Ideias em Destaque

Nº 41 - maio/ago. 2013

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Edição

INCAER

Editor Responsável

Maj Brig Ar R1 Wilmar Terroso Freitas

Projeto Gráfico

SO SAD 02 Wânia Branco Viana

2S SAD Jailson Carlos Fernandes Alvim

3S SIN Mauricio Barbosa Cavalcanti Filho

3S TCO Tiago de Oliveira e Souza

Revisão e Diagramação de Textos

INGRAFOTO

Nossa Capa

A bela foto do Cabo Vinícius dos Santos Costa mostra o Depósito Central de Intendência, no bairro de Marechal Hermes, no Rio de Janeiro, com o seu lema Suprimento e bem-estar para o combatente. *Essa capa tem perfeita sintonia com o artigo inicial desta edição, que apresenta a Intendência da FAB na Segunda Guerra Mundial.*

Impressão

INGRAFOTO

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

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

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

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

ISSN 2175 0904

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

CDU 354.73 (05) (81)

APRESENTAÇÃO

É com satisfação que apresentamos a nossos renomados leitores mais uma edição de Ideias em Destaque, onde nossos fiéis colaboradores mostram suas opiniões, suas lembranças e seus questionamentos sobre os diversos assuntos que nossa linha editorial abriga.

A linha do tempo que permeia esta edição é extensa, abrangendo, desde os primórdios da ideia de voar, até o futuro que é possível imaginar e descrever. Também estão recepcionados diversos ramos do conhecimento como aviação, sociologia, política, administração e, naturalmente, história.

Alguns trabalhos são originais e outros são outra forma de ver contextos já conhecidos e estudados. Mas todos refletem a arte da pesquisa, da argumentação e da proposição de novas ideias, produto de novos conceitos, mesmo diante de antigos cenários.

Sobre a Segunda Guerra Mundial, muito se escreveu, e ainda se escreve, mas havia um aspecto que merecia um estudo e uma revelação maior, que veio a lume, com o belo artigo que trata da participação da Intendência da Aeronáutica naquele conflito.

Assim, com esse exemplo, convidamos os leitores a continuarem prestigiando nossa revista, onde terão sempre excelentes articulistas, pesquisadores e historiadores dispostos a mostrar seus argumentos e a provocar nossa curiosidade.

A todos, boa leitura.

Ten Brig Ar R1 Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Ideias em Destaque

Nº 41
maio/ago. 2013

Sumário

1. A Intendência da FAB na Segunda Guerra Mundial 7
Mauro Vicente Sales

2. Movimentos sociais e liderança: uma análise contemporânea 24
Antônio Celente Videira

3. Alberto Santos-Dumont em Mar del Plata 29
Oscar Fernández Brital

4. Uma Visão do Pensamento Brasileiro 32
Cel Av Araken Hipólito da Costa

5. Armando Nogueira, o aviador... 39
Lauro Ney Menezes

6. Retórica, sofismas e entropia governamental 43
Afonso Farias de Souza Júnior

7. A evolução do mais-leve-que-o-ar: dos balões ao Zeppelin..... 46
Leonardo Vaicberg e Adílio Jorge Marques

8. Um novo conceito de conflito para o século XXI 58
Manuel Cambeses Júnior

9. Piloto de Caça e herói de seu tempo: Pierre Henri Clostermann 62
Lauro Ney Menezes

10. Estado e maioridade: volição, inação ou êxito? 66
Afonso Farias de Souza Júnior

11. Esquadrão Phoenix. Por quê?.....71
Sérgio Pedro Bambini

12. Arquivo histórico do Museu Aeroespacial: uma viagem aos primórdios da cultura aeronáutica brasileira.....75
Luciana Maia

13. Aperfeiçoamento e capacitação de recursos humanos no COMGAP: preparar os "homens logísticos" para a logística aeroespacial do terceiro milênio.....78
Mauro Barbosa Siqueira

14. O Beechcraft TC-45t na FAB.....94
Aparecido Camazano Alamino

15. A Biblioteca do INCAER.....104
Nair de Laia

16. Coleção Aeronáutica do INCAER.....109

A Intendência da FAB na Segunda Guerra Mundial

Mauro Vicente Sales

Introdução

O início da Segunda Guerra Mundial, em setembro de 1939, pegou o Brasil em uma situação política e militar desfavorável. Durante a década de 1930 o Ministério da Guerra havia efetuado compras de armamentos alemães da fábrica Krupp, fortalecendo o intercâmbio entre os dois países. Dentro do Estado Novo, havia ministros francamente pró-Aliados, como Oswaldo Aranha e Salgado Filho e outros indecisos, como o General Dutra e o General Góis Monteiro (SALGADO, 2007, p. 66). A situação militar do país era precária para o volume industrial que a guerra imprimia na Europa, sendo prudente ao governo Vargas manter uma posição de neutralidade.

No início da guerra, o governo brasileiro procurou conseguir dos EUA um apoio estratégico militar e, ao mesmo tempo, manter o seu fluxo de comércio com a Europa beligerante. Havia a ameaça possível de uma virada pró-Eixo do Brasil, em virtude de tentadoras propostas comerciais alemãs e da promessa de implantação de uma indústria siderúrgica no país. Por outro lado, os EUA relutavam em atender as reinvindicações brasileiras de reequipamento das Forças Armadas. Entretanto, para alívio dos setores pró-Aliados no governo brasileiro, finalmente os EUA aprovaram um financiamento ao Brasil para o início de sua indústria de base, em setembro de 1940 (INCAER, 1990, p. 378).

A progressiva guinada brasileira em direção aos EUA aliviou a pressão diplomática dos norte-americanos, que temiam uma ocupação do Nordeste brasileiro por forças do Eixo em apoio às movimentações bélicas no Norte da África (SALGADO, 2007, p. 51). Porém, continuava a pressão pela instalação de bases aeronavais no Nordeste. O primeiro passo deveria ser a retirada de todas as

empresas comerciais aéreas de capital ítalo-alemão que estivessem operando no país. Assim, as empresas comerciais de aviação alemã, francesa (sob o governo de Vichy) e italiana foram emcampadas pelo governo e deixaram de operar no Brasil. No início de 1941 apenas a PANAIR do Brasil (subsidiária da PANAM, norte-americana) e a CONDOR (de capital alemão e já sob intervenção federal) operavam plenamente em linhas nacionais e internacionais.

Em um artifício para manter a aparente neutralidade, Vargas autorizou a construção de aeródromos modernos no Norte e no Nordeste brasileiro pela PANAIR em 19 de janeiro de 1941 (INCAER, 1990, p. 387).

Não foi coincidência que a criação do Ministério da Aeronáutica tenha se dado no dia seguinte a esta autorização. A criação da nova Pasta tinha, em seus estudos preliminares, o objetivo de centralizar e racionalizar os meios aéreos e a doutrina operacional das aviações existentes na Marinha e no Exército, bem como disciplinar e controlar as aviações desportiva (aeroclubes) e comercial (companhias aéreas), realizando a mobilização do Pessoal que poderia ser engajado no conflito cada vez mais próximo no horizonte.

A escolha de um civil como Ministro da Aeronáutica, o advogado e político riograndense Joaquim Pedro Salgado Filho, acabou sendo acertada no sentido em que freou possíveis disputas de precedência entre militares da Marinha e do Exército. Além disso, sua capacidade administrativa e a escolha de uma equipe experiente de assessores civis e militares conseguiu uma façanha indiscutível: a organização e a operacionalidade do novo Ministério durante o desenrolar da Segunda Guerra Mundial, mantendo, em nosso país, a FAB atuante no Norte-Nordeste, sob o comando do Brigadeiro Eduardo Gomes, em colaboração como nosso aliado, os EUA e, também o envio de uma Força Expedicionária Aérea, o 1º Grupo de Aviação de Caça (1ºGAvCA), sob o comando do Tenente-Coronel Aviador Nero Moura, atuante no Teatro de Guerra europeu.

A aproximação brasileira aos EUA não poderia passar despercebida pela Alemanha (INCAER, 1990, p. 387). O rompimento diplomático do Brasil com o Eixo ocorreu em 28 de janeiro de 1942, pois o Eixo já vinha atacando, subrepticiamente, os navios mercantes

brasileiros, procurando cortar a linha de abastecimento dos aliados no Atlântico Norte e torpedeando diversos navios mercantes brasileiros. Tal estado de coisas levou o governo Vargas a declarar guerra à Alemanha e à Itália em 31 de agosto de 1942.

Este artigo tem como objetivo lançar luz sobre o assunto pouco abordado na historiografia aeronáutica, o papel destacado da Intendência da FAB na Itália durante a Segunda Guerra Mundial.

A organização da Intendência da FAB a partir da criação do MAER

O engajamento do Brasil na guerra demandou um formidável esforço logístico das Forças Armadas brasileiras em se adaptarem aos novos tempos, bem como de assimilar o uso dos novos equipamentos e armamentos modernos de origem norte-americana.

O esforço logístico passou, necessariamente, pela Intendência Militar. De acordo com Castelo Branco (1949), ela pode ser definida pelo conceito de Administração Militar, tomado em um sentido mais amplo, abrangendo a gerência de todas as atividades não táticas, e que dizem respeito ao suprimento, ao transporte, à evacuação, à hospitalização e à manutenção. Naquela época a Intendência acumulava também os serviços relativos às Finanças (CASTELO BRANCO, 1949, p. 16).

Um dos pioneiros da Intendência da Aeronáutica foi o Tenente-Brigadeiro Intendente José Epaminondas de Aquino Granja. Em artigo escrito por ele na Revista de Intendência em 1949, ele definia a Intendência como o Serviço concernente ao "movimento financeiro, ao material de Intendência (fardamento, equipamento, material de alojamento) e à subsistência", ou seja, no sentido de "atender às diversas necessidades do homem" (GRANJA, 1949, p. 12-13).

Para entender o funcionamento da Intendência da Aeronáutica no tempo da guerra, vale a pena deter-se brevemente sobre a organização do MAER nos seus primórdios. Neste sentido, lembrava-se o Patrono da Intendência da Aeronáutica que, na década de 1920, houve, no Exército a influência decisiva da Missão Militar Francesa (MMF) para a organização do Serviço (GRANJA, 1949, p. 11). Em suas memórias escritas para a hoje extinta Diretoria de Documentação e Histórico da

Aeronáutica (DIRDOC), o Tenente-Brigadeiro Granja informava que a estrutura orgânica da Diretoria da Aviação Militar do Exército, em 1937, era constituída de um Gabinete, três Seções (Pessoal; Material; Estado-Maior) e quatro Serviços (Saúde, Engenharia, Material Bélico e Intendência, abrangendo esta a Tesouraria e o Almoxarifado), organização clássica do Ministério da Guerra.

De acordo com ele, o Serviço de Intendência (S.I.) da Aviação era mais importante do que os S.I. Regionais (do posto de coronel), pois abrangia todo o território nacional (GRANJA, 1970). E por este motivo, teve a possibilidade de adquirir suprimentos de aviação, combustível e material de fardamento mais barato, introduzindo o princípio de leilão entre os fornecedores, acabando por realizar compras também para outras Unidades do Exército.

Tenente-Brigadeiro Intendente José Epaminondas de Aquino Granja

A criação do Ministério da Aeronáutica (MAER) levou ao necessário processo de integração de pessoal, mentalidade, doutrina e equipamento das aviações do Exército e da Marinha para a novel Força Aérea Brasileira, em plena guerra, além de absorver as atividades de controle da aviação comercial e desportiva (INCAER, 1990, p. 76).

Para dar organicidade administrativa ao MAER havia a necessidade imperiosa de se criar um Serviço que substituísse os serviços de Intendência realizados pela Marinha e pelo Exército, apoiadores nos primeiros meses. A solução foi a criação do Serviço de Fazenda (SFAer) do MAER, pelo Decreto-lei nº 3.625, de 17 de setembro de 1941, destinado a "controlar, fiscalizar e coordenar a administração financeira" (INCAER, 1990, p. 152).

A organização e comando do SFAer ficou a cargo do seu primeiro Chefe, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Intendente Naval Luiz Barreto Alves Ferreira, que organizou o Serviço aos moldes da Marinha de Guerra (GRANJA, 1970). Era seu assistente o então Major Intendente do Exército José Epaminondas de Aquino Granja.

Foi aberto um crédito especial para o custeio inicial com a instalação do Serviço, que incluía a aquisição de máquinas de contábeis e datilográficas, impressoras, calculadoras, fichas e material de expediente, bem como o pagamento do Pessoal (INCAER, 1990, p. 152).

É importante destacar que os encargos de suprimentos técnicos e de material de Intendência eram controlados pela Diretoria do Material. Dizia o Tenente-Brigadeiro Granja que "os assuntos peculiares ao material de intendência foram circunscritos às atividades de uma divisão da Diretoria do Material, que mais se absorvia com o trato dos materiais de suprimento técnico-aeronáutico e os que se relacionavam com finanças foram julgados próprios de um órgão inadequadamente chamado Serviço de Fazenda" (GRANJA, 1949, p. 11).

Pelo Decreto-lei nº 3.730, de 18 de outubro de1941, o Ministério da Aeronáutica se estruturou da seguinte forma:

a) Estado-Maior da Aeronáutica;
b) Comandos das Zonas Aéreas;
c) Diretorias:
   - Pessoal;
   - Ensino;
   - Material;
   - Técnica Aeronáutica;
   - Obras;
   - Rotas Aéreas;
   - Defesa Antiaérea;
   - Aeronáutica Civil.
d) Serviço de Fazenda da Aeronáutica.

Interessante notar que o Departamento de Administração do Serviço Público (DASP) criou polêmica com o nome Serviço de Fazenda, pois argumentava ser de sua alçada o trato de todos os assuntos ligados a orçamento no Serviço Público Federal (SALGADO, 2007. p. 39, 48-49).

Quanto ao Pessoal, pelo Decreto-Lei nº 3.810, de 10 de novembro de 1941, organizaram-se os Corpos de Pessoal Militar da Aeronáutica, segundo as duas grandes categorias hierárquicas: Oficiais e Subalternos. Cada Corpo constituir-se-ia de Quadros, classificados em dois grupos, segundo a atividade militar que exerciam: combatentes ou serviços. Os Oficiais combatentes eram os integrantes dos Quadros de Aviadores, Infantaria de Guarda e Oficiais Auxiliares. Foram considerados de Serviços os Quadros de Saúde, Intendência, Engenheiros e Mecânicos (INCAER, 1990, p. 153).

Para o Corpo do Pessoal Subalterno, regulamentado pelo Decreto nº 8.401, de 16 de dezembro de 1941, seriam considerados Combatentes os integrantes dos Quadros de Mecânicos de Avião, de Rádio e de Armamento, Fotógrafos, Artífices, de Manobra e Infantaria de Guarda. Seriam considerados de Serviços os Quadros de Enfermeiros, Escreventes-Almoxarifes e Taifeiros (INCAER, 1990, p. 153).

O Quadro de Oficiais Intendentes da Aeronáutica foi criado pelo o Decreto-Lei nº 3.876, de 3 de dezembro de 1941, e sua formação profissional realizou-se no Exército até a criação do curso de formação de Oficiais Intendentes na Escola de Aeronáutica no lendário Campo dos Afonsos (INCAER, 1990, p. 153-154).

Ao fim da Segunda Guerra Mundial, o Serviço de Fazenda foi extinto e substituído pelo Serviço de Intendência, criado pelo Decreto-Lei nº 7.892, de 23 de agosto de 1945. O Serviço de Intendência foi regulamentado, e passou a abranger os assuntos concernentes ao movimento financeiro e pagamento de Pessoal (da alçada do antigo SFAer), bem como a aquisição, depósito e distribuição do fardamento, material de alojamento, asseio e limpeza, instrumental de música, mobiliário, material de expediente, víveres, utensílios de copa e cozinha (anteriormente da alçada da Diretoria de Material) (INCAER, 1990, p. 279).

Na nova organização do Serviço de Intendência, os Órgãos de Direção foram classificados em duas categorias: Direção Geral e Direção Especializada. A Direção Geral era constituída pela Diretoria de Intendência, cujo cargo de Diretor foi entregue ao até então Chefe do Serviço de Fazenda, Coronel Intendente José Epaminondas de Aquino Granja. A Direção Especializada era constituída por duas Divisões: Finanças, cujo primeiro chefe foi o Tenente-Coronel Intendente Orlando Deodato Cardoso, e Provisões de Intendência, cuja chefia foi por primeira vez exercida pelo Tenente-Coronel Intendente Antonio Sanromã. Até então, estes encargos tinham estado centralizados na 4a Divisão da Diretoria do Material.

Em 19 de novembro de 1945, o Decreto-Lei nº 8.180 reorganizou o Quadro de Intendência, incluindo o posto de Brigadeiro Intendente, que viria a ser ocupado pelo Diretor do Serviço de Intendência, o Coronel Intendente Granja.

A Intendência de Aeronáutica na Guerra

Como se sabe, a FAB operou em duas frentes, durante a Segunda Guerra Mundial: em nosso próprio território, principalmente no Norte-Nordeste, em missões de Patrulha, Reconhecimento do litoral e mar costeiro e proteção aérea de comboios de navios, como também enviou o Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCA) para o Teatro de Operações Aliado, na Itália, inserido como Esquadrão Aéreo do 350th Fighter Group norte-americano, "que correspondia a um Regimento na organização brasileira" (MAER, 1975). Subdividido em quatro Esquadrilhas, o 1º GAvCA, organizou-se e lutou conforme os padrões e doutrina norte-americanos. Na Itália, os pilotos brasileiros contaram com o apoio imprescindível dos

> *mecânicos de avião, armamento e rádio, supridos pela eficiência dos almoxarifados, dependendo constantemente dos reabastecimentos e transportes, conseguiram, com grande êxito aprontar sempre os aparelhos que o Departamento de Operações necessitava para satisfazer as tarefas militares designadas pela Seção de Informações. Por traz desta gente, garantindo o socego (sic) disciplinar, sanitário e econômico do conjunto, a Casa de Ordens, o Centro Médico e a Tesouraria trabalhavam à altura, ao mesmo tempo que o Rancho satisfazia os apetites de todos (MAER, 1975).*

A rotina de trabalho era febril: "No Almoxarifado o pessoal se mantinha sobremodo ativo, ora providenciando e distribuindo todo o equipamento necessário à iminente partida para a guerra, ora encaixotando e preparando para o embarque a maioria dos pertences do Grupo, sem nunca alterar o serviço costumeiro de controle do material, o qual permitia que a vida de todas as Seções pulsasse normalmente" (MAER, 1975). É importante lembrar que na Guerra o 1º GAvCA contou com o apoio logístico da Força Aérea do Exército dos EUA. O Chefe do Serviço de Fazenda, o então Tenente-Coronel Granja, assim se referiu a esse trabalho:

> *No teatro de guerra do último conflito mundial tivemos nos EUA o exemplo do maior consumidor suprindo os menores, inclusive o Brasil, cujas tropas foram atendidas em quase todas as suas necessidades por eles, sob a forma de indenização e com base no contrato celebrado entre os aliados e aquela nação, conhecido pelo binômio 'Land & Lease' (GRANJA, 1950, p. 8).*

Um Serviço importantíssimo para a manutenção do moral elevado da tropa foi o de Finanças, por realizar as operações relativas ao pagamento dos vencimentos do Pessoal em campanha na Itália. Este Serviço, realizado pelos Oficiais Intendentes lotados na Tesouraria e seus sargentos escreventes, teve o apoio fundamental, na transferência de recursos do Brasil e na conversão dos valores para a Lira, moeda italiana, de funcionários do Banco do Brasil e sua agência na Itália (AGEFEB). Interessante notar que os funcionários civis, escolhidos entre os melhores e mais capacitados do Banco, receberam "patentes" assemelhadas às de Oficiais para sua melhor circulação em Roma, onde estava sediada a Agência Central, mas também em postos avançados próximos ao front. A AGEFEB realizava pagamentos para a FEB, para o Serviço de Fazenda da FAB, bem como para autoridades e diplomatas brasileiros, funcionando sob as diretivas do Serviço de Finanças Aliado (*Allied Financial Agency*) (CARVALHO, 1950, p. 15).

Damos nosso testemunho pessoal do quanto de esforço e devotamento se exigiu e foi de fato despendido para se realizar essas operações em tempo mínimo, quando da chegada dos diversos escalões da FEB e da FAB à Itália, em condições cem por cento satisfatórias

para os interessados. O que isso exigiu de trabalho anônimo, porfiado, ininterrupto e exaustivo, desde a preparação até a execução e contabilização, somente é de conhecimento dos próprios executantes e de poucos oficiais, entre os quais nos colocamos para atestá-lo com firme determinação (CARVALHO, 1950, p. 16).

A manutenção do moral elevado no 1º GAvCA dependia de serviços que aproximassem o expedicionário da FAB de sua casa e de seus entes queridos. "Cartas e telegramas eram coisas preciosas; e as telefonemas (sic) internacionais, que então se tornaram possíveis, pareciam quase um sonho - tanto mais que algumas vozes seriam pela última vez ouvidas através daquele fio" (MAER, 1975).

Aqui a AGEFEB teve papel importante no encargo de repassar para os expedicionários brasileiros os telegramas vindos do Brasil, servido de elemento de ligação com a Organização norte-americana que operava o serviço telegráfico (CARVALHO, 1950, p. 17).

Certa vez, na Base de Suffolk, em Long Island, a duas horas da cidade de Nova York, uma tragédia abalou o 1º GAvCA: o 2º Tenente Intendente de Aeronáutica Alfredo Antônio Barcelos matou-se "inesperadamente e por motivo ignorado" (MAER, 1975). O Major-Brigadeiro Rui Moreira Lima, no livro "Senta a Púa", assim descreveu o Tenente Alfredo:

> *Essa aconteceu em Suffolk, nos Estados Unidos. Com o suicídio inexplicável do Tenente Intendente Alfredo Antonio Barcelos, o ambiente no Grupo ficou meio carregado. Barcelos era popular entre todos, oficiais e praças, por sua alegria e suas piadas. Tinha dentadura postiça, fazendo mil caretas usando-a como escudo (LIMA, 1980, p. 353-355).*

A inesperada baixa do Tenente Barcelos impôs, pelo Tenente-Coronel Nero Moura, a sua substituição. Preocupado com a moral do Grupo, chamou todos os oficiais à sala de comando e passou a ouvir suas queixas e necessidades. Ao conversar com o Tenente Mecânico Lucídio Chaves, o Comandante resolveu indicá-lo para chefiar o "Rancho". A passagem narrada pelo Major-Brigadeiro Rui mostra a rotina de um dos ramos do Serviço de Intendência, o funcionamento da Subsistência na guerra:

O comandante que havia perdido o Barcelos, determinou que ele acumulasse suas funções com a de Tenente do Rancho. — "Foi uma bomba para mim. Logo eu, que nunca entendi nada de cozinha... Mas guerra é guerra...". — „Se nada sabes de cozinha, trata de aprender. Quero provar o jantar de hoje.

Lucídio assumiu o comando da cozinha (...) Lucídio ficou doutor em rancho, menu semanal e, principalmente, como adquirir matéria-prima para confeccionar a comida. Só teve dificuldade mesmo foi no controle da fila do rancho. (...)

O 1º GAvCA, ao chegar a Tarquínia, na Itália, onde havia um campo de aviação, deparou-se com uma situação bem ruim: "quanto ao que um dia fora uma Base Aérea, só restava então uma pista de concreto, ao redor da qual, por entre ruínas de hangares e instalações bombardeadas, se acotovelavam os aviões e as tendas de americanos e ingleses que a utilizavam. Ali encontraríamos, a nossa espera, um espaço plano e diversas barracas de lona por armar" (MAER, 1975). Em Tarquínia o Grupo recebeu mais três oficiais intendentes e várias praças, "que constituiriam a vanguarda do pessoal que continuaria sempre a chegar, a fim de permitir que fossem todos paulatinamente regressando ao Brasil" (MAER, 1975).

