas que proporcionavam uma séria de facilidades aos índios na Guiana Inglesa.

No dia 10 de dezembro de 1962, decolamos com um Beech Bimotor da Base Aérea de Belém e, para minha surpresa e contrariando a praxe existente na FAB, o Coronel ofereceu-me o posto da esquerda, onde é exercida a pilotagem. Mais tarde vim a entender aquilo. De qualquer forma, o C-45 2871 nos levou a Tiriós, em 3h35. Era uma pista de terra, mas onde se podia pousar sem maiores problemas, com o C-45.

Descendo do avião, fomos recebidos por Frei Cirilo, missionário alemão que dirigia a missão religiosa no local. Caminhando para a aldeia, nos aproximamos de um riacho, de cujo interior emergiu, subitamente, uma sereia, uma linda indiazinha de presumíveis 15 anos de idade, que sorriu timidamente, cumprimentou-me e afastou-se do local, deixando-nos a todos embaraçados, pois ela não tinha no corpo uma peça de roupa sequer.

Pouco depois, decolávamos de Tírios – desta vez com o Cel Camarão na pilotagem – mas logo eu percebi que a minha missão de navegador não ia ser fácil, pois o Coronel não tomou o rumo de Boa Vista, nosso destino. Como ele me disse, íamos sobrevoar algumas aldeias de índios pelo caminho, apenas um pouco à esquerda da rota. De fato, sobrevoamos diversas aldeias, sempre seguidas de uma mudança de rumo, tanto que, lá pelas tantas, eu não podia afirmar com certeza onde estávamos.

Começava a escurecer, quando o Cel Camarão, com uma risadinha, perguntou-me: "qual o rumo para Boa Vista?" Não me dei por vencido e respondi, aparentando convicção: "340º". Ele fingiu acreditar e lá fomos nós, pela noite adentro.

Cerca de 30 minutos depois, já bem escuro, acendeu uma luz vermelha acima do painel de instrumentos – o temido "olho da bruxa", o aviso de baixo nível de combustível. Continuei "na minha", não podia deixar o Coronel perceber que o coração batia mais rápido. Felizmente o tempo estava bom, e, pouco depois, começou a surgir no horizonte, à nossa frente, um clarão, que foi ficando mais forte e, após cerca de 15 minutos, estávamos pousando em Boa Vista, totalizando 3h15 desde Tiriós.

Os dois dias seguintes foram dedicados aos preparativos. De início, fui apresentado aos demais participantes da Operação: O Comandante do Escalão Terrestre era o Major Rocha (Dilermando Rocha) que já havia participado de outras missões do gênero, inclusive da abertura de Tiriós. O 2º Sargento Nery era o homem das comunicações e o Cabo Lupércio, que era enfermeiro, seria o "médico" da expedição. Havia ainda dois civis, o Santana, um mateiro experiente, e o Aluísio, que era carpinteiro do SR-1 (Serviço de Rotas da 1ª Zona Aérea, órgão que mantinha os equipamentos de comunicação e navegação da região funcionando) e "pau" para toda obra.

Além do pessoal do Ministério da Aeronáutica, o Cel Camarão havia contratado uma dúzia de índios da tribo *Uai Uai* (aqueles que haviam deixado o Brasil, com destino à Guiana), mas esses só fomos encontrar já na Guiana – um detalhe que ficou gravado em minha memória: cada índio receberia, pela sua participação, um dólar por dia, com direito a transporte e alimentação por nossa conta. Como nem eles falavam português, nem nós *Uai Uai*, iria conosco o missionário americano Neil Hawkins, que já estava há alguns anos em Boa Vista e dominava ambas as línguas, na função de intérprete. O grupo a que ele pertencia mantinha duas missões na região – *Surucucu,* ao Norte da Boa Vista, e *Kana Shen*, na Guiana, que seria o ponto de partida da parte fluvial de nossa expedição. Eu mesmo seria, além de Subcomandante, o oficial de armamento, prestando contas das armas (algumas espingardas de calibres 12 e 16, mais a munição correspondente).

No dia 13 de dezembro de 1962, voamos de Boa Vista para *Gunn's Strip*, uma pista deserta na Guiana, onde o C-45 podia operar, e que ficava próximo de *Kana Shen*, a aldeia de onde partiríamos de barco. Sua pista era pequena e para lá fomos transladados em aeronave L-6 pelo

Capitão Mesquita, no L-6 3083. O Cap Mesquita era, além de aviador, engenheiro brilhante que participava de congressos e seminários internacionais, com cientistas da área Aeroespacial.

O apronto das canoas, os motores de popa, os índios, enfim, levou mais dois dias e, somente no domingo, dia 16 de dezembro de 1962, o Escalão Fluvial saiu de *Kana Shen*, iniciando a subida do rio Essequibo – o plano previa subir até onde o rio permitisse, aproximando-nos da fronteira com o Brasil, atravessar o divisor de águas a pé e, uma vez do lado brasileiro, encontrar o curso superior do Rio Trombetas, para então descer até um ponto onde pudesse ser construída a pista. É claro que sobrevoos anteriores tinham detectado pontos favoráveis ao longo do Rio.

Duas horas antes de anoitecer, paramos para montar o acampamento – com rapidez extraordinária, os índios escolhiam uma árvore de tronco não muito grosso, a talvez 20 metros da margem do rio. Ela serviria de centro da cabana, com a condição de haver, em volta, um número suficiente de árvores menores, a 4 ou 5 metros de distância, mas suficientemente fortes para sustentar uma rede de dormir. Em pouquíssimo tempo, eram reunidas folhas de palmeira que eram colocadas de modo a constituir um telhado, assim nós civilizados armávamos a nossa rede como raios de uma roda de bicicleta. Procedimento idêntico era feito para a cabana deles, índios. Paralelamente, fazia-se fogo para jantar e procurava-se realizar a higiene pessoal necessária para que, ao anoitecer, não se precisasse sair pela selva ou margem do rio. Cada um de nós tinha uma rede, com mosquiteiro, e, depois de alguns dias, já dormíamos tão bem como em nossas camas.

Pela manhã, era tomar café cedo, desmontar acampamento e logo estávamos novamente navegando. No segundo dia, abandonamos o *Rio Essequibo* e tomamos um afluente que ficava à nossa esquerda, nos conduzindo para o Sul, em direção à fronteira com o Brasil. Esse rio foi denominado *Rio dos Macacos*, tal a quantidade desses animais que avistávamos.

Uma particularidade interessante é que, à noite, ouvíamos frequentemente, ruídos aterrados, parecia que um bando de leões rugia

a poucos metros do acampamento – mas eram apenas os Guaribas, um tipo de macaco de pelo comprido e avermelhado que abundava naquela época.

Subimos o *Rio dos Macacos* durante cinco dias – à medida que o rio ia ficando com menos água, cresciam as nossas dificuldades. Eram frequentes os troncos caídos, obstruindo a nossa passagem, sendo, às vezes, possível passar por baixo, abrindo um "túnel" a facão; outras vezes, era necessário cortar a machado o tronco, para podermos passar. Mais adiante, o rio foi ficando tão raso que o pino das hélices quebrava frequentemente, ao bater em fundo mais firme ou pedras. Finalmente chegamos a um ponto onde não dava mais para prosseguir – deveríamos abandonar as canoas e prosseguir a pé. Esse local foi denominado *Porto dos Macacos*, e lá pernoitamos de 22 para 23 de dezembro. Lembrei-me de meus pais e irmãos que me aguardavam no Rio de Janeiro, para o Natal e pedi pelo rádio que fossem avisados de que eu não poderia participar.

O nosso rádio era um equipamento portátil (ou semi) que utilizava, como fonte de alimentação, uma bateria de automóvel (essa, sim, pesada, mas havia, entre os índios, um, particularmente robusto, de nome Manaká, que passou a levar a bateria nas costas). O equipamento precisava ainda de uma antena, que era estendida entre as árvores e, normalmente, falávamos com estações de terra em um raio de 1.000 km e também com aviões na redondeza, pois uma das frequências era 5.680 kHz, utilizada pelos aviões, na época.

Na manhã do dia 23, iniciamos a caminhada, para atravessar o divisor de águas que constitui a fronteira – subindo e descendo morros, com carga nas costas e aquele calorzinho tropical, um programa estafante. Não havíamos caminhado muito tempo, quando o Cb Lupércio caiu ao chão, gemendo – havia torcido o pé. O que fazer? Foi decidido que o melhor era retornar ao *Porto dos Macacos*, onde havia abundância de água, uma vez que ficou patente a impossibilidade do Lupércio continuar a caminhada. As canoas haviam retornado a *Kana Shen*, e tivemos que pedir socorro pelo rádio. Pelos contatos mantidos, surgiu a possibilidade do Lupércio ser resgatado de helicóptero – para tanto era necessário abrir uma clareira, para que o mesmo descesse. Os dias 24 e 25 de dezembro de 1962 foram consumidos na execução frenética da tarefa de derrubar árvores e, na tarde de Natal, a clareira ficou pronta.