Ao transferirem-se para a cidade de Pisa, nova base de operações do 1º GAvCA, as condições de conforto melhoraram. Os oficiais brasileiros, alojados em um hotel sem água, mas com energia elétrica e aquecimento, compartilhavam do restaurante norte-americano, mas "passados uns três meses, procurando satisfazer melhor as exigências do paladar brasileiro, inauguraram um *club* próprio, a pequena distância, onde não só faziam as refeições, como também organizavam festas semanais. Quanto ao pessoal subalterno do Grupo, vivia em condições de conforto muito semelhantes, tendo desde o início uma cozinha brasileira e, em pouco tempo, possuindo bons chuveiros com água quente e fria, os únicos de que os oficiais dispunham". Na vida dura da guerra, os praças instalaram em Pisa o *Club Copacabana,* onde se realizaram festas dançantes "magníficas" e de onde resultaram até, pelos fins da guerra, "alguns matrimônios de sargentos" (MAER, 1975).

Um ramo importante da Intendência para o Grupo de Caça na Itália foi o "Serviço de Finanças que, em operações, mantinha ininterrupta ligação, através da linha técnica, com o órgão provedor central no Brasil" (GRANJA, 1949, p. 13.). Ao término da Guerra, enquanto os pilotos brasileiros do 1º GAvCA "ficaram sem emprego", todo o trabalho de organizar a volta ao Brasil rendeu um trabalho árduo em particular aos almoxarifados. Importante o testemunho dos pilotos do 1º GAvCA quanto ao papel fundamental do trabalho de apoio logístico na Itália:

> *Pela própria natureza da função, os pilotos e seu trabalho estiveram todo o tempo mais em foco; porém, ao procurar compreender honestamente a história da guerra que fizemos, não se pode negar um valor idêntico ao pessoal de terra. Sustentáculo do vôo, o trabalho intenso, dedicado e modesto destes homens, mais do que indispensável, se tornou sempre fator de primeira grandeza nos sucessos que tivemos, porque na verdade só o esforço coordenado do conjunto permitiu obter resultados tão magníficos (MAER, 1975).*

No Norte-Nordeste brasileiro, a mobilização para a Guerra que se avizinhava já começara desde a aprovação secreta de um acordo assinado pelo presidente Vargas com a PANAIR do Brasil, para a construção imediata de aeródromos militares visando a defesa do país contra a ameaça nazista proveniente do norte da África (INCAER, 1990, p. 381). A cooperação entre Brasil e EUA na construção dos aeródromos foi proveitosa para ambos os países. Para o Brasil foi uma oportunidade ímpar de adquirir material aeronáutico de tecnologia avançada, entre aviões de patrulha, caças e radares, bem como uma chance de treinar suas equipagens em novas doutrinas de defesa aérea. Enquanto durou a Guerra, diversos Oficiais Intendentes foram fazer cursos nos EUA, inteirando-se das novas doutrinas de administração militar. Um exemplo foi o do, então, Coronel-Intendente Aquino Granja, que visitou instalações fabris, bases, depósitos, escolas e militares nos EUA, enviando um relatório ao Estado-Maior relatando sua experiência e recomendando o envio de outros Oficiais aos sítios militares dos EUA. Depois da Guerra, o Brigadeiro Granja enviou, como Chefe do Serviço de Intendência, cerca de 20 Oficiais Intendentes a fazer curso especializado nos EUA.

Ao fim da Guerra, ao Brasil ficou um saldo extremamente positivo de novas e modernas instalações militares, mas também de uso civil para as companhias de navegação aérea e segurança do voo. De acordo com o Chefe do Serviço de Intendência da Aeronáutica, havia já uma cadeia de reembolsáveis "que se estendiam do Pará ao Rio Grande do Sul. Quando terminou a Guerra, compramos a sobra (*surplus*) dos reembolsáveis (PX) americanos, em todas as bases onde eles estavam, e distribuímos aos reembolsáveis locais. Recusamos adquirir cigarros e charutos, os quais os detentores possuíam em grande quantidade. Firmada a recusa, os americanos nos presentearam com a quantidade existente desses artigos. Não tendo havido despesa, ordenamos vendê-los através dos reembolsáveis locais, por preços ínfimos em seu benefício, bem como oferecê-los às autoridades dos três ministérios, a título de representação" (GRANJA, 1970).

Oficiais da Intendência do 1º GAvCA na Segunda Guerra Mundial

É interessante destacar alguns dos Oficiais Intendentes que fizeram a "Campanha da Itália".

Major Intendente Ovídio Beraldo

*Assim se referiu o Tenente-Brigadeiro Intendente Granja sobre este oficial: "*Ovídio Alves Beraldo (Tenente Brigadeiro): Oficial culto, disciplinado e trabalhador, chefiou o Depósito Central de Intendência, foi nosso primeiro Adjunto na Aviação Militar, chefiou a 3ª Divisão do Serviço de Fazenda e fez a Campanha da Itália" (GRANJA, 1970).

O Major-Brigadeiro Ruy Moreira Lima, em seu livro "Senta a Pua!", narrou as diversas situações do 1º grupo de Caça na Itália, da qual fez parte como piloto, tendo tido contato diário com os diversos setores operacionais e seu efetivo, pilotos e o "pessoal de terra", como gostava de dizer. É de sua narração o texto que fala do então Major Intendente Ovídio Alves Beraldo:

> *Não há unidade de combate independente na Força Aérea que não tenha junto a si o Serviço de Intendência. Nero Moura escolheu para chefia-lo no 1º*

Grupo de Caça o Major Intendente Ovídio Alves Beraldo. Em Orlando fez o Curso de Ajudante (Adjutant), correspondente no US Army Air Corps ao Oficial Intendente de um Esquadrão operando isoladamente. Homem de rara cultura, mereceu logo o respeito de todos nós pelo seu grande caráter e espírito de justiça. Era o decano dos oficiais do 1º Grupo de Caça. Escrevia corretamente o português, assessorando o comandante quando este expedia suas ordens do dia, famosas pelo entusiasmo, correção do vernáculo e patriotismo. (...) Foi, sem favor, um esteio na parte administrativa do 1º Grupo de Caça na campanha da Itália. Mérito dele, também de Nero Moura, que o escolheu.

Maj. Int. Ovídio Beraldo

Sob a supervisão direta do Major Beraldo aparece a figura do 1º Sargento Escrevente Cid Costa. Cid sempre primou pela modéstia. Fez o Curso de Sergeant Major Americano. Fala mais alto que palavras sobre o Sargento Cid Costa sua atuação perfeita durante a campanha. Não há no 1º Grupo, entre oficiais e praças, quem não conheça o velho Cid. Foi um 'tapa-buraco' na administração. Bastava surgir um problema e o comandante designava Cid para 'descascar o abacaxi'." (LIMA, 1980, p. 372-373).

Capitão Intendente Joaquim Albernaz

Cap. Int. Joaquim Albernaz

Assim se referiu o Ten Brig Int Granja sobre este oficial: "Joaquim I. Lavigne Albernaz (Major-Brigadeiro), Oficial disciplinado, inteligente, trabalhador; fez a campanha da Itália" (GRANJA, 1970).

1º Tenente Intendente Cauby Guimarães

Foi assim definido pelo Ten Brig Int Granja: "oficial capaz, moral e intelectualmente" (GRANJA, 1970). A história do Tenente Cauby Guimarães é contada pelo Major-Brigadeiro Ruy em seu livro "Senta a Pua!":

1.º Ten. Int. Cauby Guimarães

Quando se apresentou foi designado, em boa hora, para assumir a direção do Rancho. Foi sob sua batuta, e ajudado pela grande camaradagem que gozava no Exército, que passamos a ter, a partir da sua chegada ao Grupo, arroz e feijão preto, enquanto estivemos na Itália. Para tal facilidade, aparece também em primeiro plano o Felino, já na época oficial de ligação entre o 1º Grupo de Caça e a FEB. Ele é que recebia dos companheiros do Exército os ingredientes principais do prato obrigatório da maioria dos brasileiros: arroz e feijão preto. (...) Depois da noite de 17, chegou Cauby a 21 de outubro. (...) O rancho melhorou. Passamos a ter arroz com feijão diariamente. Sempre arranjava um jeito de variar os enlatados, fossem salgados ou doces. No deslocamento para Pisa, Cauby foi um gigante. Conseguiu o milagre de distribuir bóia em Pisa aos pilotos de P-47, que se deslocaram de avião, pousando naquela Base, após realizar a missão do dia; manteve o rancho em Tarquínia para os que ficaram para o arremate final do deslocamento e deu bóia quente aos que foram transportados via terrestre. Nada faltou. Não houve solução de continuidade. Era nessas horas que aquele folgado Oficial Intendente mostrava porque o velho Brigadeiro Granja o mandou para a Itália. (...) sua equipe da cozinha era formada pelos Taifeiros Manuel Praxedes da Silva, Waldir dos Santos Pato, Maximiniano Pedro da Silva, o "Longarina", Carlos da Silva, o "Carmen Miranda", e o sempre correto Cabo Ciro Rodrigues de Campos, responsável pela dispensa. Essa era a equipe "quente". Há outros que também davam duro na cozinha: Oriel Rodrigues, Albino, João Alexandre, Feitosa, Daniel, Devaldino, Walmir e Severino. Com essa turma atrás dos panelões, o rancho do 1º Grupo de Caça foi sempre de primeira (LIMA, 1980, p. 281-290).

1.º Ten. Int. Milton Camargo

1º Tenente Intendente Milton de Lemos Camargo

Assim se referiu o Tenente-Brigadeiro Intendente Granja sobre este oficial: "Milton L. Camargo (Brigadeiro foi Subdiretor de Subsistência): ponderado, inteligente, trabalhador, continuador da obra do Mendes no reembolsável

central, Adjunto de gabinete, cujo cargo desempenhou com eficiência; fez a Campanha da Itália" (GRANJA, 1970).

Na Guerra era 2º Tenente Intendente, e de acordo com o Major--Brigadeiro Ruy no livro "Senta a Púa!", estava destacado em Livorno, chefiando o Depósito de Material do Grupo, suprimento de 3º escalão (LIMA, 1980, p. 325).

2º Tenente Intendente Paulo Guizán Gonçalves

Uma história engraçada do Tenente Intendente **Paulo Guizán** foi contada pelo Major-Brigadeiro Ruy em seu livro "Senta a Pua!", no qual Guizán, no seu translado para o norte da África, com destino à Itália, fora confundido como um general brasileiro devido à "estrela" de aspirante que possuía na platina de seu uniforme. Assim, disse ele, passou a ter regalias de quarto independente em hotel e direito à viatura, entre outras coisas. No Grupo Senta a Púa, reunidos no apartamento do Brigadeiro Nero Moura, a história causava muitos risos entre os presentes (LIMA, 1980, p. 390-391).

Serviços auxiliares de Intendência

Um artigo publicado na *Revista de Intendência* em 1950 nos oferece uma lista das atividades auxiliares ao Serviço de Intendência na época da Segunda Guerra Mundial, alertando sobre o cuidado que se deve ter em obter essa mão-de-obra habilitada, em tempo de paz para o tempo de guerra. Assim, informa o autor, à Intendência da Aeronáutica estavam afetas as funções específicas das quais se sobressaem a alimentação, o fardamento e equipamento, a estadia e o abrigo, a correspondência, os meios materiais para higiene e limpeza, o bem-estar, os recursos financeiros, a assistência social e aos herdeiros dos militares, a recuperação de material (MOREIRA, 1950, p. 14-15).

Para o cumprimento da missão, os auxiliares deveriam ter habilitações como por exemplo, açougueiro, alfaiate, armazenista, almoxarife,

arrumador, barbeiro, caixeiro, cinematografista, copeiro, correntista, corrieiro, cozinheiro, datilógrafo, eletricista, escrevente, estenógrafo, examinador de carne e leite, fotógrafo, magarefe, mecânico de lavanderia, de refrigeração e de viaturas, motorista, operador de guindaste, lavanderia, refrigeração, salvados, padeiro, rancheiro, sapateiro, sirgueiro, entre outras. Diz assim o autor que alguns auxiliares poderiam ser classificados como Taifeiros e outros como Especialistas, podendo ser formados ou no DCI (fundado depois da Guerra) no caso dos Taifeiros, ou na EEAR, no caso dos Especialistas.

Conclusão

Com certeza o artigo não esgota o assunto sobre a Intendência de Aeronáutica na Segunda Guerra Mundial, pelo contrário, pretende ser o início de um estudo mais aprofundado, com consulta a outras fontes históricas. Não há dúvida que a experiência da Guerra trouxe, aos Oficiais Intendentes da FAB na Itália um conjunto de conhecimentos novos, novas vivências com o contato com uma doutrina diferente da encontrada nos quartéis brasileiros. A rotina de trabalho dos homens que viviam nos bastidores, responsáveis por todo o suprimento de um grupo expedicionário, era dura e, antes de tudo, criativa. Mesmo que boa parte do abastecimento tenha sido realizado pelos norte-americanos, como bem lembrou o Tenente-Brigadeiro Granja, não há dúvida que a missão foi levada a cabo com sucesso em virtude das atividades consistentes da Intendência nas suas variadas tarefas de prover.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Avestruzes no Céu da Itália. *MAER:1975.*

CARVALHO, Sebastião de. "A Contribuição do Banco do Brasil à FEB". In: Revista de Intendência da Aeronáutica. *nº 3, Ano I, abril–junho de 1950, p. 15.*

CASTELO BRANCO, Coronel Intendente M. Narciso. "Surto e Evolução da Intendência". In: Revista de Intendência da Aeronáutica. *nº 1, Ano I, setembro de 1949, p. 16.*

GRANJA, [Ten] Brig Int José [Epaminondas de Aquino]. Revista de Intendência da Aeronáutica. nº 2, Ano I, dezembro de 1949.

_____. *"Assuntos Gerais: o maior consumidor supre os menores". In:* Revista de Intendência da Aeronáutica. *nº 3, Ano I, abril–junho de 1950, p. 8.*

_____. RESUMO HISTÓRICO DA DIRINT para a DIRDOC, *Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1970.*

http://pt.wikipedia.org/wiki/Taifa_(profiss%C3%A3o) acessado em 20 de julho de 2010.

INCAER. História Geral da Aeronáutica Brasileira. *Rio de Janeiro: INCAER, 1990, Vol. 3.*

LIMA, Rui Moreira. Senta a pua!. *Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1980.*

MOREIRA, Coronel Luiz Peres. "Auxiliares de Intendência". In: Revista de Intendência da Aeronáutica. *nº 2, Ano I, julho–setembro de 1950, p. 14-15.*

SALGADO, Maiza. Salgado Filho, primeiro ministro da Aeronáutica do Brasil. *Rio de Janeiro: Adler, 2007.*

O autor é historiador e integrante do efetivo do INCAER.

Movimentos sociais e liderança: uma análise contemporânea

Antônio Celente Videira

Não sei exatamente como o líder deve proceder para alcançar o sucesso, porém, com certeza, a sua queda se inicia quando fica preocupado em agradar a todos.

Presidente Kennedy

Diante dos Movimentos Sociais, designados, também, aqui no Brasil, de "vozes das ruas", há quem diga que as lideranças se extinguiram. O líder perdeu a sua razão de ser. Esse raciocínio, para mim, é de extrema estreiteza. O líder não deixou de existir, mas, nos últimos tempos, passou a ser não identificável.

O desgaste dos políticos dos últimos 20 anos levou ao encolhimento da figura de lideranças nacionais. O perfil do homem público, que desempenha cargo eletivo, está desgastado, ficou atrofiado em consequência de suas atitudes interesseiras. É evasivo, sem personalidade, não mantém posições definidas, uma vez que se rende à obtenção do voto, aliás, seu único fim. O político de hoje trai a sua ideologia cultural, renegando valores adquiridos de seus antepassados, não se contrapondo a movimentos espúrios que ameaçam a raiz da dignidade familiar e da sociedade em que vive. É covarde em seus posicionamentos, em tudo, visando estar bem com todos, não querendo ficar "mal na fotografia". O apoio de comunidades que professam os mais vis hábitos como a homoafetividade, o aborto, a liberalização das drogas, a negação de símbolos religiosos é muito bem vindo para que se estabeleça em seus cargos políticos. E o pior, denomina tais práticas de progressistas. Uma verdadeira piada*"* !

Todo um jogo foi concebido nas duas últimas décadas, em que programas sociais estariam acima de qualquer estratégia relevante ao País. Nos últimos dez anos, isso foi acentuado sem pudor. O objetivo era e

é, "pão e circo". O pão foi representado por programas sociais, como por exemplo, bolsa família, bolsa presidiário, bolsa crack e, por fim, bolsa prostituta, em fase de aprovação, tudo dentro do programa Brasil sem Miséria. Já o circo seriam os megaeventos, com destaque para os Jogos Mundiais Militares de 2011, a Copa das Confederações de 2013, o Campeonato Mundial de 2014, a Olimpíada de 2016. Isso sem considerar o Rock in Rio, o carnaval, os grandes clássicos do futebol. O cenário estava montado para se comandar uma geração de androides, massa amorfa apática, atrofiada nas suas reflexões, sem qualquer interesse pelas coisas públicas, o que asseguraria a esse político e a seu partido, bem como aos seus aliados, a eterna permanência no poder.

A configuração desse desenho social dava respaldo à vanglória do Governo em dizer que tinha 70% de aprovação da população. Podia-se até ameaçar quem fazia oposição com a afirmação de que o "bicho vai pegar", com clara afronta à democracia.

Mas algo novo não se levou em consideração, pois, sorrateiramente, uma nova geração foi se desenvolvendo e se inserindo no contexto demográfico nacional. Essa geração "gritou" em junho passado e vem "gritando" por conquistas sociais que lhes foram e estão sendo negadas, mesmo com a enunciação da tola mentira de que "democracia gera mais desejo de democracia, qualidade de vida desperta anseio por mais qualidade de vida".

Acontece que essa geração é filha da geração das "diretas já" e neta dos que se opuseram à Revolução de 1964, cujos pais e avós, apesar de reclamarem da ditadura, ainda presenciaram, naquela época, embates entre oposição e situação. Esses jovens não sabem o que é ideologia de Direita ou de Esquerda. Falaram para eles que os poucos partidos opositores ao populismo atual são de Direita, mas desconhecem que hoje, no Brasil, não existe Direita, pois tanto quem está no Governo ou lhe fazendo oposição são oriundos da Esquerda dos anos 60.

Esses jovens são os "twiteiros", os "faceboquianos", os "blogueiros" denominados, também, de Geração Y ou do milênio. Caracterizam-se pelo ato da "clicagem", ou seja, ao não se interessarem por algo virtual, apertam a tecla do mouse e deletam o que lhes é estampado na "telinha" de suas mídias ou, então, mudam de assunto procurando outro "site" ou "blog".

São os "cliqueiros" pessoas imediatistas, querem flexibilidade no trabalho e não ficam muito tempo em um emprego, porque têm dificuldade de encontrar um veterano ou um superior com mais experiência, que inspiram confiança para lhes apontar objetivos e caminhos. Lamentavelmente, alguns partem para o vandalismo, com expressivas cenas de violência, preferindo o anarquismo, o que pode levar à ruptura da paz social, algo temeroso à Nação. O Papa Francisco se reportou aos baderneiros como jovens manipulados por pessoas maduras, mas radicais, que desprezam o diálogo na solução dos problemas sociais.

Porém, por incrível que pareça, são jovens com certa cultura, mesmo superficial, já que vivem na sociedade do conhecimento, o que lhes dá condições para perceberem e interpretarem maracutaias e mutretagens, além de não aguentarem mais a embolação partidária, em que acordos e negociatas políticas são arquitetados em prol de interesses escusos. Na verdade, desejam mandar para a "lixeira" parlamentares e mandatários, cuja representatividade tornou-se desacreditada e descredenciada junto ao povo.

Aí está a "fornalha" que configura os movimentos sociais sem uma direção definida, multifacetados nos seus desejos, com total ausência de mentores capazes de direcionarem a novas causas.

Na verdade, o líder nunca esteve e nunca estará ausente. Desde os guias dos bandos dos australopitecus da pré-história, passando pelos capitães que comandaram os exércitos da Antiguidade e da Idade Média, até os estadistas que vivenciaram e conduziram os ciclópicos eventos do último século, lá estava ele como senhor de todos os acontecimentos.

Na verdade, o líder de hoje não é mais o arrogante ou o petulante que se arvora na sua fala. Mesmo administrando uma massa governamental em franco processo entrópico, alardeia pelas mudanças dos últimos dez anos, renegando, portanto, contribuições de ícones do passado que fizeram a história desse País. É possível alguém acreditar nesse tipo de discurso?

O líder de hoje é o que muito faz e pouco fala. Sabe que as palavras convencem, mas os atos arrastam multidões. O seu silêncio encanta, pois ouvir significa respaldar-se para aplicar as ações planejadas.

Quando o Papa Francisco pede licença para entrar no País, dirigindo-se ao povo e, em especial, à juventude, "alegando que não tem ouro nem prata, mas traz o que lhe é mais precioso para si: Jesus Cristo", apresenta um estilo de liderança diferente que extrapola as mais vis propagandas eleitoreiras e autoritárias. James Hunter, consultor de gestão corporativa, em seu *best seller*, *O Monge e o Executivo*, é providencial nesta afirmação. É ainda mais feliz nos seus argumentos sobre o gestor, como modelo de guia corporativo, ao publicar *Como se Tornar um Líder Servidor*. Mas James Hunter é enfático ao considerar que essa atitude é somente válida para o líder com conduta ilibada, sem qualquer mácula de caráter no seu passado.

Por mais paradoxal que seja, nesse mundo globalizado e em redes organizacionais, as instituições que guardam em si, expressivamente, o aspecto da liderança são a eclesial e a militar, mesmo tendo estruturas verticalizadas. Isso se deve a dois fatores: a hierarquia e a disciplina. Mesmo sendo banalizados pelos que se intitulam avançados, tanto a hierarquia como a disciplina são balizadores na ordenação do regime das relações entre cidadãos. "Ordem e Progresso" é o lema da Bandeira Nacional, como pendão a nortear nosso povo. A isso, nos últimos tempos, vem se tentando destruir, à medida que se provoca o desmanche de instituições seculares, com a inversão de práticas salutares da família, em que condutas exógenas ao respeitoso convívio entre pessoas, não importando a classe ou raça, são priorizadas em novo código de conduta. Eis aí a causa das explosões sociais que eclodem na atualidade.

Por tudo isso, cabe dizer que a liderança não se esvaiu. Ela está em letargia, como atributo, no interior dos que têm o privilégio de possuí-la. O silêncio de suas condutas é impregnante, a altivez de suas percepções, diante dos acontecimentos, é serena, a honradez de suas ações, dentro do caos estabelecido, cativa os que lhes estão próximos. Pode estar certo de que o líder, hoje, encontra-se nos mais distintos locais. Na repartição pública, na empresa, no quartel, no hospital, na igreja, na universidade, na federação industrial e comercial, enfim, na posição que melhor lhe facilitará impedir a ruptura da ordem jurídica nacional.

Da mesma forma que as "vozes das ruas" eclodiram sem que houvesse uma prévia sinalização, o "líder da última hora" ressurgirá oportunamente, saindo de seus nichos, talvez, quem sabe, para liderar, dentre outras, as "vozes da rua", na direção do entendimento nacional.

O autor é Coronel-Intendente da Reserva da Aeronáutica, membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra, da Academia Brasileira de Defesa, do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e Membro Correspondente do INCAER.

Alberto Santos-Dumont em Mar del Plata

Oscar Fernández Brital

O Homem que, em 23 de outubro de 1906, a bordo de seu avião, havia deslumbrado a sociedade parisiense, visitou a Cidade Feliz[1] em 1916 e foi prestigiado por seus feitos como piloto.

Em 23 de outubro, em Paris, perante uma Comissão do Aeroclube da França, designada especialmente para o caso, e diante de centenas de pessoas, Alberto Santos-Dumont elevou-se por impulso do motor de seu avião, deslocou-se pelo ar e pousou. O velho desejo do homem de voar como os pássaros havia se cumprido. Anteriormente, esse aviador havia logrado a dirigibilidade dos aeróstatos e encerrou sua atividade aeronáutica com a construção do primeiro ultraleve que também foi a primeira aeronave feita em série.

O vínculo de Santos-Dumont com a atividade aeronáutica da Argentina começou em 18 de junho de 1906. Nesse dia, junto com o seu proprietário Aarón de Anchorena e o casal Letellier, em Paris, ele conduziu, em seu primeiro voo, o balão batizado *Pampero*.

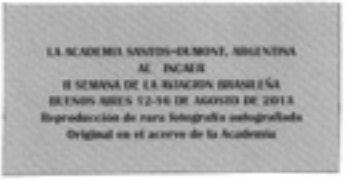
Essa extraordinária personalidade visitou Mar del Plata entre 23 e 29 de março de 1916, proveniente de Buenos Aires, aonde havia chegado de trem desde o Chile, onde participara do Primeiro Congresso Pan-americano de Aviação. No congresso, compartilhou trabalhos, em uma das comissões, com o engenheiro Alberto Mascías, grande colaborador de Jorge Newberry na Escola Militar de Aviação. Em Mar del Plata, foi bem recebido de diversas maneiras: assistindo a uma partida feminina no *Golf Club* e visitando, no dia 26 de março, o conhecido Haras Chapadmalal, onde foi jogada uma partida de polo em sua homenagem.

---

[1]*Nota do editor: Cidade Feliz é um apelido para Mar del Plata, sugerindo um ambiente de felicidade para as pessoas que ali vivem ou que lá vão a passeio, tal como se usa também, no Brasil, para divulgar as características de diversas cidades.*

Dessa visita, ficaram diversos registros fotográficos de Santos-Dumont, vários deles com uma característica distinta, que deve alegrar-nos como argentinos, e que foi comentada por vários historiadores brasileiros: ele aparece sorrindo (naquela época, de câmeras fotográficas bastante primitivas, em geral, as pessoas *posavam*, isto é, assumiam uma posição quase solene para serem fotografadas). Assim se pode observar Dumont em fotos que o retratam em um campo de golfe e na antiga *Rambla Bristol*, que havia sido inaugurada três anos antes.

Da foto na *Rambla Bristol,* há duas cópias nas coleções de recortes (atualmente conservadas no Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC), no Rio de Janeiro, Brasil), que, durante muitos anos, estiveram sob a guarda de sua sobrinha-neta Sofia Helena Dodsworth Wanderley. Uma delas, com data de 25 de março de 1916, está dedicada a ele, por seu amigo, o engenheiro Mascías.


LA ACADEMIA SANTOS-DUMONT, ARGENTINA
AL INCAER
II SEMANA DE LA NACIÓN BRASILEÑA
BUENOS AIRES 12-16 DE AGOSTO DE 2013
Reproducción de rara fotografía autografiada
Original en el acervo de la Academia

Recentemente, apareceu uma segunda foto, no mesmo ambiente, a coluna da *Rambla*, mas acompanhado por duas damas que, pelas semelhanças fisionômicas, provavelmente eram mãe e filha, e com a particularidade de possuírem seu autógrafo e a mesma data daquela que foi obsequiada por seu amigo. Além disso, pode-se ver como várias pessoas presentes os observam.

Esta visita à Argentina concluiu-se com o início de uma incrível aventura terrestre. Em 24 de abril, Dumont alojou-se no Hotel do Sr. Engel, segundo registro que ainda existe, no lado brasileiro das Cataratas do Iguaçu, após três dias de viagem em trem e barco, desde Buenos Aires. Mais tarde, empreendeu

uma viagem a cavalo, seguindo uma picada aberta na selva por onde corria o telégrafo, até a cidade de Guarapuava e, dali, em automóvel e trem, até Curitiba. Lá, entrevistou-se com o Presidente do Estado do Paraná, a quem solicitou que se desapropriassem as terras onde se encontram as Cataratas, para que todos pudessem admirar essa maravilha da natureza. Isso concretizou-se em 28 de julho daquele ano.

Assim, aquela ida a Buenos Aires foi uma visita com características e resultados destacáveis, com várias fotos não usuais, com uma cavalgada inusitada e um final que beneficiou a todos.

Nota do Editor:

O Parque Nacional do Iguaçu abriga o maior remanescente de Mata Atlântica da região Sul do Brasil e foi criado pelo Decreto nº 1.035 de 1939. No ano de 1986, foi a primeira Unidade de Conservação do Brasil a ser instituída como Sítio do Patrimônio Mundial Natural pela UNESCO.

O Parque une-se, pelo Rio Iguaçu, ao *Parque Nacional Iguazú*, na Argentina, formando um contínuo biológico com mais de 600 mil hectares de áreas protegidas e outros 400 mil em florestas ainda primitivas. Isso acarreta oportunidades para que Brasil e Argentina empreendam ações conjuntas para a sua preservação, tal como, se pode deduzir, pensava Santos-Dumont.

O autor é escritor e pesquisador argentino, biógrafo de Santos-Dumont, presidente da Academia Santos-Dumont da Argentina e Membro Correspondente do INCAER.

Uma visão do pensamento brasileiro

Cel Av Araken Hipólito da Costa

A grande questão do pensamento brasileiro é querer saber quem é o "Ser Nacional" e que "Nação" é esta.

Sem sombra de dúvida, é possível dizer que o pensamento brasileiro nasceu, propriamente, no século XVIII, com as ideias de Sebastião José de Carvalho e Melo (1699-1782), o Marquês de Pombal, que pretendeu efetivar uma ruptura radical com a tradição da cultura portuguesa, em que procurava transformar o chamado "saber da salvação", no ensino da Universidade de Coimbra, em um saber, de fato, científico. Estes primeiros parâmetros, somados à intenção de formar um Império além-mar, com a língua portuguesa e instituições jurídicas, acabaram por orientar o desenvolvimento das instruções estratégicas do "Novo Mundo".

Outro aspecto relevante, a ser destacado, foi o encontro das culturas em novo território. Chegando nestas terras, o conquistador português já encontrou os indígenas, incorporados ao território; logo depois, o trabalho escravo do negro africano. As peculiaridades de cada uma dessas etnias, somadas, geraram uma verdadeira "miscigenação cultural", que hoje perfaz concretamente a nossa cultura.

Além dessa experiência singular e bela da miscigenação, dois fatores muito importantes alicerçaram as bases da nascente civilização: primeiramente, foi a determinação de se manter um território indiviso e depois, foi a necessidade de se preservar a unidade da língua trazida pelo colonizador.

Quanto à formação do homem brasileiro, constatamos que os homens portugueses chegaram ao Brasil praticamente desacompanhados, e os escravos sendo, em média, de três homens para uma mulher. A miscigenação dessas raças com as mulheres indígenas resultou em um povo com sistema imunológico mais resistente. Assim, o nosso país teve um significativo aumento demográfico, sendo o "útero indí-

geno" a grande mãe da nação brasileira. Embora exista considerável volume de obras sobre o processo de formação histórica da nacionalidade brasileira, esses estudos não nos esclarecem totalmente. Indicam que a consciência clara de "Ser Brasileiro" surgiu na terceira geração aqui nascida.

A formação do Brasil e, consequentemente, a do brasileiro sofreram influências do autoritarismo político e intelectual português, notadamente na criação do Estado, aliás, como demonstrou o fato histórico da Independência, quando nos tornamos Império antes de nos tornarmos nação. Este autoritarismo criou o Estado Forte, que permanece até os dias atuais, oscilando entre governos condutores e governos populistas e mantendo-se no poder, uns, pela força e outros, por políticas questionáveis. Esta situação é agravada por não existir uma Filosofia Política Nacional, a fim de ordenar o Estado. O Estado interfere como indutor da economia como modelo corporativista – nem liberal nem coletivista – dificultando a força empresarial desde os primórdios, como o Visconde de Mauá.

O processo de formação do Estado Moderno foi caracterizado pela unidade territorial, unidade das Forças Armadas, unidade de soberania e unidade de governo. Paralelamente, aconteceu a adoção das línguas nacionais na produção nacional.

O Estado Português se organizou ao longo do processo de expulsão dos mouros e de afirmação da independência em relação à Castela, processo iniciado por D. Afonso Henriques em 1128 e que ficou, virtualmente, concluído, com a ascensão ao trono da Casa de Avis, em 1385.

Outro aspecto fundamental na formação do Estado Moderno foi o nascimento das filosofias nacionais, não em oposição à filosofia universal, mas como reflexões e investigações suscitadas por problemas filosóficos que marcaram as distintas tradições nacionais.

Podemos demonstrar, como exemplo, a racionalidade de René Descartes (1596-1650) o qual colocou a razão humana como a instância legítima da verdade. Sua filosofia lançou as bases para a construção da nação francesa.

Por outro lado, o empirismo de John Locke (1632-1704), além de realçar a importância da experiência na elaboração do conhecimento humano, alicerçou o liberalismo e a construção cultural da nação inglesa.

O Criticismo de Kant (1724-1804) representou um esforço em avaliar os alcances da razão humana, propondo que o problema central de toda crítica é o juízo. A revolução copernicana de Kant trouxe os arcabouços para a formação política da Alemanha.

Já o pragmatismo de William James (1842-1919) conferiu um papel determinante à ação e à prática na definição da verdade, que é a expressão fiel do modo de pensar e agir do povo americano.

No Brasil, a partir da Escola de Recife (Séc. XIX), em Pernambuco, iniciou-se, com Tobias Barreto, uma corrente filosófica nitidamente brasileira, o "culturalismo". Tobias Barreto afirmou que é, pela cultura, que o homem vai-se diferenciar dos demais entes naturais. Destacou-se, portanto, da natureza, com esta faculdade que lhe é própria e, a partir daí, observou o mundo e procurou lhe dar sentido, desenvolvendo sempre as formas do conhecimento que brotam e evoluem ao longo da história. Esta corrente sugeriu que o homem, através das potencialidades da cultura, viabilizasse a necessária integração com o mundo científico. Tal pensamento permeou a construção do pensamento brasileiro, unindo matrizes do positivismo, do liberalismo e do idealismo Kantiano ao âmbito da moralidade, alicerçada, por sua vez, a partir de fundamentos oriundos do cristianismo. Dessa inter-relação de correntes, nasceu o Pensamento Filosófico Brasileiro.

A formação do Estado Moderno exigiu a unidade das Forças Armadas. No Brasil, a Marinha nasceu com a chegada da corte de D. João VI, em 1808. Com a criação da Real Academia Militar, em 1810, nasceu o Exército. O currículo de modelo pombalino é meramente profissional, de cunho científico, não contemplando nenhuma abertura para temas filosóficos ou ético-políticos, destinando-se à formação de engenheiros e de oficiais do Exército.

Após a Guerra do Paraguai (1865-1870), surgiu um novo Exército e uma nova Marinha, que, somados ao positivismo inoculado na Escola Militar da Praia Vermelha, pelas mãos de Benjamim Constant, compõem o pensamento militar brasileiro.

Augusto Comte (1798-1857), embriagado com o desenvolvimento da ciência, da tecnologia e da indústria daquela época, desenvolveu o positivismo, primado na ciência e no entusiasmo que a ordem na sociedade promoveria o progresso. No positivismo de Comte, a filosofia é uma espécie de guardiã das ciências, tirando o seu aspecto crítico e metafísico. Desta forma, o Pensamento Militar Brasileiro, apoiado no positivismo, idealizou a doutrina da Escola Superior de Guerra (ESG) e planejou o desenvolvimento, a segurança e a integração do território brasileiro e, ao mesmo tempo, o planejamento das condições do desenvolvimento tecnológico brasileiro.

Outro segmento vital para se entender o Pensamento Brasileiro, encontramos nas artes, que são uma manifestação do espírito, em que se insere a cultura popular brasileira, a qual traduz a sensibilidade da alma nacional. A cultura popular é aquela que sofre menos a influência do mundo globalizado, por isto a sua valorização é um poderoso instrumento de afirmação da identidade nacional. A nossa cultura popular, fortemente inspirada no folclore, é de base essencialmente lusitana, embora o indígena e o negro, evidentemente, tenham dosado essa formação, contribuindo com seus rituais, cantos, músicas e danças e, atualmente, é intensamente mestiçada. A cara do Brasil de hoje é dotada de múltiplas facetas culturais, entre outras, da alegria negra do samba, do sentimento de liberdade e vida comunitária dos ritmos e danças indígenas, da nostalgia portuguesa do Fado...

A literatura brasileira é um manancial de informações sobre o "Ser Nacional", da formação da sociedade, suas manifestações culturais, manutenção e divulgação da língua pátria e partícipe da identidade nacional. Destacamos: José de Alencar (1829-1877), sobre o índio; Euclides de Cunha (1866-1909), psicologia do sertanejo e seus costumes; Câmara Cascudo (1898-1986), folclore e etnografia; Gilberto Freire (1900-1987), formação do brasileiro e Sérgio Buarque de Holanda, Darcy Ribeiro, dentre outros, com suas visões de Brasil.

Ponto marcante para a nossa literatura foi a criação da Academia Brasileira de Letras (ABL) em 1896, e a figura ímpar de Machado de Assis (1839-1908), com um extraordinário legado à nossa brasilidade. Um exemplar desta intenção é seu artigo "Instinto de Nacionalidade".

Desdobramentos da nossa literatura encontraremos na Semana de Arte Moderna, idealizada pela elite intelectual e artística paulista, em 1922, 100 anos depois da Independência. Questionava a identidade nacional do ser brasileiro e, também, procurava desligar-se das influências artísticas europeias, especialmente a francesa, na tentativa de encontrar as raízes nacionais. No pensamento antropofágico de Oswald de Andrade, brinca-se que todos aqueles que desembarcassem no Porto de Santos, no litoral de São Paulo, necessitariam da vacina antropofágica, transformando-se e adotando os sentimentos da brasilidade.

Embora a pintura portuguesa não representasse uma tradição pictórica, em termos absolutos, como a espanhola e a francesa, surgiu, na Semana de Arte Moderna, a obra Abapuru, de Tarsila do Amaral. Posteriormente, a construção do MASP, em 1947, as bienais, a partir de 1950, a explosão dos modernistas a Hélio Oiticica, propiciaram, hoje, o reconhecimento internacional da estética brasileira.

No mundo das imagens, como nas artes plásticas, o cinema nacional iniciou-se com a fundação, no Rio de Janeiro, em 1941, da Atlântica Filmes, apresentando as chanchadas, de gosto popular e com o cunho nitidamente brasileiro. Em São Paulo, em 1950, surgiu a Companhia Cinematográfica Vera Cruz, em que foi produzido o filme "O Cangaceiro" em 1953, com diálogos de Rachel de Queirós, premiado no Festival Internacional de Cannes. Em 1969, Joaquim Pedro de Andrade levou, para a tela, o personagem Macunaíma, de Mário de Andrade. E logo a seguir, apareceu o Cinema Novo, em que Glauber Rocha despontou.

Arquitetura anterior das casas portuguesas, aquedutos, passando pelas esplendorosas igrejas barrocas, chegou à modernidade brasileira com a construção de Brasília.

Nesta mesma Semana de Arte Moderna, a música de Carlos Gomes e Villa-Lobos encarnou o espírito brasileiro e se projetou no campo internacional. A riqueza musical transpirou as alegrias e tristezas do nosso povo, com representantes desta legião de compositores, tais como: Noel Rosa, Pixinguinha, Luiz Gonzaga, Ernesto Nazaré, Tom Jobim e tantos outros, manifestando-se no choro, frevo, forró, samba, bossa nova e tropicalismo.

O terceiro segmento formador do pensamento brasileiro foi o religioso. A nossa catequese foi com os jesuítas. O catolicismo firmou-se e tornou o Brasil o maior país católico do mundo. Temos uma característica devocional da nossa fé, que produz multidões nas peregrinações a Aparecida, em São Paulo; a Juazeiro, no Ceará, para visitar o monumento ao Padre Cícero e ao Círio de Nazaré, em Belém do Pará.

A filosofia social, no Brasil, norteia-se pela busca do bem comum dos cidadãos, alicerçado pela orientação da filosofia tomista. Os valores nacionais fundamentam-se na ética cristã e nos valores absolutos do Cristianismo como verdade, bondade, justiça, sabedoria e amor, os quais estão na base da ação prática de nosso povo, e do desejo que temos de uma nação mais justa e plenamente cristã. Tais valores repudiam, em sua essência, todas as formas de materialismo e totalitarismo, típicas de regiões fascistas e comunistas.

Como anjos anunciadores, a Comunicação Nacional consolidou a língua portuguesa, moldou a unidade nacional e, sobretudo, tornou pública a alma nacional. O primeiro jornal brasileiro, criado em 1808, foi o "Correio Braziliense", de Hipólito da Costa, editado em Londres, sendo o "Jornal do Commércio", de 1827, o mais antigo em circulação.

Embora Roquete Pinto seja o pioneiro da radiodifusão, em 1936, foi a Rádio Nacional que se firmou como o maior veículo de comunicação até os anos 1960.

Em 1950, Chateaubriand criou a TV Tupi. Mas, a partir de 1965, a TV Globo, de Roberto Marinho, aproveitou a linguagem estética das artes plásticas, do cinema, da ópera brasileira – o carnaval e as danças do nosso folclore, somados ao conteúdo da rádio, transformam-se em um veículo nacional, impondo uma forma de pensar através de suas novelas, seu jornalismo etc. Recentemente, a TV Globo ampliou sua área de atuação, levando a língua portuguesa a mais de 280 milhões de pessoas.

Nos estudos realizados pelo Grupo de Estudos, observamos que o homem é um Ser Cultural, na visão ética; vimos que é livre, na visão ontológica; que é espírito e a imagem de Deus. Analisando a trajetória do Ser Brasileiro, constata-se a superação dos conflitos nos momentos

cruciais da nossa história. Essa superação delineou, também, a formação do espírito do brasileiro tão bem sintetizado por Ribeiro Couto (1898-1963), membro da Academia Brasileira de Letras, como sendo o espírito do "homem cordial". Do homem cordial, há uma projeção para o círculo familiar e o Estado.

O pensamento nacional é, em suma, erigido pelo seu valor universal. Nisto reside sua força e presença junto aos outros povos. Assim sendo, a alma cordial de nosso povo tem sido, no transcurso do tempo, um exemplo de diplomacia, tolerância e entendimento para todas as culturas, credos e povos. O Brasil nasceu de um projeto português de universalidade, de viver em paz com todos os povos.

Um padrão de instituição brasileira capaz de mostrar a maneira de ser de um povo cordial foi o Itamaraty. Barão do Rio Branco (1845-1912), exemplo da nossa diplomacia, com seu profissionalismo apolítico e sua convivência pacífica entre nações, deixou um legado como ensinamento, conceitos, exemplos, princípios e valores.

Assim, estudar o pensamento brasileiro nos permite tomar consciência, gradativamente, do que é, de fato, "ser brasileiro", além de nos estimular a preservar a cultura e os valores nacionais, partes singulares da nossa brasilidade, daquilo que nos constitui como nação e, sobretudo, a necessidade de elaborar o entendimento de que a nação deve prevalecer sobre o Estado. Mas, ainda há muitos mistérios a serem desvendados no carimbó, no bumba-meu-boi e no samba deste povo que dança e é feliz na Terra de Santa Cruz.

O autor é Coronel-Aviador da Reserva da Aeronáutica, Diretor do Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica, onde é Coordenador do Grupo de Estudos do Pensamento Brasileiro.
É Conselheiro do INCAER.

Armando Nogueira, o aviador...

Lauro Ney Menezes

O sonho de voar

Voar é um milagre. Que o digam os dois terços dos seres vivos aos quais a vontade divina concedeu tão abençoada graça. Por isso, considero todos eles autênticos rebentos dos céus. Há quem veja, no aviador, um ser heroico. Pois eu os vos digo do alto do meu ultraleve: nem heroico, nem épico. O homem que voa é, sobretudo, um ser utópico. Um ser místico. Milênios se esfumaram: os pássaros voando, o homem pastando, nesse vale de lágrimas.

Voa borboleta –- asas de vitrais ao seu voo soluçante.
Voa galinha – não sei bem pra que puro assanhamento.
Voa bem-te-vi – benza te Deus!
Voa garça, branca, leve – branca de neve.
Voa andorinha – prenda minha.
Voa urubu, luto fechado, teu planeio te redime.
O mosquito, bichinho à toa – também voa.
O vaga-lume também voa – vaga luz navegando pela noite sua noite intermitente.
Voa o morcego – nunca vi asas tão vis.
Voa coruja –- rasante maldição da meia-noite.
A gaivota voa – como invejo a tua dócil geometria!
Até o besouro... o besouro também voa, rastejando pelo espaço sua penosa aerodinâmica.

Graças à imaginação, o homem acabaria contemplado com o dom de voar. Um dia, alguém me perguntou por que gosto tanto de voar. Devaneio puro.

Quem voa, sobrevoa. Quem voa, sobreleva. Quem voa é cúmplice dos ventos.
Quem voa perpassa o arco-iris.
Quem voa reparte com os anjos a castidade azul do céu.
Quem voa sabe que nuvem tem coração de mulher: beija e balança.

Quem voa sente o perfume da rosa dos ventos.
Quem voa contempla, de perto, o instante em que o sol se cala.
Quem voa, quando pousa, está voltando da eternidade.
Só quem voa descobre o tamanho de Deus.

Armando Nogueira (2007)

Armando Nogueira[1] nos deixou: um enorme vazio tomou conta de todos nós, seus amigos e admiradores. E, por que não, seus fanáticos leitores? A mídia impressa e televisiva abordou, com notável apuro, a figura do homem de ideias e letras: poeta, escritor, mito, conversador. Tudo isso deu margem a artigos, comentários, análises e retrospectivas: Armando Nogueira, o jornalista, o televisivo, o comentarista, o criador... Até aí, tudo conforme.

Só não se abordou uma das facetas mais marcantes de Armando Nogueira que – além da arte de manipular palavras e ideias – era verdadeiramente sua jamais olvidada paixão: o "saborear a arte de voar". Armando era, bem antes de iniciar sua carreira das letras e artes, um aviador por origem. Possivelmente, poucos sabem que, quando Armando deixou sua Xapuri com destino ao Rio de Janeiro, o fez nas asas da Força Aérea Brasileira, a bordo de uma aeronave do Correio Aéreo Nacional. E foi aí que, dominado pelo encantamento, paixão pelo domínio dos ares instalou-se em sua alma e dela jamais se afastou. Independentemente de sua máquina de escrever, do laptop ou do Botafogo...