Para nosso desapontamento, seja devido ao mau tempo, seja devido a problemas de disponibilidade do helicóptero, ficamos sabendo que o mesmo não viria, e, assim, o Lupércio teria que retornar a *Kana Shen* de canoa. O Sr. Neil Hawkins resolveu ir também, por causa de seus afazeres, e, assim, os demais retomamos a caminhada e realizamos a transposição de divisor de águas em quatro dias.

Dessa caminhada que foi realmente duríssima, ficou a recordação de um fato pitoresco – em uma das paradas para almoço (arroz, feijão e jabá, temperados com sal e pimenta do reino), tirei as botas para aliviar os pés. Terminada a refeição, quando ia calçar as botas, de repente saiu, de uma delas, uma coisa grande e peluda, que subiu pela minha perna e já estava na altura do peito quando consegui "alijá-la" com uma varrida de mão – era uma tremenda aranha caranguejeira. Foi um susto e tanto.

Por falar em animais peçonhentos, surpreendente para mim foi a pequena quantidade de cobras que avistamos – é claro que nós civilizados poderíamos estar perto de uma e não avistá-la, mas os índios, com seu olhar apurado, geralmente nos alertavam quando da presença de algum ofídio.

No dia 29 de dezembro de 1962, chegamos a um rio que seria o *Cafuini* (nome do *Rio Trombetas* em seu curso superior, quando corre do oeste para leste). No dia seguinte, 30 de dezembro, iniciamos duas tarefas simultâneas: a construção de canoas e a abertura de outra clareira (havia previsão da vinda do helicóptero). As canoas eram construídas com troncos de árvores cujo miolo era retirado parte a fogo, parte a machado, sendo os índios verdadeiros artistas nessa difícil construção. Para o helicóptero, depois de aberta a clareira, foi construído um "girau", espécie de estrado horizontal, devido ao terreno ser inclinado.

Naquele dia, já os estoques de víveres chegavam ao fim, apesar de diariamente sair uma equipe para caçar – mas, afinal, éramos cerca de quinze pessoas e não se vive só de carne. Resultado da caça no dia 30: dois tucanos, três mutuns (esses sim, têm boa carne, mas para quinze ainda é pouco), um jacu e um jacamim. Era esperado um sobrevoo da aeronave T-6, mas ele não aconteceu (seria devido ao mau tempo, com muitas chuvas, durante dias).

Registro do diário do dia 31 de dezembro: "tempo chuvoso, caça de hoje – dois mutuns, dois jacus, um jacamim". É preciso reconhecer que o cozinheiro fazia milagres com os ingredientes que dispunha – a caça era cozida de forma a produzir bastante caldo e depois era dividida irmamente para acompanhar o arroz e a farinha de mandioca, que ainda existia em estoque. O leite em pó terminara há dias e o açúcar estava no fim. Aguardávamos o lançamento de víveres, mas o mau tempo não permitia o sobrevoo dos aviões.

Nessa situação, rompemos o ano de 1963. No 1º dia, um *Beech* e um T-6 tentaram o sobrevoo, mas não conseguiram e, somente no dia 2, houve lançamento com sucesso. Infelizmente, a bateria do Missavia dava sinal de exaustão, restringindo-se os contatos a um mínimo.

Por essa época, com o retorno de Lupércio, eu herdara a função de enfermeiro/médico e a caixa de medicamentos, bem como a tarefa de distribuir, uma vez por semana, o preventivo contra malária – uma pastilha de *Camoquin* para cada um dos civilizados. Essa questão de "civilizados" soa antipática e só é usada por mim para definir o subgrupo em questão – a convivência com esses irmãos da selva já nos dera muitas lições de humildade – e era forçoso reconhecer que, não só no domínio da natureza (afinal, na selva eles estavam no seu habitat natural, e nós, não), mas também no relacionamento, absolutamente sem malícia ou falsidade, pareciam crianças não contaminadas pelas mazelas da nossa civilização. Quanto ao seu chefe, chamado Yakutá, era um magnífico exemplo de líder que soube conquistar o respeito e admiração de todos – trabalhador, inteligente, comedido e discreto. Se todos os ditos civilizados tivessem as suas qualidades, o mundo seria outro.

Os trabalhos de construção das canoas e do estrado continuaram até o dia 7 de janeiro de 1963. Como não houvesse uma definição quanto à vinda do helicóptero, resolvemos que era chegada a hora de descer o rio, à procura de um local adequado para a construção da pista – o local teria que ser razoavelmente plano, além de ficar bem mais alto que o rio, para evitar inundações nas chuvas. A operação do rádio estava essencialmente restrita à escuta, uma vez que a transmissão consumia muita energia da bateria.

Assim, tomamos conhecimento de que um novo personagem participava dos acontecimentos – ouvíamos as transmissões de

Mapex Delta, falando de uma clareira às margens do *Rio Trombetas*. Com o tempo, viemos a entender que um grupo de paraquedistas do Exército tinha saltado em um ponto rio abaixo da posição em que nos encontrávamos. A denominação "Mapex" derivava de MAPuera EXpedição, e as estações que participavam da operação tinham todas um código de identificação: Mapex Alfa éramos nós, o Escalão Precursor; Mapex Beta era uma Estação em *Anauá*, uma pista auxiliar que fora aberta a meio caminho da nossa posição para Boa Vista. Mapex Gama operava de Boa Vista e Mapex Epsilon era a estação de Mr. Cláudio, um missionário americano que veio substituir o Sr. Neil Hawkins. Além desses, participavam da operação as Rádios Tiriós, Parima, Uaicás e Surucucu, bem como os aviões que prestavam apoio.

A descida do rio *Cafuini* foi iniciada no dia 8 de janeiro de 1963, terça-feira. De início o rio era muito estreito, havendo trechos em que se tinha que abrir caminho a facão, principalmente quando eram trechos pantanosos e sem grandes árvores, depois o rio foi ganhando mais água e, no terceiro dia, chegamos à primeira cachoeira. Antes porém, tivemos alguns sufocos, como quando passamos em baixo de uma árvore em cujo galho, debruçado sobre o rio, estava uma enorme *Surucucu de Fogo*! Silêncio geral. Remamos com o máximo de cuidado para fazer a curva à esquerda do rio, sem movimentos ou ruídos que atraíssem a atenção da cobra. Em outra ocasião, passávamos por um galho cheio de folhas, caído sobre o rio, quando Uichó, o feiticeiro, fitou-nos com os olhos arregalados, dizendo com voz contida: "OKOMOM, OKOMOM" e, "tchibum", dentro d'água. Olhei para os demais, tentando entender, quando o Santana disse, também, com os olhos arregalados: "CABA, CABA" e, "tchibum", dentro d'água – resolvi não esperar mais e pulei dentro d'água também. Atravessamos o trecho com o menor ruído e agitação possível e, quando estávamos a certa distância, voltamos para dentro do barco e fiquei sabendo que CABA significava marimbondo.

No terceiro dia, o rio já tinha adquirido um volume significativo e estávamos descendo um trecho de corredeiras, aliás, de uma beleza natural extasiante, e eu deplorava a falta de uma filmadora ou, pelo menos, uma máquina fotográfica. Então começamos a ouvir um ruído surdo, que foi aumentando à medida que continuávamos a descida – em determinado momento, deixamos o meio do rio e encostamos as canoas

na margem – agora já se ouvia o forte ruído das cachoeiras. Começou, então, uma operação que exigiu muita energia de todos nós – arrastar as canoas por dentro da mata, até um ponto abaixo das cachoeiras. Era o dia 10 de janeiro de 1963 e, nesse mesmo dia, o Maj Rocha observou um local que poderia vir a ser a futura pista – sempre que a margem apresentava uma certa uniformidade e um barranco alto, o Rocha mandava encostar e saía para inspecionar o terreno, mais afastado da margem. Assim foi em diversos pontos, ao longo da descida.

Por essa época, já não fazíamos mais contato via rádio com o mundo exterior, devido à bateria. No dia 11 de janeiro, fomos sobrevoados por um T-6, que fazia um voo de reconhecimento, para tentar encontrar-nos, mas não nos viu, apesar de estarmos no meio do rio – tentei, então, o uso do espelho que equipa os *kits* de sobrevivência no mar e, quando executava uma curva de pequena inclinação para o nosso lado, fiz incidir o reflexo do espelho no avião. De repente, o avião fez uma curva de grande inclinação para o nosso lado, reduziu o motor e começou uma descida acentuada pois ele tinha visto o reflexo do espelho, como mais tarde me relatou o Ten Bantel, piloto do T-6.

No dia 12 de janeiro, sábado, chegamos à cachoeira grande, a maior de todas, não tanto em altura, mas formando um leque de largura apreciável, bem visível do alto.