Vivi e intimamente convivi, como companheiro de solteirice, com Armando "o aviador". Sua curiosidade era profunda (quase mórbida) pelos "dons e dotes" que habitavam a alma e os corações dos aviadores de profissão (como eu e outro comparsa, Tenente Rosa Filho). Seu hábito, no nosso papo de fins de semana, era a AVIAÇÃO, quando cada um de nós dedicava-se ao aprendizado da magia do voo (ele) e ao domínio das letras (nós)... Nunca nos afastamos um do outro: vivemos, às vezes, longe, porém "assamblados",

[1] *Nota do editor: Armando Nogueira foi Conselheiro do INCAER, tendo ocupado a Cadeira número 8, cujo Patrono é o Maj Brig Ar Lysias Augusto Rodrigues.*

unidos pelo gosto de voar, pela "poeira das nuvens, que tingia de grisalho nossos cabelos"...

Reencontrei-o envolvido com as lides (aviatórias) a bordo do seu multicolorido ultraleve. E não resisti aos seus apelos: instigado por ele e por Sérgio Pedra, aboletei-me a bordo de uma maquininha de fazer barulho e capaz de voar. Solei aquele conjunto de pano, corda, tubos e motor (surpresa), mas tive uma pane (ruptura de correia de transmissão no motor) e pousei – serenamente – nos alagados de Guaratiba. São e salvo! Ganhei um afetuoso abraço de Armando que me declarou, apesar do susto, "ultralevista". Aceitei o título e cultivei esse hábito, junto com Armando que, nos intervalos de tempo que o jornalismo lhe permitia, com arrojo e perseverança, fundava o seu (nosso) querido Clube Esportivo de Ultraleves (CEU).

Ele dedicou-se a esse meritório *metier* com seu conhecido afinco. Mobilizou parceiros, convocou *experts,* organizou e liderou a primeira geração dos ultralevistas brasileiros. Sem dúvida alguma, um troféu para o então "só jornalista" Armando Nogueira. Agora, homem dos ares...

Mas sua historiografia de aviador não termina aí. Por sua paixão pelo voo, pelo encantamento que o romper as nuvens lhe dava, pela iluminação que os céus coloridos traziam aos olhos de poeta, pelo ronronar com que o motor acariciava seus ouvidos, Armando tornou-se – não só um entusiasta – mas um viciado na prática da arte de voar.

Como protagonista do projeto de implantar a "arte do ultralevismo" no Brasil, com procedimentos tecnicamente embasados e com uma férrea doutrina de segurança de voo, Armando Nogueira foi figura ímpar. Indispensável. Modelo...

Como um "velho aviador" que a fortuna permitiu conviver com o aviador Armando Nogueira, e em nome dos aviadores civis e militares que nele se miraram para exercer a atividade aérea de lazer (e a profissão) com a elegância e a sensibilidade com que Amando Nogueira nos propunha e encantava, presto uma reverência e minha saudosa continência.

"Faça uma curva ARMANDO. Certamente, um dia, estarei voando na sua ala, dentro das nuvens que tanto amou e que é a moradia dos nobres: jornalistas e ... AVIADORES!"

O autor é Maj Brig Ar Reformado, piloto de caça, ex-Comandante da Academia da Força Aérea, pesquisador de temas aeronáuticos e Conselheiro do INCAER.

Retórica, sofismas e entropia governamental

Afonso Farias de Souza Júnior

Outrora, as origens e os fatos geradores das manifestações sociais eram facilmente determinados, agora, as causas são difusas e as lideranças multirradiadas. No entanto, o alvo continua o mesmo: o governo.

Houve a Revolta do Quebra-Quilos no século XIX – reinado de D. Pedro II – contra a implantação do sistema métrico decimal (quilo, metro e litro), onde o povo não confiava na mudança anunciada (o País adotava a arroba e a libra) e iniciou ferozes protestos pelos estados brasileiros. Houve, ainda, a Revolta da Vacina, em 1904, quando o povo insurgiu-se contra a vacina obrigatória, imposta pelo gênio Dr. Oswaldo Cruz. Os pobres, os mais afetados pela varíola, reagiram com violência (armados de porretes e navalhas) quando os agentes da Saúde do Rio de Janeiro tentavam vaciná-los. Muitos morreram nessa Revolta, mas o governo do Rio, com a devida paciência, soube debelar os conflitos e, mais tarde, vacinou toda a população, erradicando a varíola naquele espaço.

Os Caras-pintadas surgiram em Brasília, em 1992, e exigiram a saída do presidente Collor do cargo que ocupava na República. Era uma tribo estudantil organizada para protestos direcionados a Fernando Collor, PC Farias e outros envolvidos em negócios e transações governamentais. Collor sofreu o *impeachment* declarado pelo Congresso Nacional e abandonou por um breve tempo o Brasil.

Os movimentos de protestos nacionais ocorridos em junho de 2013 nasceram de forma espontânea, em vários locais, e tiveram, como vetor de estímulo e coordenação, as redes sociais virtuais e a disposição do povo para a ação. Plenamente compreensível o pacifismo inicial do povo nas ruas e o aparecimento e aumento do vandalismo a partir de certo ponto dos eventos. Sempre ocorrem infiltrações de entidades insatisfeitas, assim como a adesão de anarquistas violentos e o devido

aproveitamento da onda de fúria pelos contumazes infratores de plantão, os aproveitadores do caos estabelecido.

As autoridades nacionais ficaram hesitantes e a inação oficial reinou. O que fazer? O não entendimento das causas conduziram a sucessivas tomadas de decisão e ação, no mínimo desconexas, que começaram com a polícia atacando, com força desproporcional, movimentos pacíficos, até a emissão da mensagem do plebiscito com os cinco temas previamente selecionados pela chefe do Executivo.

As manifestações de agora são multifacetadas em demandas e os fatos geradores, pouco nítidos, evidenciam causas relacionadas com os ineficientes serviços públicos oferecidos à população, assim como a tolerância zero com a corrupção. As prioridades dos governos apresentaram-se equivocadas, e isso foi atestado nas manifestações de junho de 2013. Junto desse desvio, é relevante frisar o vazio de lideranças reais.

Que as cidades tornam-se um inferno para viver, todos sabem, mas esse pensamento foi gerando impossibilidades de agir e reagir para eliminar o caos instalado nas cidades. A falta de recursos era sempre alegada. De repente, aparecem recursos para fazer estádios. Como isso pode melhorar o cotidiano dos *urbanoides*? Os insumos que constroem um estádio são os mesmos que edificam um metrô. A sabedoria do povo não deve ser achincalhada. As pessoas perceberam o nó das autoridades. Quando há interesse, há recursos.

Como afirmado por Delfim Neto, o que se quer é uma sociedade com liberdade individual, relativa igualdade e eficiência produtiva. Para atingir esse patamar, faz-se necessário definir mecanismos para o alcance desses objetivos nem sempre conciliáveis. *Esses mecanismos são o mercado e a urna*. Se a urna exagera, o mercado corrige. Se o mercado exagera, a urna corrige. A educação é fundamental nesse contexto e essencial para que o eleitor saiba que pode ser atendido dentro de parâmetros razoáveis. Ela é fundamental para salvar não só a economia, mas a democracia.

O Banco Central (BC) fatigou-se pensando em aliar-se à política fiscal para combater a inflação. Desistiu e passou a operar com aquilo que pode fazer efeito: vai realizar incremento nos juros até alcançar a meta, provavelmente, dentro de uns 20 meses.

O governo sofreu de excesso de imaginação contábil. Urge elaborar um programa fiscal para os próximos quatros anos. Essa criação aliada à transparência das contas poderá salvar o governo do já combalido descrédito. O País está faceando o limite da tolerância, não provoquem ainda mais o povo com inflação alta e déficit nas transações internacionais. Urge um ajuste fiscal sério, apartidário e planejado para ações internas e externas. Truques contábeis não se sustentam mais. Percebam o desejo do povo e apostem nesse ajuste fiscal.

Sobre a dívida nacional, consta do Relatório Anual do Banco de Compensações Internacionais (BIS) que o Brasil detém o maior endividamento bruto entre os grandes emergentes, e a dívida bruta brasileira (67%) terminará o ano bem acima do patamar de 40%, considerado "seguro" pelo BIS. Entre os demais emergentes, todos têm indicadores melhores: a China tem dívida bruta de 21% do PIB, a Indonésia está com 24%, a Coreia do Sul aponta 35% e o México, com 44%.

O barulho das ruas acordou o gigante, mas ele tem que levantar e começar a andar, agir e oferecer o melhor esforço. O papa Francisco já benzeu o Brasil, o futebol já foi campeão, falta apenas fazer funcionar o País. Retórica e sofismas não são substâncias da Gestão, a qual necessita de boas intenções e, nesse sentido, ações programáticas, liderança e ordem para o progresso de todos. De nada adianta ser governador, ministro ou presidente da República se nossos princípios não se fundamentam no Bem Comum.

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

A evolução do mais-leve-que-o-ar: dos balões ao Zeppelin

Leonardo Vaicberg e Adílio Jorge Marques

Introdução

Desde a Antiguidade, voar é um desejo que habita a alma humana. Observando os pássaros e outros animais alados, o homem buscou, inicialmente, imitar seus movimentos, construindo artefatos para capacitá-lo a alçar os ares, em tentativas sempre mal sucedidas. Asas artificiais construídas com madeira e penas de aves, ou mesmo grandes pipas, que pudessem carregar um homem, foram utilizadas para tais empreitadas, que terminavam, normalmente, em fiasco ou em tragédia. Foi somente através do balão de ar quente, já no século XVIII, que o sonho humano começou a realizar-se...

Modernamente falando, as aeronaves se classificam em *aeróstatos*, veículos mais leves que o ar, e *aeródinos*, os mais pesados que o ar. Os primeiros valem-se do "Princípio de Arquimedes".[1] Nessa categoria, se incluem os balões de gás, os de ar quente e os dirigíveis. Na categoria dos aeródinos, se incluem os planadores, aviões, helicópteros, mísseis, foguetes e suas variações. Esses veículos se valem de diferentes recursos e leis da Física para se elevar no ar e se locomover.[2]

Avanços pioneiros

A ideia de elevar-se no ar, através do "Princípio de Arquimedes", ocorreu, em 1670, ao padre jesuíta Francesco Lana de Terzi (1631-1687), de Brescia, na Itália. Ele concebeu um veículo, o "barco aéreo"[3],

[1] *"Todo corpo mergulhado num fluido (líquido ou gás) sofre, por parte do fluido, uma força vertical para cima, cuja intensidade é igual ao peso do fluido deslocado pelo corpo".*
[2] *http://aviationexperten.sites.uol.com.br/av_003.htm.*
[3] *Conforme seu livro "*Prodromo ovvero saggio di invenzioni nuove all'Arte Maestra*", de 1670.*

sustentado por quatro grandes esferas de cobre de paredes bem finas e leves e, ao mesmo tempo, fortes, de modo que o ar pudesse ser bombeado para fora delas, criando vácuo em seu interior. Isto as faria pesar menos do que o ar que deslocavam e, assim, o artefato ascenderia aos céus. Tal ideia também tinha fulcro nas descobertas dos filósofos naturais dos séculos XVII e XVIII, que estudaram a física e a química da atmosfera, mostrando a possibilidade da existência do vácuo, como Blaise Pascal e Evangelista Torricelli. O engenho movido a vácuo, apesar de impraticável (até porque o peso das esferas, da barca e do material seria bem maior que o empuxo), continha o germe do legítimo pensamento científico.

Figura 1 – Francesco Lana de Terzi e o "barco aéreo"
Fonte: < http://www.aerostati.it/padrelana.htm>

Aeróstatos sustentados por ar quente já não eram novidade, pois, apesar de seus sucessos questionáveis, ficaram famosos os experimentos do padre brasileiro Bartholomeu Lourenço de Gusmão (1685–1724). Com seu espírito inventivo, o jesuíta inspirou-se na busca de um aparelho mais leve que o ar, chegando a obter do Rei de Portugal um Alvará expedido em seu favor, decorrente de um pedido de privilégio para o seu "instrumento para andar pelo ar".

Bartholomeu fez para a corte portuguesa, em 1709, quatro demonstrações de seus aeróstatos, os quais, na verdade, eram balões de ar quente, semelhantes aos "balões japoneses", hoje lançados em festas.

A partir daí, o religioso brasileiro passou a ser conhecido como *padre voador*. Outro invento seu, a *Passarola*, mesmo dotada de ímãs ou de gás (contido em pequenos globos) para sustentação, além de instrumentos náuticos e superfícies de controle, era impraticável e extravagante[4], mas polarizou a imaginação da época, e a notícia de que um padre voara em Lisboa espalhou-se por outros países.

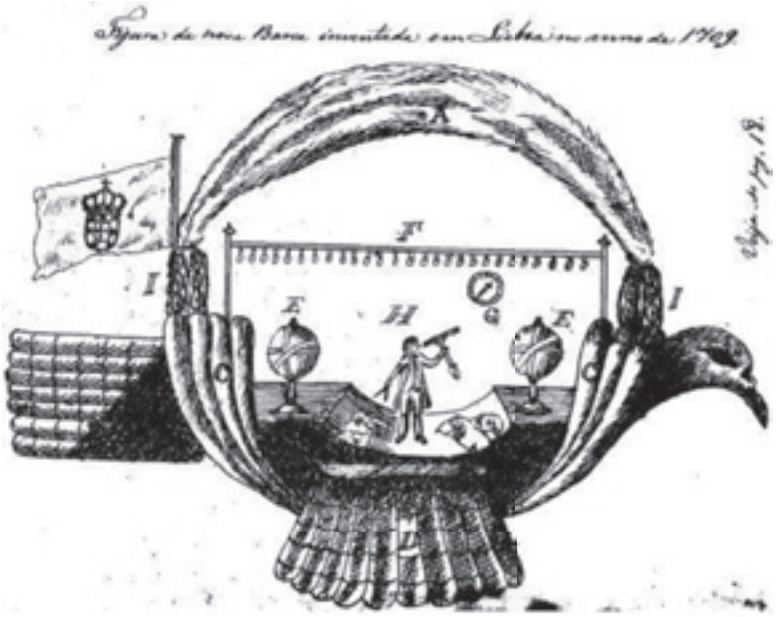


Figura 2 – A Passarola
Fonte: <http://aconquistadabolina.blogspot.com.br/2010/10/bartolomeu-de-gusmao.html>

Os balões de grandes proporções, capazes de levar passageiros a bordo, surgiram 74 anos após o "invento" de Bartholomeu de Gusmão, em 1783, pelas mãos dos franceses Joseph Michel (1740–1810) e Jacques Étienne (1745–1799) Montgolfier. Em 5 de junho de 1783, foi efetuada a

[4]*O mais provável é que o desenho bastante alegórico da* Passarola*, que muito circulou na Europa da época, tivesse a finalidade de despistar os demais governos quanto às intenções do governo português de um futuro uso militar dos balões engendrados por Bartholomeu.*

primeira experiência pública, diante da assembleia dos Estados de Vivarais, o Conselho Geral da época. O balão, com triplo invólucro de papel, foi inflado por ar quente proveniente da queima de palha e lã, às quais foram adicionados sapatos velhos. Em dez minutos, o aeróstato tinha alcançado cerca de 2000 m de altitude, vindo, depois, a cair numa vinha, na paróquia de Davézieux, a 3 km de seu ponto de partida. Tinha, aproximadamente 37 m de circunferência e cerca de 230 kg de peso.

A notícia foi comunicada à Academia de Ciências de Paris, causando euforia. Foi nomeada uma comissão, que decidiu pela vinda dos irmãos p ara Paris para repetirem a experiência.

No dia 27 de agosto de 1783, dois meses após o químico francês Antoine-Laurent Lavoisier ter batizado de "hidrogênio"[5] um gás recém descoberto, o cientista Jacques Alexandre Cesar Charles e o construtor Marie-Noël Robert inflaram um balão de tecido envernizado[6], de 3,5 m de diâmetro, com o gás e o lançaram do Campo de Marte, em Paris. O balão, que não tinha válvula de escape, ao atingir a altura de 1000 m explodiu, em função da expansão do gás, caindo despedaçado em Gonesse, a 25 km do local de partida. Por pensarem os aldeões tratar-se de um monstro caído do céu, os restos do balão foram apedrejados e cortados por facas e forcados. Depois, como humilhação final, foi o inofensivo tecido, já em frangalhos, atado à cauda de um cavalo e arrastado até o seu fim...[7]

---

[5] *Em 1766, o cientista inglês Henry Cavendish descobriu o gás hidrogênio. O gás já houvera sido isolado antes por Robert Boyle. Joseph Priestley, contemporâneo de Cavendish, também o fizera, mas foi Cavendish quem primeiro investigou suas propriedades. O gás era o produto da mistura de ferro, estanho e aparas de zinco com ácido sulfúrico.*

[6] *A impermeabilização era feita por um verniz à base de borracha.*

[7] *A partir daí, iniciou-se uma verdadeira competição entre Charles (e suas Charlières) e os irmãos Montgolfier (e suas Montgolfières). Em 19 de setembro, em Versalhes, diante da corte, foi lançada uma Montgolfière com um galo, um pato e uma ovelha, que desceu sem incidentes graves e, a 21 de novembro, foi realizado o primeiro voo com humanos, ocasião em que um balão de ar quente decolou com Jean-François Pilâtre de Rozier e o Marquês d'Arlandes. Charles foi eleito para a Academia de Ciências da França, dois anos depois, e a fórmula que relaciona a pressão e a temperatura de um gás ideal, a volume constante, leva o seu nome (Lei de Charles).*

Grandes viagens passaram a ser possíveis graças ao balão de hidrogênio (bem similar ao que é usado hoje, cheio com o gás inerte hélio). Enfim, o Canal da Mancha foi atravessado em 7 de janeiro de 1785, de Dover a Calais, pelo francês Jean-Pierre Blanchard e pelo americano John Jeffries, em um balão de hidrogênio, através de um voo bem planejado. Mas os balões também fizeram vítimas. O primeiro a voá-los está entre elas. Pilâtre de Rozier, acompanhado por Pierre-Ange Romain, descobridor dos meios para a impermeabilização de balões, caíram e morreram tentando atravessar o Canal, partindo da França. Rozier tornou-se o primeiro mártir da aeroestação.

O balão dirigível

Deixar de ser um joguete dos ventos e poder atravessar o espaço para onde se desejasse, esse era agora o objetivo. Neste cenário, Jean-Baptiste Marie Meusnier de La Place (1754-1793), general do corpo de engenharia francês, apresentou, em 1783 (no mesmo ano, portanto, das experiências dos irmãos Montgolfier), um projeto de aeróstato que seria de fundamental importância para os desenvolvimentos seguintes.

Seu dirigível tinha a forma de um elipsoide (como um grande ovo), que "poderia nadar no ar como um peixe na água". Foi o primeiro projeto a incorporar uma forma mais alongada, visando menor resistência ao ar e melhor manobrabilidade, contrapondo-se aos balões de até então, esféricos. Era dotado de um duplo invólucro, na verdade, um balão interno de hidrogênio (balonete), circundado por ar atmosférico, selado em outro balão externo. O ar podia ser injetado por ventiladores e tinha a função de manter a forma do aeróstato, além de servir de lastro, proporcionando controle da altitude. Possuía, aproximadamente, 80 m de comprimento, cubando 1700 m^3 (seu volume). O projeto incluía, ainda, aletas horizontais para a estabilidade e três grandes hélices a serem acionadas, manualmente, pela equipagem. O dirigível nunca chegou a ser construído, pois Meusnier foi precocemente morto por uma bala prussiana em Mogúncia, no ano de 1793, durante as guerras revolucionárias francesas.

O uso do motor

Outros projetos de dirigibilidade surgiram, mas a evolução foi pequena. Até que, em 1852, Henri Giffard (1825–1882), um talentoso engenheiro francês, deu um impulso considerável à aeroestação. Em 1851, lhe ocorreu a ideia de construir um pequeno motor a vapor de 3 hp, pesando apenas 100 lbs (45 kg), a ser usado em conjunto com um balão. Construiu um dirigível em formato de charuto, com extremidades em ponta, que possuía 44 m de comprimento por 12 m de diâmetro, na parte mais grossa, e cubando cerca de 2500 m^3. Possuía um leme direcional em forma de vela triangular. O motor, suspenso, movimentava uma hélice de 3 m de diâmetro, a 110 rpm. O motor e sua caldeira pesavam perto de 160 kg.

Giffard alçou os ares em Paris, no dia 24 de setembro de 1852, percorrendo 27 km, a aproximadamente 10 km/h. Esse foi o primeiro voo controlado e motorizado da história. O aparelho era estável e obedecia ao leme nas manobras, mas falhou em avançar contra o vento, e Giffard não conseguiu voltar ao local de partida. O voo estável só era possível em ventos calmos.

Figura 3 – O dirigível de Giffard
Fonte: <http://aboutfacts.net/History13.htm>

Gaston e Albert Tissandier, discípulos de Giffard, preocupados com o problema da dirigibilidade, realizaram, em 1883 e 1884, experiências com algo de que se esperava maravilhas: o motor elétrico. Procuravam mostrar que uma hélice movida por tal motor poderia dar governabilidade a um dirigível. Este, por sua vez, guardava formas similares ao de Giffard. A eletricidade era gerada e fornecida ao motor (um dínamo Siemens pesando 55 kg) por 24 elementos de pilha de bicromato de potássio, desenvolvendo uma força motriz de 1,5 hp. O dirigível possuía 28 m de comprimento e 9,20 m de diâmetro na parte central. Seu volume era de 1060 m^3 e pesava, no total, 1240 kg, com pilhas, motor, hélice, fluido para as pilhas, instrumentos e passageiros. O hidrogênio preparado pelos Tissandier, quase puro, era obtido por meio de ácido sulfúrico, água e ferro, em um aparelho inovador para a época.

O aeróstato funcionou bem ao vento, mas, contra o vento, permaneceu quase imóvel, e seu leme não pôde controlar os movimentos giratórios. Houve problemas, também, em manter a invariabilidade da forma.

Se o dirigível dos irmãos Tissandier não foi realmente um fracasso, tampouco foi um sucesso esmagador. Ele só havia mostrado que um balão equipado com bom senso poderia, sob certas condições, evoluir pelo ar. Por conseguinte, o capitão Charles Renard, diretor do Estabelecimento Militar da Aeronáutica de Chalais-Meudon, e seu colega e colaborador Arthur Krebs, foram levados a estudar um modelo de dirigível estável, estabelecido sobre os mesmos princípios gerais que o dos Tissandier. Mas eles alteraram e aperfeiçoaram bastante a estrutura e os detalhes técnicos. A aeronave estava pronta em 1884 e foi nomeada *La France*.

O dirigível, alongado, era afilado nas pontas e conservava sua forma através de um balonete compensador. O aeróstato tinha 51 m de comprimento, um diâmetro de 8,40 m na parte mais larga e um volume de 1864 m^3. O motor elétrico, alimentado por pilhas, pesava 96 kg e fornecia uma potência prevista de 8 hp a 3600 rpm. A hélice tinha um diâmetro de 7 m e pesava 40 kg. A primeira ascensão ocorreu em 9 de agosto de 1884, em Meudon. A viagem durou vinte e três minutos: o dirigível tinha viajado 7600 m, conseguindo atingir uma velocidade de 23 km/h, tendo aterrissado no mesmo ponto de onde havia partido. Por toda a Europa, mensagens triunfantes saudaram o sucesso do *La France*. O problema da navegação aérea parecia ter sido resolvido de

uma vez por todas, e os motores elétricos estavam se firmando como uma solução viável, mas ainda eram pesados e não forneciam potência suficiente para enfrentar ventos fortes. Eram necessários motores leves e mais potentes. De qualquer forma, demorou 101 anos para que este melhoramento, o da controlabilidade, aparecesse, desde o primeiro voo dos Montgolfier.

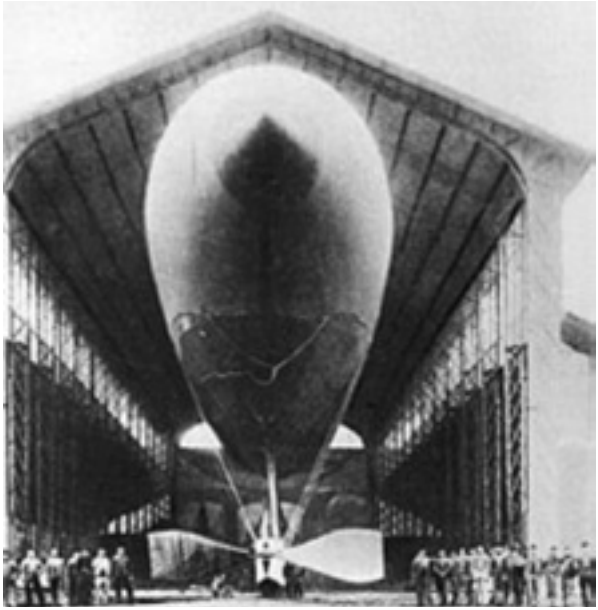


Figura 4 – O La France
Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Charles_Renard>

As contribuições de Santos-Dumont

Tendo obtido grande experiência em balões esféricos, e inconformado em ficar ao sabor dos ventos e dos riscos na aterragem, o brasileiro Alberto Santos-Dumont (1873-1932) desenvolveu seu dirigível Nº 1, onde ele colocaria a marca do gênio. É bem verdade que ele tivera a vantagem de conhecer os modelos de Giffard, dos Tissandier, de Renard e Krebs e de outros, suas virtudes e seus pontos fracos. Porém, o gênio não está só em aperfeiçoar, mas em propor soluções novas. E como ele as fez... Seu dirigível Nº 1, de 25 m de comprimento, tipo "charuto", era esguio, para oferecer mínima resistência ao ar.

Para conseguir um motor leve e com maior potência, criou o motor tandem, composto de dois motores de triciclo sobre um só cárter. Fez isto modificando o motor Dion-Button de 1,75 cv, de um triciclo seu, conseguindo gerar 3,5 cv para um motor de 30 kg[8], o qual movia uma hélice com duas pás de 0,4 m de comprimento cada. Para testar a vibração do motor, pendurou o triciclo numa árvore, tendo ficado satisfeito com o resultado. Para evitar que as fagulhas da descarga acarretassem a explosão do hidrogênio liberado pelas válvulas do dirigível, enorme temor na época, aumentou as cordas de sustentação, afastando o motor do invólucro do dirigível, e voltou para baixo o cano de descarga do motor, uma solução simples e eficaz.

O brasileiro Alberto Santos-Dumont conseguiu unir o motor a explosão (de melhor desempenho que os a vapor ou elétricos) com balão de hidrogênio. Foi resolvendo problemas de estrutura, estabilidade e de relação peso-potência, que desenvolveu seus dirigíveis N°s 2, 3, 4, 5 e 6, ganhando, com este último, em 19/10/1901, o Prêmio Deutsch, de 100 mil, francos, para aquele que partisse de Saint Cloud e, sem auxílio de terra, contornasse a Torre Eiffel e regressasse ao ponto de partida, em, no máximo, 30 m. Estava aí comprovada, definitivamente, a dirigibilidade dos aeróstatos.

Figura 5 – O Dirigível Nº 6
Fonte: <http://freepages.military.rootsweb.ancestry.com/~otranto/fab/santos_dumont.htm>

[8] *Aproximadamente 8,6 kg/cv, o que estava muito além das previsões de relação peso-potência mais otimistas para os motores da época, três vezes maiores.*

O Zeppelin

O conde Ferdinand Adolf August Heinrich von Zeppelin (1838-1917), oficial do exército alemão, prestou muita atenção ao trabalho dos militares franceses Renard e Krebs, ficando bastante preocupado com o possível uso militar dos dirigíveis. Após sua aposentadoria involuntária, passou a dedicar-se à construção dos maiores dirigíveis construídos até então.

Projetado em 1898, com estrutura rígida de alumínio, o LZ 1 (Luftschiff-Zeppelin 1) possuía 140 m de comprimento por 11,4 m de diâmetro, sendo coberto por seda e linho tratados com pergamóide (produto industrial que imita pele). Em seu interior, compartimentos foram projetados para abrigar 17 células de gás hidrogênio, fazendo-o cubar 12.000 m^3. Pesava 13 toneladas. Equipado por dois motores Daimler de combustão interna de 15 hp, efetuou seu primeiro voo em 2 de julho de 1900. Enorme, submotorizado e pouco controlável, fracassou, assim como o LZ 2, destruído em seu segundo voo.

O pouco apoio financeiro do governo não parou o conde, que obteve sucesso limitado com os dirigíveis seguintes, muito graças ao apoio de recursos vindos de todas as partes do Reich. O povo alemão adotara o Zeppelin, e seus desenvolvimentos posteriores o levaram a um grau de sofisticação e eficiência inédito, já com o patrocínio do governo alemão. O conde criou a primeira companhia aérea, a alemã Companhia Zeppelin (Delag), em 1909, com uma frota de cinco dirigíveis. O Zeppelin foi utilizado na Primeira Grande Guerra para bombardear Paris e a Inglaterra. Após o conflito, estabeleceram-se rotas aéreas. O conde já havia morrido, quando ícones da aviação, como o LZ 127 *Graf Zeppelin* e o LZ 129 *Hindenburg,* foram construídos no final da década de 1920. Coube ao *Graf Zeppelin* a primazia de ser o primeiro objeto voador a dar a volta ao mundo (em etapas). Ele percorreu mais de 500 mil km, transportando, pelo menos, 17 mil pessoas até 1937, quando foi descomissionado e, posteriormente, desmontado.

Figura 6 – O LZ 127 Graf Zeppelin
Fonte: <http://ad-orientem.blogspot.com.br/2011/01/return-of-zeppelin.html>

Prof. Dr. Adílio Jorge Marques é doutor em História da Ciência e professor da Universidade Federal Fluminense (UFF).
adiliojm@yahoo.com.br

Leonardo Vaicberg é doutorando em História da Ciência, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).
leonvig@yahoo.com.br

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1) BARROS, Henrique Lins de. *Desafio de Voar: brasileiros e a conquista do ar 1709-1914*. São Paulo: Metalivros, 2006.

2) CROUCH, Tom D. *Asas: uma história da aviação: das pipas à era espacial*. Rio de Janeiro: Record, 2008.

3) FIGUIER, Louis. *Les Aérostats*. Paris: Librairie Furne, Jouvet et Cie éditeurs, 1887.

4) SANTOS DUMONT, Alberto. *Os Meus Balões*. Fundação Projeto Rondon – MINTER – Ministério da Aeronáutica, 1986.

5) STRATHERN, Paul. O sonho de Mendeleiev: a verdadeira história da química. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2002.

Um novo conceito de conflito para o século XXI

Manuel Cambeses Júnior

Os atos insanos perpetrados, simultaneamente, por terroristas talibãs, do grupo Al-Qaeda, em 11 de setembro de 2001, nas cidades de Washington e Nova York, fizeram surgir, entre os estrategistas militares, um novo conceito de conflito para o Século XXI: o denominado "Conflito Assimétrico". Segundo esta nova concepção, os Estados, por mais poderosos que sejam, são vulneráveis a atos terroristas organizados globalmente por entidades não estatais, difíceis de serem identificadas e localizadas.

Nenhum manual militar, no mundo ocidental, é capaz de indicar como combater o "conflito assimétrico global". Atualmente, polemólogos-estrategos, planejadores militares norte-americanos e especialistas em fricções geopolíticas, estão diante deste enorme problema. Ou seja, como dar uma pronta-resposta adequada a uma força terrorista que não somente está no Afeganistão, mas disseminada por vários países, como é o caso do Al-Qaeda, localizar e punir os líderes e seguidores de facções terroristas?

A assimetria do conflito não conseguiu negociar com o regime talibã para que entregasse Osama Bin Laden e seus auxiliares. A tribo religiosa talibã evadiu-se sem entregar os chefes do Al-Qaeda. Não foi como ocorreu na Sérvia, onde os bombardeios de Belgrado destruíram a zona industrial e urbana, provocando o colapso da economia, ameaçando a viabilidade do Estado-Nação sérvio, criando as condições inteiramente favoráveis à queda e entrega de Slobodan Milosevic.

Os EUA possuem, indubitavelmente, uma força militar que nenhum Estado adversário se atreveria a enfrentar. Porém, na atualidade, o inimigo não é estatal e completamente visível. Nem mesmo o colapso do regime talibã ou a morte de Bin Laden garantem que o conflito assimétrico seja descontinuado, já que o nebuloso grupo Al-Qaeda e outras organizações terroristas islâmicas estão, no momento, adorme-

cidos no seio de muitas sociedades democráticas ocidentais e podem, a qualquer instante, ativarem-se para cometer atos insanos de terror utilizando-se de serviços e tecnologias locais.

O coordenador do Departamento Contra o Terrorismo dos Estados Unidos considera que o Al-Qaeda, na atualidade, opera em mais de 50 países. Enquanto existir falta de democracia, profundo ressentimento nacional, fanatismo religioso, explosão demográfica e extremada pobreza, qualquer potência ocidental será vulnerável porque suas sociedades democráticas e globalizadas podem ser infiltradas por grupos terroristas que, segundo especialistas da ONU, podem chegar a usar armas químicas e bacteriológicas. Frente a esta nova modalidade de conflito, não existem as categorias de megapotência ou superpotência, que somente são válidas para o caso de conflitos armados entre Estados.

Uma das consequências mais interessantes deste "conflito assimétrico" é a mudança dos tradicionais enfoques geopolíticos e geoestratégicos. A Rússia tem se aproximado da OTAN, disposta a ajudar os EUA. Recentemente, o presidente russo declarou que a batalha contra o terrorismo islâmico é também de seu país, legitimando, assim, sua dura ação na Chechênia e conseguindo, ainda, que os EUA e a Alemanha solicitem que os rebeldes chechenos deponham suas armas. Ademais, começou a insinuar algo antes impensável, ou seja, que a Rússia poderia ser admitida como membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte. Com isto, verifica-se que, desde o ataque japonês a Pearl Harbor, os Estados Unidos e a Rússia nunca haviam se aproximado tanto em face de um inimigo comum.

Uma das maiores transformações geopolíticas está ocorrendo na Ásia Central. O Paquistão, que claramente apoiava os talibãs, inclinou-se para os EUA, distanciando-se, assim, dos guerrilheiros islâmicos que o ajudavam, na Cachemira, contra a India. Os EUA, apesar do perigo de uma guerra nuclear entre a Índia e o Paquistão, suspenderam as sanções contra ambos. O Irã, um Estado considerado como terrorista pelos estadunidenses, critica veementemente os ataques terroristas a Nova York e Washington. As ex-repúblicas soviéticas da Ásia Central: Cazaquistão, Tadjiquistão, Turcomenistão e Uzbequistão, que encontravam-se na zona de influência da Rússia, apoiam, agora, os Es-

tados Unidos. E mais, o Tadjiquistão permitiu que os norte-americanos instalassem uma base militar com tropas especiais, em seu território. Antes, por temor à Rússia, isto seria impossível.

A China, tão ciosa de sua influência na Ásia Central, devido aos transtornos advindos de separatistas islâmicos em Sinkiang, aceitou, pela primeira vez na história, a presença militar dos Estados Unidos nessa região. A Ásia Central, que não era uma zona de preocupação, desde a época de Gengis Khan, foi convertida em epicentro de uma série de jogos diplomáticos que, fatalmente, terá incríveis consequências estratégicas no futuro.

Outro notável ponto a destacar deste conflito é a nova atitude dos EUA com relação à ONU. A organização voltou a ser importante para o país hegemônico, já que pode servir de instrumento para fomentar uma duradoura coalizão antiterrorista. Consequentemente, a superpotência passou a pagar as suas dívidas com a Organização e tem dado total apoio ao Conselho de Segurança e à Assembleia Geral para que os mesmos se ocupem do terrorismo internacional.

Faz-se mister ressaltar que o conflito assimétrico está mudando a estratégia financeira dos países mais ricos do mundo. Começou-se a combater os antes intocáveis paraísos fiscais e bancários globais que nada mais eram do que "lavadoras" de dinheiro duvidoso. O sigilo bancário e os principais postos financeiros do mundo começaram a ser questionados. Entabulam-se medidas para estabelecer uma coalizão financeira global para reprimir contas bancárias suspeitas e criar uma eficaz legislação internacional para congelá-las, se for o caso.

Hoje, a mesma ideia de globalização que implica em mover pessoas, bens e serviços, em escala planetária, da maneira mais livre possível, sofre as consequências do "conflito assimétrico". A mobilidade irrestrita dos fundos financeiros globais começa a ser afetada. Também os controles das fronteiras nacionais, portos e aeroportos afetam a circulação de pessoas, mercadorias e serviços, dado o rigor que os Estados passaram a exercer no exercício dessas atividades.

Para conseguir êxito no conflito assimétrico, não basta a mera exibição do músculo militar. Necessita-se de enfoques políticos e diplomáticos sofisticados porque o inimigo invisível tem, como munição ines-

gotável, um ódio irracional alimentado por interpretações teológicas apocalípticas, que são consequência da falta de diálogo, de democracia, de compreensão e da abundante pobreza.

Por tudo isso, o êxito contra o terrorismo global dependerá, fundamentalmente, de três ações simultâneas por parte da megapotência (Estados Unidos) e das superpotências do mundo ocidental: em primeiro lugar, que se castiguem os que cometem terrorismo qualquer que sejam seus motivos, crenças e objetivos. Segundo, que esta luta não afete o avanço da democracia no mundo, a defesa dos direitos humanos e a globalização da Justiça. Terceiro, que se realize – com a urgência que o assunto requer –, um esforço sinérgico e concentrado da Organização das Nações Unidas para terminar com mais de meio século do confronto no Oriente Médio, através da criação do Estado Palestino e, desta forma, consiga-se desmantelar o principal indutor da violência, frustração e fanatismo que estão alimentando este novo tipo de conflito no alvorecer deste Século XXI.

O autor é Coronel-Aviador da Reserva, membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, conferencista especial da Escola Superior de Guerra e Conselheiro do INCAER.

Piloto de Caça e herói de seu tempo: Pierre Henri Clostermann

Lauro Ney Menezes

Possivelmente, poucos brasileiros sabem que um compatriota – de família francesa – foi à Guerra Mundial antes que o contigente da FAB o tivesse feito. Seu nome: Pierre Henri Clostermann, curitibano, nascido em 28 de fevereiro de 1921. Filho do Cônsul da França em Curitiba, ele realizou seus estudos primários e ginasiais no Brasil.

Aos 16 anos de idade, já residindo no Rio de Janeiro, decidiu tornar-se Piloto Civil: matriculou-se no Aeroclube do Brasil (à época, instalado no Campo de Manguinhos, hoje, Vila do João) e, ali, brevetou-se. Nesse período, conheceu Guilherme Bora, piloto brasileiro na *Luftwaffe*, desertor do regime nacional, socialista alemão que, mais tarde, lutou ao lado de Clostermann, na liberação da França.

Após voltar a Paris, Clostermann segue para os Estados Unidos e, em 1940, formou-se em engenharia, no Ryan College (CALTECH Institute, USA), e lá residiu até a capitulação da França. Nos Estados Unidos, é brevetado como Piloto Civil. Seu pai, excelso patriota, enviou telegrama a Pierre Clostermann dizendo: "Junte-se a De Gaulle ou você não será mais meu filho!"

Um Caçador franco-brasileiro na 2ª Guerra Mundial

Como um bom pupilo (e um bom francês), Pierre Clostermann, carregando sua mochila de estudante, cruzou o Atlântico e aportou em Liverpool, Inglaterra, em tempo de vê-la sendo bombardeada pela *Luftwaffe*.

Piloto brevetado no Brasil e EUA, ofereceu seus serviços à *Royal Air Force* (RAF), que não o recebeu com o devido respeito. Insistente e convicto, Pierre Clostermann, finalmente, conseguiu realizar um voo de cheque e foi enviado a Cranwell (Escola de Formação de Pilotos da RAF). Ali recebeu seu *brevet* de Piloto Militar inglês no início de

1943 e foi incorporado ao Esquadrão 341 *Alsace*, das Forças Francesas Livres. Voava o avião *Spitfire*. Seu primeiro Comandante foi o célebre Major René Mouchotte, mito da aviação militar francesa da época. Já em agosto de 1943, obtém suas duas primeiras vitórias em combate, abatendo duas aeronaves FW 190 alemãs. Pierre foi abatido no Canal da Mancha e retorna ao combate, em 13 de maio de 1943. Em 1944, é transferido, como Piloto da RAF, e passa a compor o Esquadrão 602 *City of Glasgow* onde reencontra seu fraternal amigo Jacques Remlinger, dos tempos de Cranwell. Com ele, cumpriria diversas missões.

No seu antigo Esquadrão 341 *Alsace*, voava o *Spitfire* MK IX mas, agora, voava o mais antigo MK5. O Esquadrão 602 *City of Galsgow* tinha um efetivo misto de nacionalidades (belgas, escoceses, franceses, australianos, noruegueses, canadenses... e até ingleses!). Suas missões principais eram ataque ao solo e escolta dos caça-bombardeiros T*yphoon*. Aqui, ele cria seu famoso *Tempest*, nominado "Le grand Charles", que o acompanhou durante toda a campanha aérea.

Em janeiro de 1944, o *City of Glasgow* é transferido de sede e passa a ser baseado na *Base Naval de Scapa Flow* (Ilhas Orkney). Ali, Clostermann passa a voar os *Spitfire* MK VIII para voos de grande altitude. Em março do mesmo ano, o Esquadrão retorna à Inglaterra onde continua cumprindo missões de ataque ao solo na preparação do desembarque do dia D, na Normandia.

Em um momento de raro acontecimento, pousa (em formação com Jaques Remlinger) em solo pátrio francês, sendo o primeiro piloto a realizar esse feito, após a ocupação do território francês pelos alemães.

O "stress de combate" agride nosso ás, e o Serviço Médico o retira da linha de frente apesar de, antes disso, Pierre haver abatido três aeronaves inimigas em um mesmo dia. Por esse feito, recebeu a *Distinguished Flying Cross (DFC)*. Pierre Clostermann foi lotado no Estado-Maior e, inconformado, requer seu retorno à linha de frente. Apesar de contrariar os Comandantes franceses, retorna à atividade aérea pela intervenção pessoal do General De Gaulle.

Como Membro do Esquadrão 602 *City of Glasgow*, Pierre Clostermann abatßeu 11 aviões inimigos, além de dois prováveis e sete danificados. Sua pontaria era certeira... Em janeiro de 1945, juntou-se

ao Esquadrão 274 (operando *TEMPEST* V) na Holanda. Foi um período extenuante, pois, após dois meses de operação, apenas Clostermann e mais dois pilotos sobreviveram aos combates. À época, a *Flak* alemã era muito eficiente e mortal... Em maio de 1944, foi designado Comandante da Ala (*Wing*) 122 e recebeu uma "barra" na sua DFC.

Ao final da Guerra, Clostermann havia marcado, no "capot" de seu avião, 33 vitórias confirmadas, seis compartilhadas e duas prováveis. Recebeu as medalhas *Distinguished Service Order (DSO)*, a DFC com barra, além de condecorações francesas, belgas e americanas, e passou a representar o protótipo do Piloto de Caça bem sucedido das hostes aliadas. Realizou 420 missões de Guerra, abateu 33 aeronaves inimigas e tornou-se o maior ás francês e o Piloto mais condecorado na II Guerra Mundial.

Clostermann escreveu um livro famoso, *Le Grand Cirque,* e, nele mostrou-se, além de ser um bravo combatente, um poeta-aviador:

> *Sobre minhas asas, estava a escuridão: estou sozinho sob a luz do sol. Tudo é meu: as nuvens, a luz, o sol. Tudo isso brilha para mim...*
>
> *... perpétuer la mémoire des aviateurs de Forces Aériennes Françaises Libres qui ont donné leur jeunesse, et souvent leur vie, pour la France...*
>
> *O grande Circo partiu... Para nós, o armistício foi como uma porta que se fecha.*

Lança também, com o mesmo sucesso, o livro *Feu du ciel*. Ambos plenos de profunda filosofia...

> *A vós todos, a quem tanto devemos e sobre os quais o esquecimento cai tão depressa, dedico afetuosamente estas páginas vividas...*
>
> *Devemos nos esquecer que, entre as ferragens carbonizadas e retorcidas dos aviões, era a carne de homens que ardia?*

Após a Guerra, Pierre Clostermann é eleito Deputado do Parlamento francês. Participa, ainda, da Guerra da libertação da Argélia e, com isso, voa 116 missões de observação e guiagem de Caça. Dessa experiência, nasce a obra literária *Appui-feu sur l'oued Hallaïl.* Retira-se do serviço ativo como Coronel Aviador.

Homem de Aviação, trabalhou com a *Cessna Aviation* (USA), *Marcel Dassault* e é designado PDG da *Reims Aviation*. Conheci-o pessoalmente quando visitou o Brasil em 1951 e deixou seu autógrafo na parede do 1º Grupo de Caça, na Base Aérea de Santa Cruz. Sorridente, faiscantes olhos azuis, galante *chévalier* a imitar: *um chasseur pur*... Fluente em português, com um charmoso sotaque francês, Clostermann foi o maior ás da aviação de caça francesa na 2ª Guerra Mundial. Foi também engenheiro, político e escritor. Seu livro *Le Grand Cirque* foi traduzido em 30 línguas e vendeu mais de 3 milhões de exemplares.

Pierre Henri Clostermann, um franco-brasileiro na 2ª Guerra Mundial... Figura legendária das Forças Aéreas Francesas Livres. Jamais esqueceu o Brasil, seu país de nascimento, nem sua língua materna... Tornou-se, também, mito dos Aviadores de Caça do Brasil...

Pierre Clostermann faleceu em 22 março de 2006.

À la chasse!!

O autor é Maj Brig Ar Reformado, piloto de caça, ex-Comandante da Academia da Força Aérea, pesquisador de temas aeronáuticos e Conselheiro do INCAER.

Estado e maioridade: volição, inação ou êxito?

Afonso Farias de Souza Júnior

Em 2012, a Confederação Nacional da Indústria encomendou pesquisa (intitulada Retratos da Saúde Brasileira) para saber como estava o serviço público de saúde no Brasil. Como resultado geral, 61% dos brasileiros afirmaram que o serviço é ruim ou péssimo e o principal problema é a demora no atendimento (55%). Interrogado sobre os fatos pesquisados, o atual Ministro da Saúde esclareceu que o diagnóstico está correto.

Segundo o Relatório de Monitoramento Global da UNESCO, o País ocupa hoje o constrangedor 88º lugar em um ranking mundial de Educação. Isso é pouco recomendável para um país que alcançou a sexta posição entre as maiores economias do planeta e ainda tem Uruguai, Paraguai, Argentina, Equador, Colômbia, Chile e Peru na sua frente, na América do Sul.

Na opinião de especialistas e de muitos outros preocupados com a Educação nacional, os óbices extrapolam os limites da sala de aula. O desempenho pífio revelado em avaliações internacionais se deve a uma combinação de falhas de educadores, governantes e famílias. Essas deficiências incluem continuadas falhas na gestão, ausência e desvio de recursos, assim como a quase inexistente cobrança social por resultados que justifiquem o peso socioeconômico e político do Brasil no contexto americano e mundial.