No dia 13 de janeiro, domingo, prosseguimos descendo sempre, com corredeiras e cachoeiras e, no dia 14, chegamos à última cachoeira. Já havíamos, então, encontrado um lugar, um pouco mais para cima, que agradou plenamente ao Maj Rocha: estava suficientemente acima do nível do rio, para não temer alagamento em tempo de chuvas, e, por outro lado, era aparentemente plano até mais de 1.000 metros de distância da margem – parecia ideal, era o local que procurávamos.

Entretanto havia o pessoal que saltara de paraquedas, que deveria estar a pouca distância rio abaixo e, pelo que tínhamos acompanhado pelo rádio, eles estavam trabalhando na clareira onde tinham saltado, para transformá-la em uma pista. O Maj Rocha explicou que não lhe parecia provável que a referida clareira fosse adequada para a pista, porque, nos locais onde crescem grandes árvores, normalmente o piso é firme, ao passo que as clareiras, na Amazônia, normalmente são terreno pantanoso ou alagadiço.

Entretanto, o grupo da *Clareira Pellegrino* (assim chamada por causa do Comandante dos paraquedistas, Capitão Pellegrino), parecia que tinha tomado a si, como uma questão de honra, transformar a clareira em uma pista de pouso para aviões. Quando lá chegamos, no dia 15 de janeiro, eles trabalhavam com enorme entusiasmo, cavando valetas de drenagem para escoar a água, quando das chuvas. Os paraquedistas tinham realmente um excelente preparo físico e trabalhavam por dois, cada um.

Entretanto, o Maj Rocha viu logo que as suas previsões se confirmavam: o local não era adequado. Tentou convencer o pessoal a deslocar-se para o local previamente encontrado rio acima, mas eles pediram um prazo para provar que ali poderiam descer aviões. O Maj Rocha, já estava convencido que aquilo não ia dar certo, mas não podia também obrigá-los a abandonar aquele sonho – a decepção seria grande e eles ficariam sempre achando que talvez tivesse dado certo – e tomou, então, uma decisão salomônica: o nosso grupo subiria o rio para iniciar o trabalho no local por ele designado, e os paraquedistas continuariam na clareira até que viesse uma chuva mais forte que, segundo a sua previsão, convenceria a todos. Entretanto, nós ficaríamos sem comunicação, devido à bateria descarregada. Foi, então, pedido a Boa Vista que mandasse uma bateria.

No dia seguinte, um T-6 sobrevoava a *Clareira Pellegrino* – havia chovido à noite e o terreno estava lamacento. De repente, o T-6 vem muito baixo, exatamente no eixo do local onde eu me encontrava – eu observava a passagem – quando, pouco antes de passar por cima de mim, uma coisa grande desprendeu-se do avião e veio diretamente na minha direção. O Anjo da Guarda estava vigilante e me fez dar um salto para o lado – Paf!! Um objeto grande e pesado enterrou-se no chão macio, até a metade do seu tamanho, exatamente no local onde eu estivera um segundo antes – era a bateria. Foi o momento de maior perigo que passei em toda a operação, foi por um triz.

No dia 24 de janeiro, já estávamos trabalhando na pista definitiva, chamada de *Uai Uai* por causa dos índios que estavam ajudando a sua construção, os quais, esperava-se, viriam a mudar-se para aquele local. Havia uma expectativa de que, construída a pista, a FAB passaria a pousar ali regularmente, e que seria implantada uma missão religiosa no

local, propiciando o funcionamento do Trinômio FAB-Missionário-Índio, tudo favorecendo o retorno dos nossos índios que haviam abandonado o território brasileiro.

Foi construído um alojamento de caráter mais permanente, embora dentro da mesma concepção dos de viagem; o rio oferecia bastante peixe, principalmente piranhas, e uma grande pedra tinha ocasionalmente banhistas de um lado e pescadores do outro, cada um exercendo a sua atividade. O Maj Rocha delimitou o eixo da pista e as grandes árvores, que caracterizam o solo firme, começaram a ser derrubadas. Um trabalho ainda maior constituía a remoção dos galhos e troncos do eixo da pista, porém, realmente mais estafante era a remoção dos tocos e raízes, que tinham que ser desenterrados para que futuramente o seu apodrecimento não ocasionasse afundamentos na pista. Foi uma época de muito trabalho braçal, as mãos ficaram calejadas e nós todos adquirimos maior vigor físico.

Nossa capacidade de comunicação, que estivera zerada, passou a ter redundância – é que chegou Mr. Cláudio, o missionário, trazendo a estação Mapex Epsilon. Mr. Cláudio era um típico americano, alto, louro e de olhos azuis – ele falava um pouco de português, algo de *Uai Uai* e, naturalmente, o inglês. Nós também já tínhamos aprendido algumas palavras do *Uai Uai*, de modo que a comunicação se dava através de uma bizarra mistura das três línguas.

Com a ajuda do Mr. Cláudio, foi possível organizar um pequeno glossário com as expressões mais utilizadas no idioma *Uai Uai*, que se encontra em anexo. Ele explicou-me que viviam em *Kana Shen* cerca de 350 índios de diversas tribos. Os *Uai Uai*s são todos originários do Brasil, tendo o êxodo começado há cerca de 45 anos, devido a guerras entre as tribos. As principais tribos presentes em *Kana Shen*, com a respectiva região de origem eram:

- Wai Wai – Rio Tawini (Alto Mapuera).
- Mawayana – Alto Mapuera.
- Shedeu* – Baixo Mapuera.
- Hiskalayana* – Rio Nhamundá.

* Têm a mesma língua.

Enquanto prosseguiam os trabalhos, acompanhávamos, pelo rádio, os acontecimentos na *Clareira Pellegrino* – no dia 31 de janeiro, o Ten Bantel pousou com o L-6 na *Clareira Pellegrino*, porém, devido à maciez da pista, pilonou[1] no final da corrida de pouso. Não podendo retornar, uma vez que o avião ficou danificado, o Ten Bantel subiu o rio e, em 2 de fevereiro, estava conosco em *Uai Uai*, recebendo logo um machado, para participar dos trabalhos. No dia 3 de fevereiro, chegou a *Uai Uai* uma parte da equipe de paraquedistas. Os trabalhos prosseguiam, e, nos dias 7, 8 e 9 de fevereiro, choveu bastante na região, notando-se uma elevação significativa no nível do rio.

Como estávamos frequentemente sujeitos à exposição de chuvas, guardávamos a nossa bagagem pessoal (roupas, escova de dente etc.) em sacos "encauchados" (tratados com borracha, que os tornava impermeáveis). Esses sacos ficavam no chão, próximos à rede de cada um. Uma manhã, ao retirar a escova de dente, veio junto um "passageiro" indesejável – um escorpião, caminhando placidamente na minha mão. Foi um grande alívio despejá-lo de lá.

Em uma das viagens, voltando da *Clareira Pellegrino*, estávamos remando contra a correnteza quando subitamente um dos índios nos alertou para um movimento na superfície do rio – uma cobra enorme, possivelmente uma *Sucuri,* vinha serpeando à flor d'água, diretamente em nossa direção, certamente com intenções de fazer uma refeição. Cabe agora explicar que as nossas canoas tinham apenas alguns dedos de costado acima da superfície da água e, assim, em questão de segundos, poderíamos ter dentro da canoa um companheiro de viagem de duvidosas intenções. Milagrosamente, a nossa canoa pareceu virar uma lancha, tal a rapidez com que passamos a remar, de tal forma que conseguimos deixar para trás o indesejável "quase passageiro".

No dia 13 de fevereiro, soubemos que o Cel Camarão havia pousado na *Clareira Pellegrino*, de L-19, trazendo socorro para o L-6. O Maj Rocha partiu imediatamente para a *Clareira Pellegrino*, lá chegando

---

[1] *Situação em que a aeronave, após o pouso, eleva a cauda e baixa o nariz, fazendo com que a hélice toque o solo.*

no dia seguinte. Ficou evidente que a pista não oferecia condições de decolagem, e, então, o Cel Camarão solicitou o lançamento de algumas placas metálicas, para cobrir os trechos menos firmes. Beneficiado por uma estiagem de alguns dias, conseguiu decolar para *Anauá,* o mesmo fazendo o L-6. Entretanto, ficou definido que a *Clareira Pellegrino* não se prestava para uma operação permanente, já que, apesar do trabalho titânico dos paraquedistas e sua bela rede de drenagem, quando chovia forte, toda a clareira virava um lago, com dois palmos de água.

Em *Uai Uai,* prosseguiam os trabalhos, agora com um problema adicional: a comida acabou no dia 16 de fevereiro – um sábado. Ora, trabalhar no pesado, sem uma alimentação adequada não é possível. Assim, reduzimos o ritmo, aumentando as equipes de caçadores que saíam para buscar carne – infelizmente, já não se encontrava muita caça perto do acampamento, pois a nossa presença ia afastando os animais selvagens. Essa situação foi agravada, e muito, pela utilização de explosivos pelos paraquedistas, na tentativa, sem muito sucesso, de derrubar árvores colocando o explosivo em baixo das raízes. Por isso, os caçadores precisavam afastar-se muito até encontrar alguma caça.