Somente as questões elencadas acima seriam suficientes para inferir a explosão de desvios que vêm acontecendo na sociedade brasileira. No entanto, há muito mais para observar e reparar. Há problemas econômicos, de infraestrutura e exagerado descaso com a assistência social. Como estão sendo tratados nossos jovens? Qual é o futuro da sexta economia do mundo em termos de nação? Quais os fatos geradores da crescente violência no território nacional? O que fazer para coibir essa onda incremental de assustadora violência?

São Paulo e Rio de Janeiro, cidades mais populosas do País, sofrem com alarmantes índices de violência. A cada semana, aparece um crime brutal e que não escolhe profissão, faixa etária e classe social... A sociedade mostra-se impotente e exposta ao descaso de anos seguidos de ausência ou ineficiência de política de segurança pública, principalmente, aquela que diz respeito à atuação de menores nos diversos delitos ou infrações praticadas.

Um casal de turistas americanos viveu horas de terror ao ser sequestrado, no Rio de Janeiro, por três rapazes de São Gonçalo. Os criminosos usaram os cartões de crédito das vítimas e ainda estupraram a turista defronte ao namorado.

Os pais da dentista Cinthya Moutinho, queimada viva em 25 de abril de 2013, por não ter dinheiro suficiente para satisfazer os ladrões, estão sendo ameaçados por telefone e procuraram a polícia para denunciar o fato. Durante o crime, uma paciente que estava sendo atendida teve os olhos vendados durante toda a ação delituosa, e foram roubados sua bolsa, celular e dinheiro.

O estudante universitário Victor Hugo Deppman, de 19 anos, foi morto durante assalto, na frente de um condomínio localizado na zona leste de São Paulo, mesmo entregando o objeto de desejo do latrocida, em 9 de abril de 2013. No entender de seu genitor, Valdir Deppman, todas as autoridades e políticos ajudaram a puxar o gatilho que executou o seu filho.

No que tange a apreensão de jovens pelas autoridades policiais, os três primeiros meses de 2013 revelam o crescimento vertiginoso deste segmento. Foram apreendidos 1.730 jovens, enquanto em 2011, foram 739, para o mesmo período. Isso representa um incremento de 134% no número de apreensões no estado do Rio de Janeiro. Em média, são 22 detenções por dia. A consequência foi que o Departamento Geral de Ações Socioeducativas do Rio de Janeiro, DEGASE, passou de 500 internos, em 2011, para 1000, em 2013.

Em São Paulo, segundo a Secretaria de Segurança Pública –SP, o número de latrocínios na cidade, nos primeiros quatro meses do ano, teve uma alta de 74% com relação ao mesmo período de 2012. Foram assassinadas 54 pessoas durante tentativa de roubo, em 2013, ante 31, no primeiro quadrimestre do ano passado.

Em relação aos homicídios, entre janeiro e abril de 2013, foram registrados 1.552 homicídios dolosos no Estado. Isso representa um aumento de 6,5% em relação ao mesmo período de 2012, e de 13,8%, na comparação com os dados de 2011. Em média, 13 pessoas foram assassinadas por dia, no Estado de São Paulo. O que esse número pode significar?

O fato interessante e entristecedor nessas notícias é que aumenta a participação do número de menores nesses crimes. A sociedade está isolada e refém dos criminosos. O espaço urbano transformou-se em arena dos fora da lei. Eles dominam bairros, regiões administrativas e até organizam-se na estrutura dos estados da federação. Aos poucos, as autoridades ficaram tolerantes com o crime e toda espécie de infração. Os autores dos delitos são sempre vítimas, sempre inocentes das suas maiores perversidades, simplesmente vítimas. E as vítimas dessas vítimas, o que representam???

Acompanhem esse raciocínio. A Economia é uma ciência, indubitavelmente, mas as teorias criadas e elaboradas para funcionar no mercado foram concebidas em determinado espaço geográfico e cultural, com pressões próprias, observações localizadas e interesses peculiares de um específico conjunto populacional em determinado mercado. Quando essas prescrições econômicas são aplicadas em amplitude universal, há falhas gigantes e desvios, muitas vezes incomensuráveis, relativos à teoria ou procedimentos embasados nela, daí a economia não poder dar todas as respostas, mas somente explicar, com louvor, as falhas. Para que servem as explicações... Muitos continuam na miséria, outros perdem rios de dinheiro, a pobreza continua. No entanto, as explicações evidenciam o que não se pode fazer.

No Direito, acontece algo parecido, uma vez que é uma ciência de conteúdo variável. O endereçamento da sociedade para a busca da justiça é a finalidade do Direito[1]. O dinamismo dos valores, aliado à

[1]*Neste caso, o Direito deve ser entendido como mecanismo e instrumento para a geração de justiça, o qual abrange todo um conjunto de normas, sistemas e instituições para a produção de isenções e imparcialidades. O Direito não é somente a lei, mas o arranjo material e imaterial, voltado à prática e aos resultados para configurar a justiça.*

concretização de fatos inéditos, implica numa constante readequação da norma. Esses elementos são indissociáveis, conforme aludido por Miguel Reale: o Direito, ao mesmo tempo, é norma, é fato e é valor. Não se pode permanecer apenas explicando... Urge moldar as normas aos fatos, com os devidos valores internalizados e clamados pela sociedade. Quem realmente são as vítimas dessa inoperância? Todos, todos que habitam o espaço urbano, maiores, menores, idosos, jovens, cidadãos, ricos, pobres, brancos, negros, indígenas etc.

O Direito faz-se necessário porque nem todos fazem o bem de forma natural e espontânea. As leis têm por finalidade impor aquilo que uma sociedade considera como O BEM, estabelecendo penalidades para aquele que desrespeitar esse bem social. É por isso que a ideia de respeito tem a ver com o cuidado de não fazer algo contra a vontade de alguém...

Obviamente que transformar a solução em vingança não é o que se deseja. No entanto, a maioridade é uma decisão política, daí seguir na direção dos contextos socioeconômicos e da conjuntura político-legal. Como está o Brasil em relação aos contextos e conjuntura supraditos?

Criar condições para fazer com que as crianças estudem em tempo integral e que os jovens possam obter renda quando concluírem o ensino profissionalizante, é uma intenção clara e exequível de redução de problemas nesta questão. Além dessas ações, pergunta-se: para que servem os serviços de assistência social nas cidades? As famílias podem deixar seus filhos em creches? Há creches para todos? Há trabalho/emprego para os pais necessitados de renda?

Somos todos *urbanoides*... Viver nas cidades implica relacionar-se com o dinheiro. Sem esse papel monetário, as pessoas são empurradas para a periferia (lócus de ausência continuada de políticas públicas) e, não raramente, aceitam propostas mais imediatas e lucrativas para sobreviver na polis, assim como fazem dessa oportunidade fora da lei o sustento único, matando e morrendo nelas e por elas.

O que se quer é dar um basta na violência urbana. Os cidadãos não suportam mais tamanha inanição do Estado para com este problema. Duas medidas podem ser tomadas: a primeira refere-se à promoção de infraestrutura programática e física para dotar a estrutura governamental de ações efetivas e eficazes, direcionadas ao

desenvolvimento de projetos de capacitação de jovens e adultos para qualificação de mão de obra para o mercado, e a segunda reveste-se de caráter inibidor, mais imediato, e está voltada à constante vigilância, fiscalização e controle dos espaços onde incidem (ou podem incidir) a delinquência e infrações de forma continuada e/ou episódica.

Combater a violência exige determinação democrática e muito do consentimento das instituições e dos cidadãos. Adotar um modelo de programa de segurança pública em que a ação policial é especialmente intransigente com delitos menores, como não pagar o transporte público, os pequenos furtos e delitos etc., faz-se compulsório. Esse ordenamento tem, como meta principal, incutir o hábito do respeito à legalidade, o que pode produzir, em médio prazo, uma redução nos índices de microcriminalidade, bem como uma diminuição dos delitos de maior importância, como estupros e homicídios. Isso já foi pesquisado em universidades e testado em cidades fora do Brasil, com resultados positivos e altamente promissores.

Sobre a questão em pauta, ainda há possibilidade de uma terceira via de atuação. Alargar o período de internação de menores, previsto no Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) – hoje de até três anos – pode ser uma alternativa viável, mas de nada adiantará essa alteração se elas não forem alinhadas com ações efetivas e eficazes, endereçadas ao desenvolvimento de projetos de capacitação de jovens e adultos, para qualificação de mão de obra para o mercado, assim como reais melhorias na geração de renda dos necessitados. Por reais melhorias, entendam *ensinar a pescar*... Como dizia Luis Gonzaga, dar o peixe vicia o cidadão.

Por fim, há muita volição e sobra inação. O fato existe, a norma está obsoleta e os valores fragilizados. Faltam ações para alinhar esses pressupostos de finalidade do Direito, meios para a produção da harmonia societal. O colapso pode acontecer, o sucesso também. Tudo dependerá das escolhas das autoridades e da pressão da sociedade. Êxito é o que se espera.

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

Esquadrão Phoenix. Por quê?

Sérgio Pedro Bambini

Os fatos históricos, quando não registrados, correm o risco de serem esquecidos ou, mesmo, mudados.

No dia 15 de fevereiro de 2013, o 2º/7º Grupo de Aviação – Esquadrão *Phoenix* – completou, em festa, 31 anos. A maioria dos integrantes daquela Unidade Aérea, seguindo crenças geradas em ordens-do-dia, ufanistas e vibradoras, atribui o nome do Esquadrão a uma inspiração gerada pela lendária ave da mitologia grega que, ao envelhecer, imola-se em uma fogueira sagrada e renasce de suas próprias cinzas. É verdade! Até certo ponto! A realidade, como veremos, reflete a saga de toda uma Organização Militar, onde se insere o 2º/7º GAV.

No final do ano de 1980, quando concluía o Curso de Estado-Maior, fui convidado pelo Coronel Aviador Mário Lott Guimarães para ser o Comandante do Grupo de Serviços de Base (GSB) da Base Aérea de Florianópolis (BAFL). Aceitei e, no dia 22 de dezembro, já estava lá, aguardando meu carro e minha mudança que estavam em lugar incerto e desconhecido pela empresa transportadora. Passamos o Natal no Hotel de Trânsito daquela Base, e, quando o carro chegou, viajamos para Espumoso, RS. Porém, nos primeiros dias de janeiro, o Tenente-Coronel Glaser, então comandando a Base, pediu-me para assumir, logo, minha nova função, o que me fez retornar imediatamente a Florianópolis.

Ao assumir o comando do GSB, constatei, com surpresa, vendo a Tabela de Dotação de Pessoal (TDP) para 1981, que o Coronel Lott e eu, além de vários Oficiais que lá serviam, éramos excedentes. Para guardar a Base, estava previsto incorporar 16 recrutas. Conclusão: estávamos lá para fechar aquela Organização Militar.

Após a Passagem de Comando, o Coronel Lott reuniu seus assessores diretos: Majores Aviadores Joel, do Esquadrão de Comando; Ortiga, do Esquadrão de Material; e Richter, do Esquadrão de Pessoal;

os Capitães Intendente Victor, do Esquadrão de Intendência; Médico Aluízio, do Esquadrão de Saúde; de Infantaria Flávio, da Companhia de Infantaria; e de Armamento Nazareno, do Esquadrão de Material Bélico e Assuntos Especiais; o Tenente de Infantaria Batista, da Seção de Inteligência; e eu. Também estava presente o Capitão-Aviador Goltz, responsável pelo escalão recuado do 2º/10º GAv, Unidade Aérea transferida para a Base Aérea de Campo Grande.

Nessa reunião, o Coronel Lott nos falou que estivera em Brasília e fora recebido pelo Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Délio Jardim de Mattos, a quem perguntara quais eram suas orientações, uma vez que o estava colocando no comando de uma Base Aérea em processo de desativação. O Brig Délio, então, lhe disse: "Lott, use sua criatividade para não fechar a Base".

Uma missão bem específica e clara.

A reunião, então, foi para traçarmos um plano visando a manter a BAFL aberta. Concluímos pela estratégia de despertar a atenção da Força Aérea para a BAFL, uma Base Aérea sem Unidade Aérea sediada. Para tanto, a Base deveria apresentar-se de maneira que surpreendesse seus visitantes: qualquer aeronave em trânsito deveria ser muito bem recebida, a apresentação pessoal dos integrantes da OM deveria ser impecável e, principalmente, deveríamos convidar Unidades Aéreas a se deslocarem para Florianópolis e realizar treinamentos específicos, aproveitando a disponibilidade das instalações, do pátio de aeronaves e a baixa intensidade do tráfego de aeronaves civis, especialmente, à noite.

E assim foi feito. Diariamente, a Base vestia-se para festa. Sempre limpa e apresentável. O rancho fornecia refeições caprichadas e lanches maravilhosos, com certeza, na época, os melhores da FAB. A grama estava sempre cortada. Para isso, conseguimos um convênio com a Penitenciária Estadual para fornecimento de presos de boa conduta para auxiliar-nos na limpeza. Tudo que era possível ser feito, com os minguados recursos do Plano de Ação, foi feito.

Os Hotéis de Trânsito prepararam-se para receber as Unidades Aéreas e todo o efetivo começou a vibrar e a visualizar a possibilidade de a Base não fechar. Diariamente, o hasteamento da Bandeira Nacional e a parada eram realizados com a presença de todo o efetivo.

Educação Física, esportes, solenidades, tudo era feito com muito capricho e com excelente apresentação.

E as pequenas obras surgiam. As ruas, calçadas somente no centro do leito, foram alargadas; as valas, há muito obstruídas, foram limpas; casas foram recuperadas e garagens foram construídas. As atividades sociais foram incentivadas. Tudo era realizado com a colaboração de todos e sob a batuta e o incentivo do Coronel Lott, tudo fiscalizando a bordo de seu jipe, fumando seu inseparável cachimbo. O efetivo passou a fazer marchas a pé, às quais denominávamos "passeios ecológicos".

No final do mês de maio, recebemos a primeira Unidade Aérea, o 5º/8º GAv – o Esquadrão de helicópteros *Pantera* – para treinamento de resgate no mar, busca de contorno, voo por instrumentos, navegação a baixa altura e voo noturno. A operação foi um sucesso. O apoio foi total.

Depois, vieram o 1º Grupo de Aviação Embarcada, o 1º/1º GT, o 2º/1º GT e a 2ª Esquadrilha de Ligação e Observação. Parecia estarmos ganhando a guerra.

Pouco depois da metade do ano, aeronaves Bandeirante de Patrulha do 1º/7º GAv, sediado na Base Aérea de Salvador, passaram a operar, permanentemente, na BAFL, dentro da Operação das 200 Milhas. Ninguém mais falava em fechar a Base.

Recebemos frequentes visitas do Tenente-Brigadeiro do Ar Rodolfo Becker Reifschneider, Comandante do Comando-Geral do Ar, e do Brigadeiro do Ar MárcioTerezino Drummond, Comandante da Segunda Força Aérea, ou do órgão que a antecedeu, ambos lendários patrulheiros.

No entorno de setembro, foi decidido que a Base Aérea de Florianópolis não mais seria fechada e que, nela, seria ativado o 2º/7º GAv, um esquadrão de patrulha. Vitória! A partir de então, o objetivo da BAFL foi preparar-se para receber o Esquadrão. A vibração foi total e geral.

Confesso ter-me emocionado profundamente, pois não há, creio firmemente, nada mais triste na Aeronáutica do que uma Base Aérea sem uma Unidade Aérea para apoiar. É doloroso ver, vazios, um hangar e um pátio de aeronaves.

Os aviadores fizeram o curso de Patrulha nas aeronaves P-95 Bandeirante de Patrulha do 1º/7º GAv, na Base Aérea de Salvador. Logo chegaram o Oficial de Operações designado, Major Aviador Cezar Costa e, posteriormente, o primeiro Comandante, Tenente-Coronel Aviador Sílvio Brasil Gadelha.

Enquanto as instalações eram preparadas e os manuais adaptados, o Coronel Lott, pessoalmente, preparava o emblema do esquadrão. Propôs, e foi aceito, chamar a nova Unidade de Esquadrão *Phoenix*, para perenizar a manutenção da Base Aérea de Florianópolis nesse "status", a verdadeira fênix renascida de suas próprias cinzas, graças à tenacidade, à raça, à vontade e à decisão de um Comandante e de seus comandados.

No dia 15 de fevereiro de 1982, ao ser ativado o 2º/7º GAv – Esquadrão *Phoenix* – os seus integrantes desfilaram com o estandarte do Esquadrão, as aeronaves orgânicas ostentavam, no nariz, o símbolo da Unidade e o hangar estava pronto com as salas operacionais. A "bolacha" do Esquadrão luzia no peito dos aeronavegantes. Os alojamentos, também, estavam reformados, assim como as salas de estar, e o hangar recebeu as aeronaves com todas as seções de manutenção funcionando.

No dia 9 de março de 1982, tive a honra de comandar a primeira missão operacional do Esquadrão *Phoenix*, tendo, como companheiros de jornada, o 1º Tenente-Aviador Jacemir, o "Guerreiro", e mais três orgulhosos tripulantes: 2º Sargento Aliche, 2º Sargento Gessner e o 3º Sargento Jorge Luís. Presente, ainda, um representante da Marinha do Brasil, o Capitão-Tenente Laus.

Estava instalado o Esquadrão *Phoenix*! Uma vitória da persistência e da vontade. Assim, pode-se dizer que a verdadeira "Phoenix" é a Base Aérea de Florianópolis.

Nota do editor: este artigo foi originalmente publicado em 2008, na *Revista Aeronáutica* do Clube de Aeronáutica.

O autor é Tenente-Brigadeiro do Ar, operacional em asas rotativas e patrulha, tendo sido Comandante do Quinto Comando Aéreo Regional, Diretor-Geral do Departamento de Pesquisa e Desenvolvimento e Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.

Arquivo histórico do Museu Aeroespacial: viagem aos primórdios da cultura aeronáutica

Luciana Maia

Preservar a memória de uma sociedade não significa atrelá-la ao passado e impedir o seu desenvolvimento, mas sim conservar seus pilares constituintes a fim de não perder conhecimentos e identidades.

Noé Von Atzingen

O Museu Aeroespacial oferece ao público o seu Arquivo Histórico, que contém cerca de 100.000 itens. Entre estes, estão: documentos iconográficos, textuais e manuscritos, que versam sobre a história da aviação brasileira. Além disso, custodia diversos filmes de rolo, VHS e DVD.

Criação do Ministério da Aeronáutica. Entre os presentes, o então Ministro da Aeronáutica Salgado Filho e o Brig. Armando Trompowsky (Negativo de Vidro). Data: 27 jan. 1941

Solenidade Encerramento dos Cursos na Escola de Aeronáutica (Negativo de Vidro). Data: 05/01/1942

O acervo fotográfico do MUSAL dispõe de diversos títulos como *Santos-Dumont, 1º Grupo de Caça, Eduardo Gomes, Esquadrilha da Fumaça, Getúlio Vargas, Salgado Filho, Zeppelin, Panair*, entre outros. Possui, ainda, uma preciosa coleção de sete mil negativos de vidro, das décadas de 1930 e 1940, que recupera parte importante da história visual do Brasil contribuindo de forma significativa, para a preservação da memória do nosso país.

Além do acervo de imagens, coleciona várias cadernetas de voo, negativos de PVC e celulose, como também mapas de rotas aéreas da época do Correio Aéreo Militar (Exército) e do Correio Aéreo Nacional (FAB).

O objetivo síntese do Arquivo é proporcionar a recuperação e a divulgação das informações contidas na documentação sob sua guarda e garantir a integridade física do patrimônio. Atende a um público diversificado como: estudantes, historiadores e pesquisadores em geral, inclusive estrangeiros, sendo referência na área de história, em especial, sobre a aviação brasileira.

Santos-Dumont com seu chapéu Panamá

Paulatinamente, o Arquivo Histórico do MUSAL vem se consolidando como um dos principais pólos de acesso a informações, não só da aviação brasileira como também da história do nosso país. Seguem-se exemplos de fotografias importantes pelo seu valor histórico que aqui podem ser encontradas.

Cristo Redentor (Negativo de Vidro). Data: 09/08/1945

A autora é Suboficial da Aeronáutica e Encarregada do Arquivo Histórico do Museu Aeroespacial.

Aperfeiçoamento e capacitação de recursos humanos no COMGAP: preparar os "homens logísticos" para a logística aeroespacial do terceiro milênio

Mauro Barbosa Siqueira

Introdução

Tudo flui (panta rei), nada persiste, nem permanece o mesmo.
Heráclito

A Modernidade, o pensamento de René Descartes e o Método Científico influenciaram estudos e análises, que, baseados na observação de frações da realidade, optaram pelo escopo de torná-los passíveis de generalização. Nessa forma oposta ao pensar "heraclítico", evidencia-se um pensamento puramente indutivo, que ao estrategista não se torna tão útil quanto o raciocínio dedutivo. O filósofo Heráclito de Éfeso enfatizou, numa série de aforismos, o caráter mutável da realidade. Para Heráclito, a noção de fluxo universal tornou-se um mote: "tu não podes descer duas vezes no mesmo rio, porque novas águas correm sempre sobre ti"[1]. Resumidamente, o pensamento "heraclítico" é dedutivo e entende que a essência é mudar.

Na Pós-Modernidade do Terceiro Milênio (e além), o emprego eficiente da Logística Aeroespacial pode ser considerado como um fator de extrema relevância ao Planejamento Estratégico de qualquer Força Aérea. Num ambiente de profunda incerteza, a Logística, entre outras variáveis, torna-se fator crucial à efetividade[2] desse

[1]Pré-Socráticos. *São Paulo: Nova Cultural, 2005, p, 25.*
[2]*Efetividade pode ser entendida, sucintamente, como o resultado do somatório de eficiência e eficácia.*

Poder Militar. Essa reflexão induz à questão de qual é a mais eficaz estratégia de emprego do poder aéreo e quais os fatores críticos de sucesso[3] da logística, na guerra aérea contemporânea, para se obter o estado final desejado[4].

Num país continental, a Logística Aeroespacial Brasileira permeia áreas multidisciplinares e transversais. Atividades e funções logísticas abarcam, no contexto atual, desde esferas financeiras às científico-tecnológicas, de questões técnico-profissionais à complementação de serviços contratados. Assim, requer-se dos "Homens Logísticos" a tarefa de preservar o patrimônio conquistado, num passado de glória e sucesso, e bem gerir o Erário.

Nesse diapasão, os "Homens Logísticos" devem ser liderados por quem possui o discernimento para implementar as mudanças necessárias com ousadia e perspicácia estratégica. Da mesma forma, impõe-se a constante quebra de paradigmas aos líderes de uma pós-Moderna Logística Aeroespacial, por força da Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I), modernização de atividades logísticas, complementação de serviços, defesa cibernética etc.

O dinamismo das atividades de Logística, de Tecnologia da Informação e de Material Bélico pode ser um fator determinante às mudanças e aos aprimoramentos do SISMA/B[5]. Nesse contexto, a figura um representa a atual organização do Sistema de Material Aeronáutico e Bélico, em termos de unidades sob a égide do COMGAP, entendido

---

[3]*Os fatores críticos de sucesso são competências que a Força Aérea e o COMGAP devem possuir para cumprirem, com eficácia e eficiência, a missão que lhes é afeta em uma situação de conflito armado (e nas situações de paz, crise ou guerra). Na PCA 11-1, "Plano Setorial do COMGAP" para o período de 2013 a 2014, apresenta-se uma relação, não exaustiva, dos fatores críticos (fatores-chave) de sucesso na área: "modelo de gestão, recursos financeiros,* recursos humanos*, recursos materiais, capacitação tecnológica, capacidade de mobilização, domínio dos processos de nacionalização". (grifos nossos). PCA 11-1, 2013, p. 20.*

[4]*Estado final desejado se concretiza nos objetivos políticos de determinado conflito armado (guerra). Pode ser a reconquista de território anexado, sucesso na coerção militar ou, até mesmo, vitória numa guerra de aniquilação.*

[5]*A sigla SISMA/B abrevia a expressão Sistema de Material Aeronáutico e Bélico do Comando da Aeronáutica.*

como um dos Órgãos de Direção Setorial e de Assessoria (ODSA) do Comando da Aeronáutica[6].

Figura 1: Organograma do COMGAP[7]. Fonte: *http://www.comgap.intraer/*

Conforme consta na página da INTRAER[8] do Comando-Geral de Apoio (COMGAP), àquele Grande-Comando compete, por força de lei, "assegurar a consecução dos objetivos da Política Aeronáutica Nacional no âmbito do Apoio Logístico de Material e Serviços[9]" e tem, entre outras tarefas, as atribuições de:

[6]*No "Comando do Preparo", o COMAER tem os Órgãos de Direção Setorial e de Assessoria (ODSA), que são responsáveis por "equipar e adestrar Meios de Força Aérea para a execução de Ações de Força Aérea". DCA 1-1.*

[7]*Cabe ressaltar que o* Centro de Transporte Logístico da Aeronáutica *(CTLA) e o* Grupamento de Apoio Logístico *(GAL), órgãos idealizados pelo atual Comandante-Geral de Apoio, se constituem nas duas mais recentes aquisições da estrutura sistêmica do SISMA/B e da organização matricial do COMGAP.*

[8]*Disponível em:<http://www.comgap.intraer/MissaoeAtribuicao.asp#>. Acesso em: 05 abr 2013. Naquele sítio, definem-se as atribuições daquele Grande-Comando e a missão-síntese do COMGAP.*

[9]*A expressão "Apoio Logístico de Material e Serviços" representa o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos de toda a natureza, que visa assegurar a satisfação das necessidades referentes a Material Aeronáutico, Material Bélico, Edificações, Infraestrutura, Transporte de Superfície, Contra-Incêndio, Patrimônio e Despacho Aduaneiro, na quantidade, momento e local adequados.*

> *Orientar, coordenar e consolidar as propostas de planos e programas de cursos e estágios, no país e no exterior, visando ao aperfeiçoamento técnico-profissional do pessoal da área de apoio logístico de material, de patrimônio, da Tecnologia da Informação e de serviços correlatos; coordenar e consolidar, por intermédio de plano específico, a necessidade de recursos humanos, do completamento e da movimentação de pessoal do COMGAP e das organizações subordinadas; etc.*

Hodiernamente, novas variáveis interagem no complexo fenômeno da guerra. Empregam-se termos intricados, como o conceito de *Revolution in Military Affairs* ou Revolução nos Assuntos Militares (RMA), para se caracterizar a complexidade do fenômeno bélico contemporâneo e a influência de CT&I na guerra moderna (principalmente, na guerra aérea).

A correta concepção do termo Poder Aeroespacial pode incluir não somente máquinas voadoras, aeródromos com infraestrutura aeroportuária, capacidade aeronáutica em termos científicos e tecnológicos, indústrias ligadas ao Poder Aeroespacial, pistas de desdobramento etc. Esse Poder Militar abarca, sobretudo, os recursos humanos (RH) que compõem as Bases Aéreas, os Centros de Comando e Controle, os Parques de Material Aeronáutico e Bélico etc.

Em todos esses locais, exige-se uma plena capacitação do "Homem Aeroespacial". Capacitar em grau de excelência engloba, no seu bojo, disciplinas de cunho humanístico e conhecimentos que amparem reflexões amplas, em termos de cultura geral, e forneçam um cabedal de informações técnicas a forjar um especialista, com vastidão intelectual, no campo cognitivo, e com qualidade técnica, no campo psicomotor. Trata-se de visão holística.

Nomeadamente, a formação acadêmico-profissional desses futuros recursos humanos, em alto nível de especialização, precisa enfatizar, além de outros valores como os da vida na caserna, a Educação Militar Profissional e o Ensino Técnico-Especializado em logística.

Aperfeiçoamento e Adequação de Recursos Humanos no COMGAP

Apoiar para Voar e Combater... Ontem... e Sempre... Lema da DIRMAB

Esse binômio se constitui numa das diretrizes do atual Comandante-Geral de Apoio e valoriza os Homens e as Mulheres da Logística Aeronáutica Brasileira.

Com esse pensamento atualizado em termos de "Gestão de Pessoas", visa-se à "melhoria na qualificação e no desempenho dos recursos humanos pertencentes ao efetivo do COMGAP, bem como a sua alocação em função das necessidades organizacionais e da capacitação e experiência individual.."[10].

Para concretizar esse intuito, com um planejamento moderno e consciente, o atual Comandante do COMGAP preconiza diretrizes estratégicas na área de Administração de Recursos Humanos, sendo o Homem valorizado como "pedra de toque":

> *Repassar aos órgãos de formação e aperfeiçoamento as informações visando a uma melhor qualificação e treinamento dos recursos humanos necessários ao COMGAP e suas organizações subordinadas, de forma a atender às necessidades dos diversos cargos, funções e atividades; reduzir a movimentação de pessoal de modo a impedir a rotatividade no exercício das funções técnicas e administrativas; implementar um plano de segurança do trabalho em todas as unidades e organizações, e de segurança de voo naquelas que executem essa atividade; contribuir para a adequação dos currículos das escolas de formação e aperfeiçoamento às necessidades específicas de cada setor da área logística, tendo em vista as exigências que advém da modernização de equipamentos e sistemas; auxiliar o COMGEP quanto ao gerenciamento dos meios de instrução e dos recursos humanos, informando-o das necessidades, de modo a classificá-los nas organizações em função de sua experiência profissional e atendendo à regionalização e preparo do pessoal; adequar os recursos humanos existentes às reais necessidades das organizações; apoiar os estabelecimentos de ensino de especialistas, dotando-os dos meios necessários a uma formação que atenda às exigências dos modernos sistemas e equipamentos utilizados pela Força Aérea;* ***valorizar o homem e incentivar a qualidade das relações humanas no trabalho, dando especial atenção aos fatores de satisfação pessoal; criar consciência da relevância***

[10]*Disponível em:*< http://www.comgap.aer.mil.br/index.html#>. *Acesso em: 3 abr 2013.*

> ***do apoio logístico para o preparo e o emprego da Força Aérea, bem como do valor do homem para este apoio e de sua importância dentro do sistema*** *[...]. (grifos meus)*

Numa atividade logística sistêmica, como é o SISMA/B (figura 1), faz-se necessário que as gestões dos processos sejam realizadas, por cada integrante desse sistema, com eficiência e eficácia, de maneira que a totalidade desse sistema funcione de modo eficaz e eficiente. Portanto, os entes integrantes do SISMA/B devem, além de realizar as atribuições específicas, agir de modo integrado e interdependente, sendo assim, os que planejam e executam, dentro do SISMA/B, têm condições para trabalhar em sintonia com uma "Gestão pela Qualidade".

No contexto atual, as necessidades, as emergências e a baixa eficiência de um sistema complexo, como no exemplo do logístico, podem ocorrer devido à quantidade de recursos humanos, existentes em todos os elos do SISMA/B, e à capacidade de se gerirem as pessoas. Nesse sentido, a atividade de "Gestão de Pessoas" reveste-se de importância, ao reconduzir as prioridades de RH, solucionar problemas de carência em recursos humanos e fazer com que todas as metas, de Administração Logística, sejam plenamente atingidas.

Em face da atual reestruturação dos Parques de Material Aeronáutico (PAMA), pode ter relevância estratégica o reaproveitamento de pessoal a ser realocado. À medida que a diminuição de funções atribuídas aos PAMA desativados[11] poderá levar à redução das atividades de execução, surge a possibilidade de migração desses Recursos Humanos,

---

[11] *Respeitando-se cada caso concreto e as peculiaridades dos projetos inseridos em contextos ímpares, a histórica desativação do PAMA-BE pode servir de exemplo para os futuros Parques a serem desativados. Essa experiência pregressa é relevante em virtude das lições apreendidas e dos ensinamentos advindos com as ações tomadas, em função da realidade vivenciada àquela época, na medida em que os problemas de pós-desativação podem ser, nos dias de hoje, analisados com critério e inteligência. Ademais, têm-se diretrizes específicas, no Plano Estratégico Militar da Aeronáutica (PEMAER), no qual se preconizam as orientações e ações a serem implementadas no espaço temporal até 2031, fazendo-se alusão aos procedimentos para se desativarem essas OM do SISMA/B.*

dentro do SISMA/B, para as atividades de planejamento (estratégico), gestão de processos, controle, supervisão, comissões de recebimento, acompanhamento e análise dos contratos etc.

Com o aumento das atividades de complementação e do volume de recursos envolvidos, pode ser difícil manter o mesmo padrão na gerência dos projetos e dos contratos. Quanto mais se priorizam os RH na gestão logística de pessoal, tanto para oficiais quanto para graduados, mais eficazmente podem ser atingidos os objetivos e, consequentemente, com menor dispêndio de recursos financeiros e de tempo alocado (com maior eficiência).

Ao se raciocinar em termos quantitativos e qualitativos, a existência de uma espinha dorsal de RH na Logística Aeroespacial se dirige ao encontro do Corpo de Especialistas da Aeronáutica e do local onde se formam: a EEAER – o "Berço dos Especialistas".

Como são formados e o que fazem esses profissionais? Qual a real importância do Especialista à destinação constitucional da FAB (prevista na Carta Magna vigendo no Estado Brasileiro)? Em que medida, recursos humanos especializados importam às ações logísticas? Qual tipo de ensino militar profissional representa o foco principal da EEAER, que, salvo melhor juízo, se constitui na maior Escola de Ensino Médio da América Latina?

A Educação do Sargento Especialista do COMAER

Disciplina, amor e coragem. Mote da Escola de Especialistas de Aeronáutica

Com este lema, a EEAER, que, neste ano, completa 72 anos, já formou mais de 65.000 militares: os Especialistas da Aeronáutica. Em 22/03/2012, o ex-Comandante-Geral de Apoio reafirmava a importância do especialista[12] em sua "Ordem-do-Dia" do ano passado:

> *Manter a soberania do Espaço Aéreo Brasileiro é a missão da nossa Força Aérea, tarefa que diuturnamente os homens e mulheres de azul cumprem,*

[12] *Disponível em:* < http://www.portal.intraer/portal/capa/index.php?mostra = 10249>. *Acesso em: 19 mar 2013.*

realizando as mais variadas atividades, todas voltadas para um único objetivo: voar com segurança e profissionalismo. No dia 25 de março, data em que a Escola de Especialistas de Aeronáutica foi criada, em 1941, comemoramos o "Dia do Especialista de Aeronáutica", lembrando merecidamente daqueles que tornam possível, a cada dia, direta ou indiretamente, o sonho de Alberto Santos-Dumont, Pai da Aviação, voar o mais pesado que o ar. O Especialista de Aeronáutica se caracteriza principalmente pela sua atuação em todos os setores da nossa instituição, que vão da área técnica à humana, formando uma massa de profissionais que formam o sólido alicerce de toda a estrutura da nossa Força Aérea Brasileira. Para tanto, devemos buscar a permanente qualificação desses profissionais, que cuidam da eficiência das máquinas e da segurança de suas operações, por intermédio de uma estrutura acadêmica e organizacional adequadas à evolução tecnológica da aviação e da arma aérea. O Comando da Aeronáutica estará sempre atento às necessidades de evolução e modernização dos currículos e das escolas de formação e aperfeiçoamento, atividade fundamental para os especialistas de hoje e de amanhã, que nos impulsionarão à Força Aérea que almejamos e que o Brasil anseia. Na conjuntura em que atuamos, onde os recursos disponíveis nem sempre são compatíveis com as demandas da Força, a busca constante da eficiência no cumprimento da missão, com menores custos e melhores níveis de qualidade, torna-se o grande desafio a enfrentar. Da mesma forma, quando consideramos os nossos recursos humanos, onde os Especialistas de Aeronáutica são a maioria da força de trabalho, também temos que buscar novas estruturas organizacionais, novos procedimentos, metodologias e parcerias com outras instituições que permitam melhor racionalização e aproveitamento desse recurso de maior valor que são os homens e mulheres de azul. No dia de hoje, saudemos assim o Especialista de Aeronáutica, rendendo homenagem àqueles que, espalhados por todo o país, cumprem o dever com dedicação e profissionalismo, como também cumprimentemos aqueles que mais se destacaram e hoje são agraciados com a "Medalha Bartolomeu de Gusmão". Voar e fazer voar! Essa é a nossa vocação, que envolve atividades indissolúveis e interdependentes, compostas de homens e mulheres comprometidos com o passado, o presente e o futuro, que mantêm o funcionamento dessa grande engrenagem chamada Força Aérea Brasileira.

Fundada em 1941, na antiga Escola de Aviação Naval, na Ponta do Galeão, a EEAER, inicialmente, oferecia os cursos para o pessoal

técnico de voo, necessidade premente para a época. A Aeronáutica acabava de ser criada e precisava de uma equipe de profissionais especializados. Em 1950, a EEAER foi transferida para Guaratinguetá. Passados 72 anos, o "Berço dos Especialistas" aumentou a oferta de cursos e já preparou militares para as mais diversas funções. A Escola oferece 27 opções de formação profissional em muitas áreas, das quais há as especialidades de interesse do COMGAP e, por conseguinte, da Logística Aeroespacial Brasileira.

O "Especialista" se insere num grupo de profissionais de uma "Nova Era". Com ineditismo, Cruz[13] apresenta a figura do "Homem Aeroespacial". Essa "nova casta de seres humanos" torna-se compreendida como o "somatório do aglomerado dos profissionais, direta ou indiretamente, ligados às atividades do meio ambiente espacial e aéreo". Surgiu, assim, uma nova opção acadêmica, pois "por um desígnio histórico e arbítrio da inteligência humana, surgem novas perspectivas científicas, determinadas pelas Ciências Aeroespaciais" (CRUZ, 2004, p. 11). Ubirajara Carvalho da Cruz transcende o sentido da existência de um ser humano que, a partir do século passado, adentrou no campo do aeroespaço.

Faz-se necessário, então, definir o termo Poder Aeroespacial[14] para se abstrair, de sua definição, o real significado da expressão *Homem Aeroespacial*.

O componente militar do poder aeroespacial traduz-se na Força Aérea Brasileira. Esta possui peculiaridades gerais quanto às suas concepções doutrinárias, que visam ao emprego em operações

---

[13] *CRUZ, Ubirajara Carvalho da.* O Homem Aeroespacial: um estudo axiológico. *Dissertação (Mestrado em Ciências Aeroespaciais). Rio de Janeiro: UNIFA, 2004, passim.*

[14] *Segundo preconiza o Glossário da Aeronáutica,* Poder Aeroespacial *é a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a nação para a utilização do espaço aéreo e do espaço exterior, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais. Segundo a Política Militar Aeronáutica (2008, p. 23-25),* os elementos constituintes *do Poder Aeroespacial são a* Força Aérea Brasileira*, a Aviação Civil, a Infraestrutura Aeroespacial, a Indústria* Aeroespacial e de Defesa*, o Complexo Científico-Tecnológico Aeroespacial e recursos humanos especializados.*

militares, na paz e no combate. Aproveitar eficazmente essa força aérea, como aparelho de ataque ou de defesa, numa concepção globalizante, depende muito das Ações e Atividades Logísticas.

A Ciência e a Tecnologia (C&T) se associaram, desde a Primeira Revolução Industrial, aos processos de desenvolvimento econômico e social dos países industrializados. Essa afinidade é tão válida quanto se torna a nítida interdependência vivida entre o desenvolvimento das nações e a sua segurança. Nas esferas globais, regionais e nacionais, há uma evidente inclusão da Ciência e da Tecnologia nas atividades aeronáutica e espacial. A Logística de Aviação harmoniza-se, plenamente, à ciência, à tecnologia e à inovação.

Portanto, o avião e a "Revolução nos Assuntos Militares" (RMA) corroboram esse juízo de valor. Esses dois eventos amalgamaram a ideia de que os empreendimentos realizados em tecnologia e na ciência podem acarretar em diferencial, no cenário da guerra moderna, e acelerar mudanças nos processos e modernização de funções operacionais e logísticas aéreas.

Em "Guerra e antiguerra", Alvin e Heidi Toffler[15] explicam as expectativas futuras e diagnosticam os presumíveis efeitos, no campo do bélico, em função da relevância do processo nomeado de Revolução em Assuntos Militares:

> *[...] a revolução militar que está por vir será muito mais profunda do que até aqui a maioria dos comentadores imaginou. Uma revolução militar, em sentido mais completo, só ocorre quando uma nova civilização surge para desafiar a velha, quando toda uma sociedade se transforma, obrigando suas forças armadas a mudarem em todos os níveis ao mesmo tempo, da tecnologia e cultura à organização, estratégia, tática, treinamento, doutrina e logística. Quando isso acontece o relacionamento dos militares com a economia e a sociedade é transformado, e o equilíbrio militar do poder sobre a Terra é esfacelado.*

[15]*TOFFLER, Alvin; TOFFLER, Heidi.* Guerra e antiguerra*:* sobrevivência na aurora do Terceiro Milênio. *Rio de Janeiro: Record, 1998, p. 48. A obra despertou o interesse dos principais líderes militares dos EUA e lançou uma tese: "a maneira de fazermos a guerra reflete a maneira pela qual criamos a riqueza" e demonstra que também a guerra, tal como a economia, está passando por uma mudança desde o alvorecer da era industrial – a transição da força bruta para a força mental.*

A "Revolução em Assuntos Militares" brindou as Forças Aéreas com aeronaves modernas, armamentos e munições guiadas de precisão e majorou a eficácia de emprego do poder aéreo. Em sua essência, o poder aéreo de muitas forças armadas ocidentais se tornou lapidado à estratégia da "projeção de poder". Para se projetar, o Poder Aeroespacial depende, sobremaneira, da logística militar. A complexidade dos engenhos aeronáuticos, somada aos empreendimentos no campo das espaçonaves, acarretou num fator integrador de primordial relevância para subsidiar o moderno cenário das ações intrínsecas às Atividades Logísticas.

Entre os componentes que perfazem o seu objeto de estudo, está a complexa e intricada rede de industrialização de aeronaves, componentes de manutenção, peças de motor e de equipamentos de comunicação e de navegação. Para lhe conceder caráter sinérgico, observa-se a criação de consórcios entre países para produzirem aeronaves de alta sofisticação tecnológica. Trata-se do instituto da Indústria Aeronáutica e de Defesa no Brasil, que hoje se expande além-mar (como no caso da EMBRAER) e se globaliza com aceleração e impulso.

Esses elementos permanentes do Poder Aeroespacial – Ciência e Tecnologia, Indústria Aeronáutica e de Defesa e recursos humanos especializados (o objeto de investigação deste estudo) – são afetos também à Logística da FAB: o "fazer voar". As atividades logísticas são cruciais ao Poder Aeroespacial, o qual trouxe modificações à guerra moderna e acarretou consequências à Humanidade.

Nesse universo intricado e inusitado de conhecimentos permeáveis, o Sargento Especialista da Aeronáutica é pontificado e, como um *Homem Aeroespacial*, se insere como um gerente do processo e como elemento constante desse poder.

Se o homem despertou para uma nova concepção de convivência, então pode ter consciência de que o Poder Aéreo majorou o número de variáveis no campo de batalha hodierno. O efeito garantido pelo poder aéreo pode ser advindo de uma gama de fatores interdependentes, aos quais se somam os constantes e crescentes adventos de inovação tecnológica, afetos à indústria bélica. Atualmente, emerge, no Brasil, a

real importância da Nacionalização de itens para a Logística Aeronáutica e para a Indústria Nacional de Defesa (sob a ótica da Estratégia Nacional de Defesa) brasileiras.

Essas rápidas mudanças de cenário implicam constante capacitação dos RH que militam na Logística, pois "*tudo flui, nada persiste, nem permanece o mesmo*".

A PCA 11-1 (2013, p. 19) pontua, no âmbito da Logística Aeroespacial, a questão de que a "força motriz" do COMGAP se personifica nos seus recursos humanos. No caso da Instituição FAB, são os "Homens Aeroespaciais" que a compõem. No alvorecer deste século XXI, o Sargento Especialista da Aeronáutica pode ser um ponto forte do COMGAP desde que formado com uma Educação Militar, em grau de excelência. Dessa análise, surge a conclusão parcial de que o SISMA/B pode ser tão tênue quanto for seu elo mais inepto: recursos humanos muito bem formados e treinados em *expertises* multidisciplinares.

No âmbito da Defesa, a FAB aparece como a mais jovial das três Forças Armadas Brasileiras. Não obstante toda essa juventude, o COMAER valoriza o "Homem Aeroespacial" e se prepara, sobremaneira, para atuar em todas as esferas das funções logísticas conhecidas.

Por sua vez, o COMGAP planeja, no campo estratégico, todo o escopo do SISMA/B e enfrenta o gigantesco desafio logístico do terceiro milênio: fazer voar, com eficiência e eficácia, a FAB do presente e do futuro. No tempo e no lugar precisos, a Logística Aeroespacial pode se constituir no principal baluarte da Força Aérea Brasileira. Não obstante ser jovem, a FAB pode se transformar, ainda no século XXI, na mais decisiva das Forças Armadas Brasileiras.

No dia 31 de julho de 2013, no Auditório Ten Brig Deoclécio, do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), o Comandante-Geral de Apoio, Ten Brig Ar Hélio Paes de Barros Júnior, proferiu a palestra "A logística atual e seu futuro na Força Aérea Brasileira", durante o 222º Encontro naquele Instituto. A explanação teve como objetivos identificar o Comando-Geral de Apoio (COMGAP) como a organização que tem o encargo de prover os meios de apoio necessários à Força Aérea e como o gerenciador do suporte aos demais

componentes do Poder Aeroespacial; explicar as políticas, estratégias e diretrizes gerais para o setor; identificar a visão de futuro da instituição e valorizar os trabalhos executados pela estrutura logística do COMGAP.

Neste ensaio, procurou-se evidenciar somente uma ínfima parcela de toda a estrutura organizacional do COMGAP. Todavia, trata-se de componente deveras importante: os recursos humanos altamente especializados da atual logística na FAB e, sobretudo, da futura.

EPÍLOGO

A vitória sorri – [sic] está reservada – àqueles que se antecipam aos novos desenvolvimentos na natureza da guerra e não àqueles que se adaptam a esses desenvolvimentos depois que ocorrem.

General Giulio Douhet

Desde os áureos tempos de Douhet, entendia-se que fazer voar implica planejar adequadamente e se antecipar às inovações tecnológicas; implantar as mudanças necessárias e abdicar dos preconceitos arraigados ao longo dos tempos; levantar necessidades para se poder melhor obter e distribuir meios e recursos humanos; decidir com parcimônia, mas com firmeza de propósito e audácia, pois comando e controle inserem-se, também, no contexto da Logística. Nesse processo de tomada de decisão, valoriza-se o homem como "pedra de toque".