Um belo dia, os índios capturaram um jacaré, animal não muito abundante na região. Com a falta de alimentos, os índios não desprezaram essa fonte de proteínas e, chegando ao acampamento, foi feita a partilha: os "Civilizados" ganharam a cauda, de onde se tiram belas postas que se assemelham ao sabor do peixe, e os índios ficaram com o resto. Aquela noite foi particularmente animada na tenda dos índios, que ficaram até tarde conversando e rindo em torno da fogueira – sobre o fogo, as tripas do jacaré, aparentemente consideradas uma iguaria, eram assadas e consumidas com grande satisfação.

No dia seguinte, grande número de índios não compareceu ao trabalho – estavam doentes, com tremendas cólicas, por causa do banquete da véspera. Com a pouca comida disponível, a necessidade fez com que os caçadores fossem menos seletivos – o que caía na rede, era peixe – então, às vezes, traziam também um macaco. Entretanto, quando um deles estava no espeto, alguns dos companheiros se abstinham de provar da sua carne – afastavam-se visivelmente emocionados – é que o macaquinho lembrava demais a aparência de uma criança.

Foram cinco dias sem comida, apenas sopas ralas de caça ou peixe. Finalmente, no dia 20 de fevereiro, um bimotor conseguiu sobrevoar *Uai Uai*, era o C-45 2871, que lançou víveres. Eram lançados também outros materiais solicitados, de higiene pessoal e de cozinha, além dos inevitáveis cigarros – os fumantes ficavam estressadíssimos quando acabava o estoque, fumando até casca de árvore. Como não sou fumante e diante da insistência para que eu pedisse alguma coisa, pedi que mandassem um saco de balas (de chupar, não de atirar), o que causou enorme hilariedade no pessoal (os civilizados, bem entendido). Mas os índios participaram, com muito gosto, do consumo dessas guloseimas, que se constituíram em mais um fator de integração entre nós.

Retomamos os trabalhos normais, que culminaram com o pouso, no dia 2 de março de 1963, do Ten Aildon, pilotando o L-19 e trazendo o Cabo Lupércio, já recuperado do problema no pé. O Lupércio ficou, e o Aildon levou o primeiro de nós, creio que foi o Cap Pellegrino. No dia seguinte, foi a minha vez, e devo confessar que senti um aperto no coração, quando o L-19 3065 elevou-se nos ares, e pude ver, em outra perspectiva, o resultado de tanto trabalho – era decepcionante ver como era pequeno o campo, em meio à imensidão da selva. Seguimos para *Anauá* onde, assim que saltamos do avião, me foi confiado o T-6 1242, a fim de participar do esquema de evacuação dos outros companheiros da expedição. O Aildon ia tirando o pessoal do *Uai Uai* e os levava até *Gunn's Strip*, de L-19. De lá, eu os levava para *Anauá* e, mais tarde, para Boa Vista. A razão era que, primeiramente, o T-6 ainda não podia pousar em *Uai Uai*, devido às dimensões reduzidas da pista e, em segundo lugar, porque, assim, dava para tirar mais gente de lá, por dia. Alguns dias depois, o Ten Aildon, piloto de habilidade excepcional, pousou em *Uai Uai*, embora a pista ainda estivesse bastante curta e o piso irregular fizesse a operação ser marginal – com pouca margem de segurança.

No dia 15 de março de 1963, retornei a *Uai Uai*, meu primeiro retorno. Saindo de Boa Vista, fiz escalas em *Anauá* e *Gunn's Strip* (nessa época passamos a utilizar o nome *Anônimo*, pois as nossas conversas pelo rádio haviam sido ouvidas do lado de lá, e houve um protesto, mas, enfim, operando em Anônimo, tudo bem). Então, em *Anônimo* peguei dois índios *Uai Uai* e, no retorno, levaríamos substitutos para os evacuados e mantimentos. O T-6, aliviado de parte do seu equipamento de rádio e de navegação, se tornara um cargueiro eficiente. Fomos para a nossa pista e, ao entrarmos na reta final, com todo o flape baixado e

pendurado no motor, achei a pista pequena e muito estreita, com os enormes montes de toros de cada lado e, na outra cabeceira, uma parede de árvores, significando que não haveria a possibilidade de arremetida. Tocamos o solo irregular e o avião pulava, querendo sair da reta e investir contra os toros. Finalmente, o avião parou, depois de utilizar quase toda a pista. Até para fazer os 180º, foi preciso muito cuidado para não bater com a cauda nos toros. Em suma, uma operação trabalhosa, perigosa e onde todo o cuidado era pouco. Esse tipo de operação continuou até que foi autorizado o meu retorno a Belém, no dia 9 de abril de 1963.

E, para minha surpresa, anos depois, voando pela EMBRAER, sobrevoei o local onde toda essa aventura teve palco e, com uma ponta de tristeza, constatei que só restavam lembranças, pois o local estava abandonado à própria sorte, e a selva já começava a tomar conta do que tinha sido seu um dia.

Roraima (RR) - 1963: Ten Aildon, Chefe Yakutá, Cb Lupércio e Ten Gellers

Anexo 1 – Componentes da Missão

Escalão Precursor: Major Rocha, Tenente-Aviador Gellers, Segundo-Sargento Nery, Cabo Lupércio, Civil Santana e Civil Alonso.

Paraquedistas: Capitão Pellegrino, Sargento Amarante, Sargento Cruz Filho, Sargento Ferreira, Sargento Aloísio, Sargento Genival, Sargento Nogueira Jr e Cabo Salomão.

Escalão Nativo: Yakutá (chefe), Tcharamtcha (velho), Uichó (feiticeiro), Manaká (forte), Tamhaua (malandro), Shikita (jovem), Kumara, Pistã (jovem), Manaua, Turpa, Sushe, e outros.

Nota do Editor

Ao receber o presente relato, constatei uma feliz coincidência pelo fato de que, em 22 de maio de 1972, realizei uma missão que, decolando de Cachoeira da Porteira – PA, consistia em lançar, de helicóptero, uma equipe para iniciar um trabalho de "reabrir a pista de Uai-Uai". A missão foi liderada pelo então Maj Brig Camarão, Comandante do I Comando Aéreo Regional (I COMAR), a bordo de uma aeronave C-95 Bandeirante (somente ele sabia a localização exata do local da pista de Uai Uai). Eu o seguia como copiloto (o piloto era o então Capitão-Aviador Dellamora) no helicóptero UH-1H matrícula FAB 8662 e, voando acima de nós, uma aeronave CA-10 Catalina do 1º Esquadrão de Transporte Aéreo (1º ETA), com a missão de vigilância e apoio SAR para o caso de algum pouso forçado na selva. Desembarcamos o pessoal em uma mini clareira – apontada via rádio pelo próprio Brig Camarão – e prosseguimos para Tiriós, nossa escala prevista para reabastecimento e base de operações para levar suprimento aos homens lançados na selva. A missão continuou até a pista ficar em condições de uso.

Em recente contato com o Comandante do I COMAR, foram obtidos os seguintes registros do aeródromo, feitos em 18 de setembro de 1991, que resultaram no seu cadastramento, em 25 de setembro daquele ano:

Denominação	Way-Way
Município	Oriximiná – PA
Proprietário	Fundação Nacional do Índio
Altitude do ponto mais elevado da pista	76 m
Coordenadas Geográficas	latitude – 00º41´30"S longitude – 057º59´00"W
Dimensões da pista de pouso	1.100 m
Tipo de piso	solo laterítico (piçarra)
Localidade mais próxima	Vila Cachoeira da Porteira – PA (110 km direto, 145 km, em via fluvial)

Segundo pesquisa feita no histórico do 1º Esquadrão de Transporte Aéreo (ETA 1), o último pouso de aeronave daquele Esquadrão em Way-Way foi em 1995. A partir de 18 de dezembro de 2003, data de vencimento da última renovação de cadastro feita pelo I COMAR, o aeródromo passou à situação de interditado. Atualmente, de acordo com a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a competência para legislar sobre o registro de aeródromos públicos e privados passou àquele órgão.

O autor é Coronel-Aviador Reformado, graduado em Engenharia Aeronáutica pelo ITA em 1970 e foi piloto de ensaios na EMBRAER.

O Instituto de Geografia e História Militar do Brasil em seus 75 anos: passado e presente

Paulo André Leira Parente[1]

A fundação do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB) tem origem na Sociedade Militar Brasileira de História e Geografia, criada em 7 de novembro de 1936, no Clube Militar, por um grupo de oficiais idealistas, intelectuais e, acima de tudo, nacionalistas. Em 15 de novembro de 1938, temos a notícia do início das atividades socioculturais da Sociedade, nesta data, já denominada Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

Dentre a atuação dos sócios fundadores que se reuniram no Clube Militar, cabe destacar a liderança exercida pelo Capitão Severino Sombra que buscava, com a criação do Instituto, um espaço para o desenvolvimento dos estudos no campo da história militar brasileira, tendo em vista sua relevância para a formação intelectual e profissional do oficial militar brasileiro e, de uma forma geral, para a compreensão da evolução histórica do Brasil. Nas palavras do próprio Severino Sombra: "O esquecimento do passado, as rupturas com a tradição, a ignorância da História Nacional são elementos decisivos na descaracterização dos povos, na sua assimilação por outros e no enfraquecimento do organismo nacional".

Por sua atualidade e dimensão maior, que permanecem ainda nos dias em que vivemos, tais palavras merecem algumas reflexões, particularmente do ponto de vista do historiador envolvido com o estudo da história das instituições brasileiras. São palavras que permitem ao historiador, preocupado com a formação do Brasil Contemporâneo,

---

[1] *Nota do editor: palavras proferidas na solenidade comemorativa aos 75 anos do IGHMB, no dia 8 nov 2011.*

oferecer algumas considerações comparativas entre o contexto histórico brasileiro, no qual viveram os sócios fundadores do Instituto (aquele da República Velha e da Era Vargas), e o momento atual, no qual damos prosseguimento à obra intelectual e institucional de Severino Sombra e dos demais confrades fundadores desta instituição de cultura que nos agrega em torno de ideais e esperanças de um Brasil próspero e pacífico para todos.

Em seu registro da sessão fundadora da Sociedade Militar Brasileira de História e Geografia, o Cap Severino Sombra indica o "esquecimento do passado" como prejudicial para a nação brasileira. São palavras lúcidas que mantêm sua validade e pertinência quando, hoje, comemoramos os 75 anos do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. O tempo que nos separa desta reunião fundadora não diminuiu a relevância daquilo que foi dito e ficou registrado. São palavras que permanecem atuais.

O esquecimento é uma das qualidades da Memória individual ou social. É um tema de estudo complexo, polissêmico e multidisciplinar no campo das ciências humanas e sociais e, destacadamente, da História. Na vida quotidiana, "esquecer" é um ato rotineiro. Pode permitir a alguém seguir em frente superando adversidades com a elaboração de novos projetos de renovação da vida. Entretanto, na vida social, o que envolve a dimensão da história e do conhecimento histórico, o "esquecimento do passado", como indicou Severino Sombra, significa uma ruptura em nossa compreensão do presente.

Para o historiador, conhecer o passado permite atingir a compreensão de como se formou o presente. O conhecimento do passado permite a uma sociedade conhecer a sua trajetória no tempo e no espaço que ocupa e desenvolve ao qual nos habituamos a chamar de país. Assim, por meio do conhecimento do passado histórico, é possível avaliar as opções que se ofereceram a uma nação e como se formou o seu presente, visto que, a realidade histórica é construída socialmente e não se apresenta como um dado da natureza indiferente à ação humana. O presente que vivemos poderia ser outro.

Conforme nos ensina o pensador da modernidade contemporânea Ortega y Gasset, referindo-se à construção social da realidade: "O Homem não tem natureza, mas, sim, tradição". Assim, conhecer o

passado significa compreender como uma sociedade chegou aos dias atuais, como se desenvolveu no tempo social, como organizou sua cultura, como se formaram suas crenças e valores. A história, e não o esquecimento, permite elucidar estas questões, daí sua importância cada vez maior para a compreensão do mundo contemporâneo que envolve a realidade brasileira.

A consciência de pertencer a um passado comum, adquirida através da história e da memória social, é, justamente, um dos mais sólidos atributos da identidade nacional de um povo. A história oferece muitos exemplos que demonstram a possibilidade de existência de países que convivem internamente com línguas variadas, confissões religiosas diversas, costumes e culturas diferentes. Entretanto, não há notícia histórica de um povo que tenha formado seu país ou sua identidade nacional sem um passado comum, cuja trajetória é compreendida através da história.

Severino Sombra, ao destacar a importância da história militar para a história pátria, em sua dimensão nacional e, não, particularizada ou regional, buscava aprofundar o conhecimento da contribuição das instituições militares para a formação do Estado, das instituições e da nacionalidade brasileira. A geração do Cap Severino Sombra e dos demais fundadores do Instituto foi justamente aquela que instituiu a nacionalidade brasileira como seu tema principal de estudos e preocupação. Foi a geração que procurou pensar o Brasil a partir de um esforço intelectual que buscou a definição de "brasilidade" e a compreensão da realidade nacional, seja na literatura, artes, reflexão filosófica, pensamento jurídico, ciências humanas e sociais, dentre tantos outros aspectos que poderiam ser mencionados. Na primeira metade do século XX, no Brasil, no período que se estende entre a República Velha e a Era Vargas, observamos o surgimento de uma produção intelectual cujo compromisso em comum foi "pensar o Brasil", a partir de sua história, cultura, economia, geografia, ciência, música e suas gentes.

Esta produção intelectual, muito rica, aliás, ainda hoje influência os estudos historiográficos, as pesquisas acadêmicas e a formação dos cientistas sociais brasileiros. Para além da atuação das elites políticas dirigentes, pois este movimento não dependeu necessariamente de

seus interesses, a "brasilidade" passou a uma condição de protagonista em obras muito variadas em sua teorização científica, artística ou literária, mas que continham um objeto de estudo comum, conforme identificamos na produção intelectual de autores ou pensadores tão distintos quanto Manuel Bonfim, Alberto Torres, Gustavo Barroso, Rodrigo Mello Franco de Andrade, Afonso Arinos, Mário de Andrade, Villa Lobos, Tasso Fragoso, Gilberto Freire, Sérgio Buarque de Holanda, Euclides da Cunha e Fernando de Azevedo.

Mesmo correndo o risco de esquecimento imperdoável de alguns nomes, não poderíamos deixar de citar estes, dentre tantos outros, para realçar a nossa reflexão. Em que pese a permanência histórica de uma sociedade tradicional expressa em costumes sociais, práticas políticas e ideário cultural, já podemos observar uma nova construção da brasilidade. Progressivamente o novo ocupou seu espaço e modernizou a tradição.

Respeitar a tradição não é apenas cultuar o passado. Respeitar a tradição significa, também, criar as condições para que uma sociedade nacional sobreviva no tempo histórico, cujas mudanças são, muitas vezes, adversas. Significa criar uma continuidade entre o passado e o futuro por meio de um projeto de estado e de nacionalidade. No período histórico de criação do Instituto, há 75 anos, as elites políticas que dirigiam o estado brasileiro, controlado a partir da atuação dos principais grupos políticos regionais, estaduais e nacionais que controlavam as instituições políticas, não foram capazes de construir um projeto político e de estado na exata dimensão da realidade e do interesse nacional. Não perceberam a importância imediata e de longo prazo que exigia a formulação deste projeto de estado e de nação, tendo em vista a prosperidade e o crescimento do Brasil. Talvez, justamente neste curto período da história do Brasil, as elites políticas dirigentes da nação tenham "envelhecido", e a República que nasceu moderna, ao final do século XIX, tenha rapidamente se tornado "Velha".

Assim, progressivamente, os avanços alcançados sob a liderança do projeto político republicano, moderno até então, conviveram com as práticas corrompidas da política oligárquica, do "coronelismo", das trocas de interesses políticos mesquinhos, da demagogia, do paternalismo, do andonismo local, da judicialização da política, da personalização do poder, da compra de votos, da corrupção eleitoral

e das instituições da política e do estado. Entretanto, cabe ressaltar que, no âmbito da sociedade e de algumas instituições brasileiras, observamos iniciativas que se encontram no ponto de inflexão do Brasil contemporâneo. Dentre elas, destacamos as instituições militares e as academias, que buscaram apresentar soluções aos problemas nacionais, mesmo que nem sempre tenham sido ouvidas.

O Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, ao longo de sua existência nestes 75 anos, promoveu uma reflexão profunda sobre temas diversos relacionados com a história e a geografia militar, o estudo das guerras e dos conflitos, a geopolítica, a sociologia, o ensino e a psicologia militar, em síntese, refletiu sobre as instituições militares e seu papel na vida nacional.

Por meio da publicação de sua Revista especializada, de sua conferência semanal, em sua presença constante nas escolas e instituições militares e civis nas quais divulga a história militar brasileira, preferencialmente, em sua participação em eventos de âmbito internacional, em congressos de história militar, na parceria com a Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) e, um pouco depois, com a Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL) – que possibilitou a criação e funcionamento pleno do primeiro Curso de Especialização em História Militar do Brasil, em modalidade presencial e à distância – e, mais recentemente, com o sucesso alcançado com as atividades desenvolvidas pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas em História Militar (NEPHIM), o Instituto promoveu o diálogo e atuou em prol do debate entre estudiosos e pesquisadores diversos oriundos de instituições militares ou civis, academias e universidades.

Hoje, o Instituto de Geografia e História Militar do Brasil reside na Casa Histórica de Deodoro, no Campo de Santana, um privilegiado "Lugar de Memória" das instituições políticas e militares, cuja atuação se confunde com o próprio projeto republicano brasileiro.

Como lugar de memória e da história, o Instituto de Geografia e História Militar do Brasil é uma instituição complexa. Em sua relação com o passado, expressa a memória coletiva de seus membros que se confunde, muitas vezes, com a memória social e a história da formação da identidade brasileira: suas origens, heróis, evolução no tempo

e tradição formada a partir da elaboração de um passado simbólico relevante para a identidade nacional.

Em sua relação com o presente, expressa o papel relevante das instituições de cultura e história na coesão da nacionalidade brasileira. Em sua relação com o futuro, expressa a "preservação de uma tradição", como lembrou Severino Sombra, capaz de promover sua sobrevivência, atualizar e formular novos projetos para o destino nacional.

O autor, Professor Associado na UNIRIO, é graduado em História, Mestre em História Antiga e Medieval, Doutor em História Social pela UFRJ, com pós-doutorado em História pela UFF.

No Campo da Intelectualização, uma nova postura para a FAB: um Plano Educacional Permanente

Lauro Ney Menezes

A grande quantidade (e que aumenta dia a dia) de nossos Oficiais e Subalternos que voltou a frequentar os bancos universitários, nos últimos tempos, já parece merecer um estudo de suas razões no seio da Força Aérea. Não que haja "erro cometido" na opção profissional, mas, sendo fato inusitado (como se pretende demonstrar), parece realmente merecer uma análise... E, talvez, uma tomada de posição ou mudança de atitude da Organização.

Para um antigo mestre-escola, já acostumado aos brados e lamúrias dos nossos estudantes nas fainas da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica (EAOAR) ou da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), é difícil entender como esse elevado contingente se submete, passiva e pacificamente, a um novo processo escolar, a ele dedicando suas minguadas horas de lazer ou de convívio com a família!

Tentando arrazoar sobre o fenômeno (invulgar, em termos numéricos), concluímos que parece ser um problema relacionado com o processo educacional em curso. Ou melhor, com a **inexistência** de um Plano Educacional Permanente para os nossos Quadros. Um Plano que esteja **permanentemente presente** durante o transcurso de toda a carreira, e, não, **episodicamente,** como é a volta aos bancos escolares, atualmente prevista nos regulamentos. E, talvez mais ainda, um Plano Educacional coerente com aquilo que se pratica em todo o mundo civilizado e que abrange os profissionais das armas, sem exceções, *vis-a-vis* às imposições da carreira face à guerra aérea moderna.

Enfrentemos os fatos. A nossa FAB foi criada em período de guerra e, na realidade, o que fizeram nossos antepassados e pioneiros foi "pôr de pé" uma Organização Militar que, desde aquela data e até hoje, continua a ter uma destinação mesclada dentro do panorama

militar brasileiro: desenvolvimentismo(?). Encurraladas nesse contexto, as escolas de formação e até a Academia da Força Aérea (AFA), que durante diversas gerações de Alunos e Cadetes (e mesmo até hoje) se viram às voltas com currículos variáveis e de objetivação dúbia (decorrente da mencionada "destinação mesclada")... "não teriam garantido aos seus Aspirantes e Graduados, nessas seis décadas, uma formação intelectual e atualizada, que viesse a assegurar o necessário embasamento e a abertura desejada para garantir a aquisição de novos e imprescindíveis conhecimentos para a carreira, visando os anos 2000, século da robótica e informática." Mesmo não sendo totalmente verdade, pelo menos, essa é a avaliação que todos fazem.

Tentando estimular o gosto pelo voo, alguns (-curioso!-) colocam em dúvida a importância e a prioridade dessa busca pelo aprimoramento intelectual **continuado e atualizado** no soldado do ar dos anos 2000. Com essa visão, é criada uma mentalidade de "*sui generis*" no espírito do plantel de Oficiais e Subalternos jovens, e oposta àquela que se impõe, até mesmo, à mocidade escolar do mundo e dos dias de hoje: voar é adquirir elevação de nível?

Além disso, as Unidades Aéreas de Instrução, recipiendárias dos Oficiais e Subalternos recém-graduados, com problemas típicos de reduzidos efetivos, de orçamento, de manutenção e suprimento, além do engajamento no programa Operacional que lhes compete, nem sempre conseguem garantir aos seus Estagiários **nada** que esteja **além** das "exigências mínimas" (?) para o desenvolvimento de carreira. Com isso, pouco (ou, na realidade, quase nada) é dedicado às atividades intelectuais curriculares e extracurriculares.

Por outro lado, engajados na execução dos Programas de Voo e de manutenção do estado operacional de suas tripulações, as Unidades Aéreas de Emprego quase sempre são compelidas a deixar para o plano secundário o Programa de Instrução Terrestre (Acadêmico) que lhes cabe. Além disso, não existindo um compromisso tácito entre o escalão subordinado e o escalão superior, com relação ao cumprimento de mínimos acadêmicos, quase sempre essas manifestações de caráter intelectual caem no rol das matérias de menor prioridade. Ou até no esquecimento... Atividades acadêmicas pós-graduação? Nem falar...

Mesmo considerando a dificuldade de fazer negar a inexorabilidade dos elementos antes citados, há que se convir que os homens de armas mais ávidos, criados sob a égide de tal conjuntura e sem estar sendo conduzidos e/ou motivados para a busca de um melhor **nível cultural**, optam pela marcha na direção dos bancos universitários, por decisão própria. Será uma fuga, uma compensação íntima ou uma vontade coletiva insatisfeita?

Cumpre pesquisar...

Embora a realidade seja, seguramente, menos cruel do que a que acima descrevemos, as nossas poucas bibliotecas testemunham que os nossos homens de uniforme pouco leem, o que nos fornece mais elementos para sustentar a tese. Nem mesmo os livros de aviação ou relacionados com a profissão parecem despertar maior interesse. O que parece estranho. Mas, neste caso, o desconhecimento de uma língua estrangeira, que propicie leitura de bibliografia importada, é um sério agravante, o que, de alguma forma, poderia justificar a ausência de leitores, já que **aeronáutica e espaço** são, prioritariamente, impressos em outra língua, que não o português. Cumpre, pois, dominar outro idioma e isso, mais uma vez, só através do aprendizado. Com um clima desse tipo, todas as tentativas de assegurar uma aquisição continuada de conhecimentos (mesmo que ela seja **diretamente** relacionada com o trabalho que está sendo realizado naquele imediato momento), têm tido pouco sucesso... Com isso, o nível cultural fica estagnado no anterior...

Aparece, então, um brado de interrogação e alerta: estará, **até mesmo**, a curiosidade profissional desaparecendo?

Assim, inseridos nesse panorama, com orientação cultural institucionalmente dirigida, os Oficiais ascendem aos primeiros postos da carreira sem carregarem, de um para o outro, a bagagem de cultura e conhecimentos fundamentais que, *"in totum"*, obrigatoriamente já deveriam possuir. Nesta fase chegam a assumir pequenos Comandos e Chefias. Caberia aqui, além disso, alguma consideração quanto ao nível de conhecimentos técnicos e táticos que possuem. E aqueles relacionados com a psicologia aplicada, relações humanas e inter-relações sociais?

E é a partir desse estágio na carreira que um grande número de Oficiais e Subalternos, principalmente dos postos intermediários, inteiramente conscientes do espaço vazio intelectual a preencher, estimulados por uma vontade de vencer a "inércia e o *status-quo*" passam a dedicar o seu pouquíssimo tempo disponível, fora de seus horários de trabalho, a **cursos nas Universidades**! E o fazem até mesmo nos penosos cursos noturnos! Sem que essa possa ser considerada uma escolha errônea, demonstra "autodidatismo sem orientação" ou "formação intelectual autogestionada". E onde fica a Organização?

Urge, parece, adotar uma medida corretiva, talvez estabelecendo um Plano Educacional Permanente para a Força Aérea que, praticada de forma somatória, curricular e extracurricularmente, permita o incremento no domínio da intelectualização dos nossos homens e atenda, ao mesmo tempo, aos impulsos dos mais motivados e de maior potencialidade e – por que não? – a alguns dos muitos reclamos da própria Força...

Para tanto, o primeiro e imprescindível passo será o de fixar com clareza e perenidade os objetivos ("o para quê") a atingir na formação dos nossos homens, definindo perfis, estabelecendo métodos de desenvolvimento de potencialidades, de avaliação de desempenho e mérito, fixando níveis a atingir, coerentes com as exigências do serviço, nivelando o plantel humano por cima (e, não, por baixo), estimulando os mais capazes a permanecer nos Quadros e eliminando, em qualquer fase do processo, os reconhecidamente incapazes, indesejáveis e desajustados.

Encerraria-se, assim, de uma vez por todas, a famosa e envelhecida questão até hoje não respondida: "formar homens para a AERONÁUTICA ou para a FORÇA AÉREA?" Em suma, ir ao que chamamos "começo de tudo": os currículos das Escolas de Formação.

No caso da AFA, por exemplo, até hoje a Organização vive o dilema entre dar aos Cadetes uma formação voltada para as ciências sociais (já que ele comandará homens) ou para as ciências exatas (já que ele será o gestor de sistemas complexos). Ou, pior ainda, assegurar os critérios necessários para que, ao ser desligado, o elemento tenha facilitado sua retomada escolar na vida civil, neste caso, trabalhando para aqueles que **não** ficam conosco em detrimento dos que **ficam**!!! E o currículo da Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR), pulverizado em mais de 25 cursos diferentes, não seria também um sinal?

Após isso, dar partida a um Plano dessa natureza parece ser apenas questão de compatibilizar a montagem dos Programas de Instrução Terrestre das Unidades com as iniciativas tomadas por algumas Escolas e Unidades da FAB e, ainda, com as iniciativas individuais, unificando, no seu cerne, todo o processo educacional, encadeando-o, passo a passo, e em todo o espectro da carreira, sem **solução de continuidade**. Em suma, um trabalho **permanente** que jamais se **interrompe**, independentemente do posto, graduação, função ou local de trabalho: uma "*all training Air Force*"!

Esse Plano Educacional Permanente para a Força Aérea permitirá preencher, *a posteriori*, os claros por ventura existentes nos currículos da AFA, nos Programas de Instrução Terrestre das Unidades Aéreas, no currículos acadêmicos da EEAR, do Curso Especial de Saúde, da EAOAR, da ECEMAR e outros, fazendo uma acomodação de assuntos de interesse geral e institucional, eliminando alguma superposição de currículos... buscando obter a tão desejada compatibilização e, também, a aspirada complementação cultural, propiciando o desenvolvimento dos recursos humanos da FAB, permitindo a fuga desse "processo de grilhões" que constrange a criatividade e a plasticidade que caracterizam a educação moderna.

Como se desenvolveria, então, o processo?

Com uma **sólida e atualizada** base acadêmica, os Aspirantes-a-Oficial e Graduados seriam entregues às Unidades de Transição, imbuídos de uma atitude intelectual receptiva que garantirá, não só o autoaprimoramento como a absorção tácita de novos conhecimentos, quer no campo das ciências sociais, ciências exatas ou no campo de técnica aplicada à profissão das armas.

Nesta fase, percorrerão os primeiros postos da carreira sob a ação de um programa educativo misto de cultura geral e cultura técnico-militar e que poderá, até, ser ministrado por correspondência, em alguns assuntos, mas sempre em paralelo com uma atividade curricular institucional. Não haveria, portanto, os espaços abertos entre os Cursos regulares: estariam **todos eles** ocupados **pelo Plano**... E **com o Plano**! Caberá às Organizações tomar diversas providências necessárias, fazendo cumprir o que já prescrevem os Regulamentos: as bibliotecas

deverão ser mantidas à altura do **Plano** e as determinações contidas nas Diretrizes Anuais de Instrução devem ser cumpridas rigorosamente.

Ainda inserido no contexto do **Plano**, caberia listar a bibliografia recomendada e que venha de encontro aos objetivos do mesmo **Plano** facilitando, inclusive, à aquisição da própria literatura ou documentação. O gosto pela leitura, deve ser incrementado por meio de exposições bibliográficas, circulação periódica de livros, campanhas educativas etc.

Além disso, as Bases Aéreas desenvolveriam um programa de palestras, de desenvolvimento de teses, painéis, entrevistas didáticas etc., abordando temas relacionados com a carreira e com o **Plano**, sempre em um crescendo... Para esses trabalhos, a comunidade universitária civil poderia vir a ser convidada para participar.

Para aqueles cuja potencialidade transcendesse os padrões normais, a Força poderia patrocinar a cessão de bolsas em Universidades, zelando para que, nesse caso, as áreas escolhidas fossem de **interesse direto** da FAB e não só do indivíduo. Com isso, eliminar-se-á o chamado "autodidatismo desorientado"...

Ascendendo dentro do **Plano**, o Oficial seria entregue à EAOAR, onde tomaria conhecimento dos problemas e assuntos da alçada de pequenos Comandos e Chefias. Dentro de um currículo altamente flexível e extremamente compacto, o Oficial seria preparado para solucionar pequenos temas táticos, estimulado a debater a doutrina de emprego da Arma Aérea, a Organização e a Administração, eliminando, evidentemente, as matérias já antes tratadas na execução do **Plano Educacional Permanente** e, por conseguinte, reduzindo a permanência do Oficial fora de sua sede para atender às exigências dos Cursos Regulares.

Essa fase já exigiria um processo seletivo. Dos instruendos seriam indicados os futuros Instrutores das Escolas, assim como os indicados para cursar as Escolas de nível Estado-Maior ou curso de pós-graduação em Universidades civis.

De volta à tropa, o Oficial ficaria ainda sujeito à ação do **Plano Educacional Permanente**, por meio de processo estabelecido *a priori* (que pode ser até por correspondência), até que seja encaminhado aos cursos de nível Estado-Maior.

As Escolas de Estado-Maior e as de Alto Nível representam a síntese de elaboração do pensamento militar. Das suas pesquisas, estudos e análises, devem frutificar as normas que pautem as doutrinas do emprego, execução e administração. Para bem cumprir seus altos propósitos, a essas Escolas caberia estabelecer um processo altamente seletivo para admissão dos seus membros permanentes, consequentemente, dos homens que, no futuro, "regerão" o **Plano Educacional Permanente**. Esse **Plano** seria, assim, um "circuito fechado" funcionando por **consenso** e não institucionalizadamente (em tese), e que garantiria uma orientação e ampliação intelectual, permitindo o que a Força Aérea Brasileira, *en masse* percebidamente já requer: uma ação educativa **permanente** (não episódica), visando ao aprimoramento profissional, mantendo seus membros, antes de mais nada, continuamente comprometidos com as manifestações intelectuais de interesse da carreira... e, não, apenas com as escolhas (aleatórias) individuais, como é o caso que se tentou retratar nestas notas e que, em nossa opinião, são muito mais fruto de uma postura adequada ao **passado** do que ajustada à **modernidade** da era da comunicação e da informação.

Outrossim, a título de complementação do raciocínio, é imperioso saber que um sem-número de Forças Aéreas só asseguram o acesso ao generalato para aqueles que, além de haverem cumprido os compromissos regulamentares com o seu Plano Educacional, ainda apresentem um diploma universitário...

Vale repensar, não?

O autor é Major-Brigadeiro-do-Ar da Reserva, Fundador e Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Caça.

Contos e histórias: a geladeira do Carrapicho

Martinho Cândido Musso dos Santos

Nas brumas do tempo, eis que avisto a figura do Carrapicho, vestido com sua farda de gala, corneta em punho, ou melhor, tocando os toques com que recebia os aviadores que pousavam em Tarauacá, no antigo Território do Acre.

Tarauacá era uma pequena vila que possuía um campinho de pouso de grama, muitas vezes alta, a qual nos recebia, nos dias de chuva, com belíssimas derrapagens, tendo até uns poucos varado a pista, abraçando a cerca de arame farpado. Por isso, era obrigatório que o RT-VO (Radiotelegrafista de Voo) da tripulação obtivesse a informação do estado da pista antes de pousarmos. Deveriam informar se o campo estava seco ou molhado, o que definia se a aterragem seria segura ou não.

Espertamente, o sargento da estação rádio, querendo o pouso, pois dependia dos víveres e materiais destinados àquele lugar que levávamos a bordo, informava campo "úmido", e muitos pilotos iam na conversa e pousavam na lama, atolavam ou passavam aperto, vendo a cerca crescer, com o Douglas ainda de cauda em pé.

Carrapicho era uma figura que aparecera em Tarauacá, dito ter vindo em busca da filha que fugira com o amante e viera ter o filho naquela cidade. Apareceu no campo de pouso e recebia os aviadores da FAB contando estórias e oferecendo refrescos e comidas que preparava com capricho. Tornou-se pessoa querida, acabando admitido como guarda-campo, agregado ao Destacamento de Proteção ao Voo e à Estação Rádio, chefiada por um sargento RT-TE (Radiotelegrafista de Terra).

Conheci-o na primeira viagem e, ao regressar, resolvi doar-lhe minha farda de 1º Uniforme do Colégio Militar, o que o fiz, sendo levada para ele, por meu pai, Cel Av Martinho, piloto do CAN, como eu, o qual fez o voo para o Acre, dias após a minha volta.

A farda era bonita: calça *garance* – vermelho vivo –, com duas listras azuis grossas, túnica cinza, com punhos e acabamentos azul-ferrete e azul-claro, com debruns vermelhos, quepe semelhante, com pala negra,

constando ser baseado no uniforme usado pelos soldados na Guerra do Paraguai. Sempre pensei como deveria tal uniforme facilitar a mira das carabinas e escopetas dos soldados paraguaios.

Na viagem seguinte, fomos recebidos pelo Carrapicho – devidamente fardado, tocando corneta – que preparou um lanche de arromba. Cajuína, vários refrescos, mangaba, taperebá, cupuaçu, graviola, água de coco etc. e comidinhas: banana e macaxeira fritas, inhame, canjica e mais pitéus para encher o tanque dos gulosos aviadores e sargentos tripulantes.

Com tais melhorias, acabou que o Brigadeiro Eduardo Gomes, Diretor de Rotas Aéreas, a quem era subordinado o Correio Aéreo Nacional (CAN), sabendo da novidade, providenciou o envio de uma geladeira a querosene para o Carrapicho refrigerar seus pitéus e refrescos. Por acaso, coube-nos levar a dita geladeira, colocada bem amarrada lá atrás do C-47, a qual foi desembarcada em Tarauacá, com pompa e circunstância pelo sorridente Carrapicho, em crise de felicidade.

Como tudo na FAB é certinho, a geladeira foi enviada com Guia de Remessa, documento que é recibado pelo órgão recebedor, sendo que, naquele caso, o Sargento Comandante do Destacamento assinou, pois o Carrapicho era apenas guarda-campo agregado.

Prosseguimos para o Juruá, Cruzeiro do Sul, via Vila Feijó, a 10 minutos de voo de Tarauacá, mas para onde não havia ligação terrestre, devido à dificuldade em abri-la na selva densa e acidentada. Pousando de volta em Tarauacá, surge o Carrapicho chorando e dizendo que queria morrer, pois o sargento do destacamento lhe tomara a geladeira, dado ter assinado a Guia de Remessa.

Tive que intervir para pacificar, chamando o sargento e lhe dizendo que a geladeira era propriedade do Brasil, destinada a ser operada pelo Sr. Carrapicho, Guarda-Campo e amigo da FAB. Afirmei-lhe também que, se desobedecesse, deveria automaticamente cumprir 8 dias de prisão, fazendo serviço, permanecendo preso em sua casa após o expediente, alertando-o sobre os perigos da insubordinação. Além disso, disse-lhe que deveria tratar com bondade o subordinado, o que jurara ao ser nomeado sargento da FAB, fazendo as pazes com o Carrapicho.

Chamei o Carrapicho e alertei-o para que não ficasse com raiva do sargento, Comandante do Destacamento, pois tudo estava resolvido, cabendo-lhe a guarda, zelo, limpeza e operação do importante objeto que o Brigadeiro Eduardo lhe enviara para melhorar as condições do serviço que tão bem prestava aos aviadores da FAB.

Regressando, pedi aos pilotos que faziam a Linha do Acre que checassem se a paz estava selada no campo de pouso do Destacamento de Proteção ao Voo da remota Tarauacá.

Tive segura confirmação que a paz se instalou, tendo ambos se tornado amigos, posto o sargento apreciar, como eu, os gostosos refrescos e delícias feitas pelo Carrapicho.

O autor é Brigadeiro-do-Ar Reformado, com mais de 10.000 horas de voo. Foi Presidente da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) e Subdiretor Técnico do Departamento de Aviação Civil (DAC).

O MUSEU AEROESPACIAL

O Museu Aeroespacial é o maior museu de aviação da América do Sul e recebe, mensalmente, cerca de 3.000 visitantes. Suas instalações constituem-se em prédio de dois andares com salas temáticas e cinco hangares com mais de 80 aeronaves, motores e armas aéreas. Fazem parte do acervo trajes de voo, documentos, filmes, fotografias maquetes, arquivo e uma biblioteca. O MUSAL costuma apresentar atividades para o público em geral, como a Semana do Museu, em maio, e o tradicional Domingo Aéreo na Semana do Aviador.

ACERVO DO MUSEU AEROESPACIAL

FAIRCHILD M-62 (PT-19) "CORNELL" -1939

O FAIRCHILD M-62 é um avião para dois tripulantes, destinado ao treinamento primário de pilotos. No Brasil foram utilizados pela Força Aérea na formação de pilotos militares, de 1942 a 1960.

O exemplar em exposição (matrícula FAB 0500) foi construído no Brasil em 1948 e possui a inscrição "3FG" no estabilizador vertical (as letras "FG" significam Fábrica do Galeão e o número "3" significa o terceiro modelo construído neste estabelecimento). Este avião operou como aeronave militar de 1948 a 1960, quando foi transferido para a aviação civil com o nome de matrícula "PP-HNU", onde voou até 1996.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

FABRICANTE: Fábrica do Galeão - Brasil, Sob licença da Fairchild Engine & Airplane Corporation - Estados Unidos da América.
DESIGNAÇÃO MILITAR: PT-19
MOTOR: Ranger L-440-1- de 175 h.p., 6 cilindros em linha invertidos
PESO VAZIO: 840 Kg
COMPRIMENTO: 8,53m
ENVERGADURA: 11,2m
ALTURA: 2,2m
VELOCIDADE MÁXIMA: 200 Km/h
ALCANCE: 690 Km

A BIBLIOTECA DO INCAER

A Biblioteca do INCAER detém, hoje, cerca de 8 mil volumes sobre aviação, história e biografias, além de 200 títulos de periódicos. Conta, também, com um acervo audiovisual que reúne todas as palestras apresentadas no INCAER nesses 25 anos de existência com depoimentos de destacadas personalidades da Força Aérea Brasileira. No acervo, estão **80 volumes de livros raros**, seja por data de publicação ou por se encontrarem esgotados nos mercados livreiros, dentre os quais destacamos:

Ardant Du PICQ – **Études sur Le combat**, 1904

Ribas CADAVAL – **Navegação aérea**

Alberto SANTOS-DUMONT – **O que eu vi, o que nós veremos**, 1918

Lysias Augusto RODRIGUES – **Gaviões de Pennacho** (sic) (manuscrito)

José Bernardino BORMANN – **História da Guerra do Paraguay**, 1897

Colonel R. HENRY – **L'Espirit de la guerre**

Digno de destaque é o acervo disponível de 110 títulos de diversos autores, sobre a **vida e obra de Alberto Santos-Dumont**. Listamos alguns deles:

Alberto SANTOS-DUMONT

O que eu vi, o que nós veremos

Os meus balões

Henrique Dumont VILARES **Quem deu asas ao homem**

Aluizio NAPOLEÃO – **Santos-Dumont e a conquista do ar**

Henrique Lins de BARROS – **Santos-Dumont e a invenção do vôo**

Oscár Fernandez BRITAL

Alberto Santos-Dumont
Yo, Santos-Dumont

Vasconcelos TORRES. – **A Europa curvou-se ante o Brasil**

José Garcia de SOUZA – **A famosa controvérsia irmãos Wright Santos-Dumont**

Nelson Freire LAVENÈRE-WANDERLEY – **A Glória de Santos-Dumont**

Rodrigo Moura VISONI – **Santos-Dumont e os irmãos Wright: fim da polêmica secular**

A Biblioteca recebe, rotineiramente, livros e revistas de interesse aeronáutico, o que enriquece, cada vez mais, nosso acervo. Destacamos algumas **doações recebidas neste trimestre:**

ARTHUR FISH DE MIRANDA

Fernando MORAIS – **Montenegro:** ***as aventuras do marechal que fez uma revolução***

Adalberto Burlamaqui LOPES

A quarta esquadrilha, v.1

A quarta esquadrilha, v.2

A epopéia do Lancaster, 400; v.1

A epopéia do Lancaster, 400; v.2

MAJ BRIG AR
UMBERTO DE CAMPOS CARVALHO NETO

Encyclopédie de l'aviation

CMT
LUCAS ANTONIO MONTEIRO DE BARROS BASTOS

Cosme Degenar DRUMOND – **Asas do Brasil:** ***uma história que voa pelo mundo***

Theophilo E. de. ABREU JR

Nas Asas da PANAIR

A História da PANAIR do Brasil: ***50 anos***

Fortunato Câmara OLIVEIRA – **Está é uma historinha que conta como o vovô virou avestruz**

João Eduardo Magalhães MOTTA – **Lockheed PV-1 "VENTURA"**

Orlando TELLES – **Solo:** ***diário de um aviador***

BRIG AR
PAULO COUTINHO DE ASSIS

Carlos FICO – **Como eles agiam**

Marco Antônio VILLA – **Jango: um perfil (1945-1964)**

John LUKACS – **O Duelo:** ***Churchill × Hitler 80 dias cruciais para a Segunda Guerra Mundial***

Andrew ROBERTS – **Hitler & Churchill: segredos da liderança**

John Lewis GADDIS – **História da guerra fria**

Therezinha de CASTRO – **História contemporânea: estudos sociais**

Lew BOGDAN – **L'Épopée du ciel clair: de lindberh à l'airbus**

CEL AV
ANDRÉ MARQUES

André MARQUES – **Um Pouco de história em muitas histórias**

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

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) 2101-4967 / 2101-4966
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

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

70
80
70 anos da FAB
80 anos do CAN

INCAER