Nesse diapasão, os líderes do SISMA/B valorizam a importância de recursos humanos especializados, educados em grau de excelência (como no caso do ILA) e com as competências necessárias ao exercício de suas práticas. Eles são o fundamento da capacitação de qualquer força armada e refletem os anseios da própria sociedade. Ensino técnico-especializado de qualidade pode converter alunos ineptos de hoje em inauditos especialistas da Força Aérea do porvir, pois o educar tem o poder de formar e de transformar homens, ideias e raciocínios mais puros.

No contexto da Aeronáutica, o estudo enfocou a valorização do Ser Humano. A ideia de "Homem Aeroespacial" encerra um valor universal imutável, como fonte de informação, de conhecimento e, logo,

de poder; pois, contemporaneamente, gerencia-se tecnologia de última geração na guerra aérea. O ciclo que perpassa, também na Logística Militar, o observar, o orientar, o decidir e o agir se perfaz em intervalos de tempo, cada vez mais comprimidos. Sob essa ótica valorativa, a Diretriz de Comando[16] do atual Comandante da Escola de Especialistas da Aeronáutica corrobora a afirmação acima:

> *Todas as ações deverão estar voltadas para o objetivo da EEAR: a formação e o aperfeiçoamento de Especialistas para a Aeronáutica. [...] Devemos ter sempre em mente que o maior tesouro que a Força Aérea possui é expresso por seus recursos humanos, quer sejam militares ou civis. Portanto, a valorização da pessoa, com destaque ao reconhecimento de seu potencial, deverá ser observada como forma de se obter o melhor rendimento individual, o que redundará em maior entusiasmo e dedicação a todas as tarefas por menores e mais simples que sejam. [...] Os papéis a serem desempenhados, pelos sargentos formados anualmente, durante a carreira militar e de que modo os ensinamentos doutrinários incorporados individualmente irão refletir ao longo de sua jornada profissional, impactando diretamente na condução dos destinos do Comando da Aeronáutica, são consequência do nosso esforço. Cada graduado que entreguemos formado à Força Aérea comportará um pouco do trabalho de cada um. Que possamos ter orgulho de todos eles.*

Em face da infalível mutabilidade do mundo e da unicidade do ser humano, a Aeronáutica deve adaptar os currículos escolares e sua estrutura de Educação às necessidades decorrentes da célere evolução do conhecimento e às exigências da Política de Pessoal da Instituição. Torna-se fundamental educar recursos humanos aptos às exigências da hodierna sociedade internacional, sob o inevitável fenômeno da Nacionalização, e adaptar-se às exigências da Estratégia Nacional de Defesa.

Ainda, divisou-se que o Sargento Especialista da Aeronáutica tem, como ofício, a guerra aérea e deve ser preparado, academicamente, para bem exercê-lo. O exercício da profissão militar exige uma rigorosa

---

[16] *Disponível em:*<http://www.eear.intraer/index.php/diretriz-de-comando>. *Acesso em: 19 mar 2013. Naquele sítio, definem-se as orientações de caráter geral para o efetivo civil e militar da EEAR.*

e diferenciada formação. A instrução da arte militar constitui-se em ensino *sui generis*, visto que, somente nas Escolas Militares do COMAER, se apreende, de modo específico e concreto, esse conhecimento acerca da ciência e da arte da guerra aérea.

Para Cervo e Bervian[17], "o emprego usual do termo teoria opõe-se ao da prática. Nesse sentido, a teoria refere-se ao conhecimento (=saber, conhecer), em oposição à prática como ação (=agir, fazer)". Segundo Minayo[18], "o princípio de união dos contrários abrange as totalidades parciais e as totalidades fundamentais. Isso significa perceber que existe uma relação dialética: [...] entre teoria e prática".

Tornou-se público e notório o valor do Graduado Especialista da Aeronáutica, inclusive com o reconhecimento de oficiais das outras Forças Co-irmãs, que esse especialista se constitui em profissional do mais alto gabarito e com uma qualificação muito acima do homem médio. Advém, assim, a importância de um Ensino Militar de qualidade e no "estado da arte". Esses militares são formados numa Instituição de Ensino de Excelência: a EEAER, que se configura no maior complexo de Ensino Médio da América Latina. Entretanto, não basta somente a quantidade, pois, na seara da educação, precisa-se, sobremaneira, da qualidade. O bem educar é fundamental e se traduz no dístico de uma de nossas Escolas Militares: "*non multa sede multum*".

Quanto às ações logísticas, o Tenente-Brigadeiro do Ar Hélio Paes de Barros Júnior, atual Comandante-Geral de Apoio, assevera no Plano Setorial daquele Comando-Geral[19]:

> *[...] ganha arrojo a indústria nacional, conseguindo espaço no âmbito interno e mundial, sendo capaz de competir no preparo e venda de bens semimanufaturados e industrializados, desde itens mais simples, até bastante complexos, tornando-se, por exemplo, uma das maiores indústrias de aviação*

[17]*CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino.* Metodologia científica. *São Paulo: Makron Books, 1977, 4ª ed. p. 33.*
[18]*MINAYO, Maria Cecília de Souza.* O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. *São Paulo: Hucitec; Rio de Janeiro: Abrasco, 1996, p. 71-73.*
[19]*BRASIL. Comando da Aeronáutica.* Plano Setorial do COMGAP. *Rio de Janeiro, 2013, prefáci*

> *do mundo moderno [...] Estratégia Nacional de Defesa, que visa a consolidar o binômio defesa-desenvolvimento, por intermédio da agregação de capacidade intelectual genuinamente nacional no processo de engenharia industrial de Produtos de Defesa, como também, procurando impregnar a sociedade brasileira da importância de tal assunto nos contextos político e sócio-econômico da Nação.*

Com essa visão prospectiva, o Comando Geral de Apoio se alinha, plenamente, com a Estratégia Nacional de Defesa, e novos horizontes são vislumbrados à Logística Aeroespacial e à Indústria de Material Bélico no Brasil. Portanto, impõe-se a todos os líderes das Forças Armadas Brasileiras e aos empresários do setor da Indústria de Defesa a elaboração de estratégias eficazes à nacionalização de itens e de materiais de interesse ao fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID).

Desse contexto Pós-moderno, abstrai-se a convicção de que se deve mudar com parcimônia e comedimento, contudo com ousadia e visão estratégica.

Sob a égide das assertivas proferidas, na Ordem do Dia, de 25/03/2013, pelo atual Comandante-Geral de Apoio tem-se: "o Especialista representa a condição de pessoas que conhecem, com profundidade, aquilo que fazem, e, assim, pelas suas características, carregam consigo o conhecimento e a vontade de contribuir para o engrandecimento da Instituição". Nesse diapasão, o COMGAP busca, firmemente, aperfeiçoar e capacitar os "Homens Logísticos". Esses recursos humanos compõem as fileiras das organizações que edificam a infraestrutura necessária ao funcionamento do COMAER, apoiam a atividade-fim do voo, fazem a defesa cibernética da FAB e corporificam o escudo transformador da Aeronáutica numa verdadeira Força Armada, cuja missão é ser, sobretudo, as "Asas que protegem o País".

O autor é Coronel-Aviador. Foi Instrutor da EAOAR e Instrutor Convidado da ECEMAR para o CCEM e o CPEA. Possui o CAEPE da ESG. Mestre em Ciência Política e Doutorando, no PPG, em Ciência Política da Universidade Federal Fluminense (ênfase em Estudos Estratégicos). É Membro Correspondente do INCAER .

O Beechcraft TC-45t na FAB

Aparecido Camazano Alamino

Histórico e desenvolvimento da aeronave

Em agosto de 1961, a *Beech Aircraft Corporation* iniciou estudos para transformar o seu tradicional avião Modelo 18, que possuía trem de pouso convencional, em uma aeronave com trem de pouso triciclo e outras modificações, como uma nova opção para a sua extensa clientela em todo o mundo.

O novo modelo teve o seu peso máximo aumentado para 9.900 lb, a sua velocidade incrementada para 236 mph, recebendo, também, rodas menores, *cowl flaps* elétricos e hélices tri-pás. Para essa nova versão, a *Beech* oferecia duas opções para o tipo de trem de pouso, que poderia ser convencional ou triciclo, sendo que a variante com trem triciclo foi desenhada pela empresa *Volpar*, mas o aparelho seria produzido na própria fábrica da *Beech*.

Na realidade, apenas a versão triciclo foi fabricada e, após exaustivos ensaios e adequações na aeronave, principalmente no seu centro de gravidade, nos flaps e nos comandos de voo, a FAA (*Federal Aviation Administration* – Administração Federal de Aviação) dos Estados Unidos homologou a nova versão do Beech 18 em 11 de julho de 1962, sendo que, em setembro de 1963, a empresa iniciava as entregas dos primeiros aviões encomendados.

Tal aeronave, que ficou conhecida como Super H18**,** era a última e mais avançada variante do tradicional Modelo 18, designado, na Força Aérea Brasileira, como C-45, e que era fabricado nos Estados Unidos, desde 1937, em inúmeras versões que lhe propiciavam a realização de vários tipos de missões na aviação militar e, após a Segunda Guerra Mundial, na aviação civil, como aeronave executiva e para empresas de táxi aéreo.

Os três últimos aviões fabricados foram entregues em 26 de novembro de 1969, data em que partiram de *Beech Field,* para o Japão, onde serviriam para o treinamento de pilotos da empresa *Japan Airlines*.

De 1963 a 1969, foram construídas 149 aeronaves do modelo Super H18, cujo preço *standard* da aeronave equipada era de US$ 179.500,00.

Utilização do Beech TC-45T pela FAB

A Força Aérea Brasileira era uma das maiores operadoras de aeronaves Beech desde os princípios dos anos 1940, principalmente, dos modelos C-43, C-45, AT-7 e T-11.

Quando ocorreu o problema da indisponibilidade dos aviões Douglas B-26B/C Invader, do 5º Grupo de Aviação (5º GAV), que eram utilizados para ministrar a instrução de aviação de bombardeio1 para os aspirantes-aviadores, a melhor opção encontrada, no final de 1963, foi a aquisição de um lote de 14 aeronaves novas Beechcraft Super 18 que estavam disponíveis naquela fábrica.

Desse total, doze aviões foram destinados ao 5o GAV e dois distribuídos para o Grupo de Transporte Especial (GTE), onde seriam utilizados para o transporte de autoridades. O recebimento dos aviões teve início em abril de 1964 e prolongou-se até o final de maio do mesmo ano, quando os dois aviões destinados ao GTE foram incorporados.

As aeronaves foram matriculadas de FAB 2885 a FAB 28872 e FAB 2889 a FAB 2899 e designadas como TC-45T para os modelos de instrução e C-45T para os aparelhos destinados ao GTE. Mais duas aeronaves do mesmo tipo foram recebidas posteriormente, sendo matriculadas como FAB 2908 e FAB 2909.

Incorporação dos Beech U-45T 2908 E 2909

O FAB 2908 foi importado pela empresa estatal Furnas Centrais Elétricas, que requereu reserva de marcas em 17 de junho de 1964, sendo alocada em 28 de julho de 1964 a matrícula PT-CEZ. O CMTP

[1]*Nessa época, o Aspirante-a-Oficial-Aviador, recém formado na então Escola de Aeronáutica, era destinado para as aviações de caça, sendo o curso ministrado no 1º/4º GAV, em Fortaleza – CE, e para a aviação de bombardeio, cujo estágio era realizado no 5º GAV, sediado em Natal – RN.*

[2]*O FAB 2888 c/n A-1029 era um Beech C-45 do Exército, matriculado na FAB e vinculado ao 1º Grupamento de Engenharia de Construção do Exército, sediado em João Pessoa – PB, sendo, posteriormente, preservado em João Pessoa.*

(Certificado de Matrícula Provisória), por sua vez, foi emitido em 2 de setembro de 1964, e o certificado do FAA para exportação da aeronave, de nº E-60649, foi expedido em 19 de agosto de 1964.

A aeronave chegou ao Rio de Janeiro, em 15 de outubro de 1964, passando pela sua primeira vistoria, em 6 de novembro de 1964, quando tinha 32:55 horas de voo, sendo matriculada no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) em 22 de dezembro de 1964.

A sua última vistoria como aeronave civil ocorreu em 28 de março de 1973, com 3.895:20 horas de voo e foi recebida pelo então Parque de Aeronáutica dos Afonsos (PAAF) com termo de 25 de julho de 1974, sendo-lhe alocada a matrícula FAB 2908 e a designação de U-45T. Teve a sua matrícula civil cancelada no RAB, em 6 de agosto de 1973, e foi incluída na carga da FAB e do PAAF, em 10 de julho de 1974.

Por outro lado, o FAB 2909 foi adquirido pelo Ministério da Fazenda e obteve o Certificado de Matrícula Provisória para traslado, em 23 de janeiro de 1964, recebendo a matrícula PP-FMR e o registro no RAB, em 10 de agosto de 1965.

EC-45T do GEIV – Utilizado como aeronave de apoio

Este avião foi utilizado pelo MF até 29 de março de 1976, quando foi doado[3] à FAB, onde recebeu a matrícula FAB 2909 e a designação equivocada de EC-45T, tendo em vista que essa aeronave, apesar de ter sido destinada ao GEIV, não foi utilizada como avião-laboratório e, sim, para apoiar as atividades operacionais desses aviões. Infelizmente, o 2909 só veio para a FAB quando os aviões desse tipo já estavam sendo

[3]*Conforme Portaria nº 123, de 4 de setembro de 1975, publicado no Diário Oficial de 26/9/1975.*

desativados e com o leilão para venda marcado, tornando efêmera a sua passagem pela Instituição.

FROTA COMPLETA DAS AERONAVES BEECH TC-45T DA FAB				
Ordem	**Aeronave**	**Número de Construção**	**Data de Recebimento**	*Observação*
01	FAB 2885	BA-673	17/4/1964	PT-KXH Desc. FAB 10/5/1977
02	FAB 2886	BA-674	17/4/1964	PT-KVY Desc. FAB 10/5/1977
03	FAB 2887	BA-675	17/4/1964	PT-KXQ Desc. FAB 7/6/1977
04	FAB 2889	BA-676	Abril/1964	PT-KXG Desc. FAB 13/01/1977
05	FAB 2890	BA-677	Abril/1964	PT-KXK Desc. FAB 10/5/1977
06	FAB 2891	BA-678	Abril/1964	Acid. Salvador, BA 20/8/1974 – 06 m Descarregado da FAB 24/7/1975
07	FAB 2892	BA-679	Abril/1964	PT-KVZ Desc. FAB 10/5/1977
08	FAB 2893	BA-680	Abril /1964	PT-KXA Desc. FAB 10/5/1977
09	FAB 2894	BA-681	Abril /1964	PT-KXB1 Desc. FAB 10/5/1977
10	FAB 2895	BA-682	Abril/1964	PT-KXC Desc. FAB 10/5/1977
11	FAB 2896	BA-683	Maio/1964	PT-KXL Desc. FAB 9/02/1977
12	FAB 2897	BA-684	Abril/1964	PT-KXM Desc. FAB 10/5/1977 Sendo recuperado no MUSAL
13	FAB 2898	BA-687	Maio/1964	PT-KXE Desc. FAB 10/5/1977
14	FAB 2899	BA-686	Maio/1964	PT-KXD Desc. FAB 10/5/1977
15	FAB 2908	BA-703	10/7/1974	PT-KXI ex-PT-CEZ C. E. Furnas Desc. FAB 10/5/1977
16	FAB 2909	BA-685	29/3/1976	PT-KXJ ex-PP-FMR Min. Fazenda Desc. FAB 10/5/1977

Fontes: Arquivos do Autor e Diretoria do Material Aeronáutico

Uso do Beech TC-45T pelo 5º Grupo de Aviação

Em meados dos anos 1960, o 5º Grupo de Aviação, sediado na cidade de Natal – RN começou a ter inúmeros problemas que afetaram

a disponibilidade de seus aviões Douglas B-26B/C Invader, que eram utilizados para o treinamento operacional dos pilotos de bombardeio da FAB, nessa época.

Como o retorno às atividades normais das aeronaves B-26 levaria um longo período de tempo, pois os reparos e as modernizações necessárias seriam realizados nos Estados Unidos, as aeronaves *Beechcraft* Super 18 foram a melhor opção para a instrução dos pilotos selecionados para a aviação de bombardeio, que passariam a receber o treinamento para operar aeronaves bimotoras, já que o *Beech* Super 18 não tinha condições de realizar a fase operacional de emprego.

Cor padrão dos TC-45T do 2º/5º GAV, de 1964 – 1969

Ao receber os primeiros aviões[4], o 5º GAV iniciou, de imediato, a formação dos instrutores e, ainda em 1964, a instrução de voo dos aspirantes começou a ser ministrada nos TC-45T, que comprovaram o acerto de sua escolha, pois as suas características propiciavam o treinamento ideal para os jovens pilotos da FAB.

De abril de 1964 a novembro de 1967[5], os doze aviões TC-45T do 5º GAV voaram 22 mil horas, na instrução de 212 oficiais estagiários, que foi ministrada por 48 oficiais instrutores, sendo que vários oficiais de países amigos da América Latina também receberam instrução nesses aparelhos.

[4] *Apesar de serem incorporados em abril e maio de 1964, os aviões só foram distribuídos, oficialmente, pela DIRMA em 10/11/1964.*

[5] *Em 1967, os 18 aviões Douglas B-26B/C Invader que foram modernizados nos Estados Unidos passaram a ser utilizados somente como aeronave operacional, no 1º/5º GAV, ficando os TC-45T empregados para a instrução básica de bimotores.*

[6] *Em 1967, os 18 aviões Douglas B-26B/C Invader que foram modernizados nos Estados Unidos passaram a ser utilizados somente como aeronave operacional, no 1º/5º GAV, ficando os TC-45T empregados para a instrução básica de bimotores.*

A utilização dos TC-45T na instrução de voo, em Natal, prolongou-se até o final de 1969, quando o 5º GAV foi desativado e a Base Aérea de Natal foi transformada no Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), que teria a incumbência de proporcionar o treinamento primário e básico dos futuros pilotos da FAB.

Pela Portaria nº 005/GM4, de 26 de dezembro de 1969, os aviões TC-45T do 5º GAV foram distribuídos para os Esquadrões de Transporte Aéreo (ETA), que haviam sido criados em 12 de maio de 1969, onde complementariam a execução das missões dos aviões *Douglas* C-47, realizando tarefas executivas e utilitárias de menor porte.

QUADRO GERAL DA OPERAÇÃO DO BEECH TC/U-45T NA FAB				
Designação	**Período**	**Quantidade**	**Matrículas**	**Utilização**
TC-45T/U-45T	1964 a 1977	16	FAB 2885 a 2887, FAB 2889 a 2899 e FAB 2908 e 2909	Treinamento, Transporte de Autoridades e Utilitário.

Fontes: Arquivos do Autor – PAMA AF

O Beech Super 18 no Grupo de Transporte Especial

No início dos anos 1960, o Grupo de Transporte Especial (GTE) utilizava, no seu 2º Esquadrão, aeronaves *Douglas* VC-47, *Beech* VC-45 e os AVRO C-91 para o transporte de autoridades, que incluíam os ministros de estado e personalidades selecionadas pela Presidência da República.

A aquisição dos Super *Beech* para o 5º GAV proporcionou a oportunidade de que duas dessas aeronaves fossem destinadas ao GTE-2, reforçando, assim, a frota de aviões dessa unidade, que teve o incremento das missões de traslado entre o Rio de Janeiro e Brasília.

C-45T com as cores do GTE, de 1964 a 1968

As aeronaves destinadas ao GTE continuaram em operação, na unidade, até 1968, quando, pela Portaria nº R-028, de 11 de setembro de 1968, os dois C-45T foram transferidos para o 5º GAV, sendo substituídos pelos jatos *Hawker Siddeley* HS-125, recém incorporados.

Os Beech Super 18 nos Esquadrões de Transporte Aéreo

Quando os Esquadrões de Transporte Aéreo (ETA) foram criados em 12 de maio de 1969, a sua dotação de aeronaves previa somente os aviões Douglas C-47, que ficaram mais liberados na FAB, em decorrência do recebimento de aeronaves de maior porte, como os *Douglas* DC-6, o *Hércules* C-130 e os DHC-5A *Bufallo,* nessa época. Com a saída dos TC-45T da instrução do 5º GAV, esses aviões, que ainda estavam em excelentes condições, foram distribuídos para os ETA, pela Portaria nº 005/GM4, de 26 de dezembro de 1969, de acordo com os seguintes dados:

DISTRIBUIÇÃO DOS TC-45T DO 5º GAV PARA OS ETA:	
Esquadrão	**Matrículas e observações**
ETA-1	Não teve aviões destinados
ETA-2	FAB 2897 e 2898
ETA-3	FAB 2886, 2887 e 2889
ETA-4	FAB 2891 e 2892
ETA-5	FAB 2893 e 2894
ETA-6	FAB 2896 e 2899

Fonte: Boletim nº 12, de 31/3/1970 da Diretoria do Material

Os novos esquadrões, que foram criados em número de seis, estavam, inicialmente, subordinados ao Comando de Transporte Aéreo (COMTA), sendo baseados nas cidades de Belém, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo, Canoas e Brasília, respectivamente. Em 12 de novembro de 1973, pelo Decreto nº 73.151, os ETA passam à subordinação do comandante de cada Zona Aérea (atuais COMAR), permanecendo nessa situação até a atualidade.

U-45T FAB 2893 do 5º ETA

Nos ETA, os TC-45T realizaram missões de transporte de autoridades, utilitárias e de ligação de comando, normalmente ficando à disposição do Comando da respectiva Zona Aérea. Permaneceram em operação, nessas Unidades, até o início do recebimento dos EMB.110 Bandeirante pelos ETA, que teve início em 1973, ocasião em que as aeronaves substituídas foram destinadas para outras unidades, que poderão ser observadas na tabela, a seguir.

UNIDADES QUE OPERARAM O BEECH TC-45T NA FAB		
UNIDADE	**PERÍODO**	**UTILIZAÇÃO**
5º GAV	1964 a 1969	Treinamento
GTE	1964 a 1968	Transporte de Autoridades
2º ETA	1970 a 1975	Transporte e Utilitário
3º ETA	1970 a 1974	Transporte e Utilitário
4º ETA	1970 a 1975	Transporte e Utilitário
5º ETA	1970 a 1975	Transporte e Utilitário
6º ETA	1970 a 1975	Transporte e Utilitário
EEAR	1973 e 1974	Utilitário
PAMA SP	1973 a 1975	Utilitário
Esq. Fumaça	1974	Utilitário
BASV	1974 e 1975	Utilitário
AFA	1975 e 1976	Utilitário
CATRE	1975 e 1976	Utilitário
BASC	1975 e 1976	Utilitário
EPCAR	1975	Utilitário

EOEIG	1975	Utilitário
BAFZ	1975	Utilitário
BAFL	1975	Utilitário
ALA 435	1976	Utilitário
BACG	1976	Utilitário
GEIV	1976 e 1977	Utilitário
PAMA AF[7]	1964 a 1977	Parque apoiador da aeronave

Fontes: Arquivos do Autor – PAMA AF – DIRMA

A desativação dos UC-45T da FAB

Os TC-45T, que eram conhecidos carinhosamente na FAB, como *muriçocas*, tendo em vista a sua semelhança com tal inseto, tiveram a sua designação modificada para U-45T**,** pela Portaria nº 018/GM4, de 22 de outubro de 1973, e permaneceram em atividades na FAB, até o ano de 1977. Foram colocados à venda, em leilão realizado pelo Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos (PAMA AF), que era o estabelecimento industrial da FAB, responsável pela execução de suas grandes revisões, conhecidas como IRAN (*Inspection And Repair As Necessary*).

Todas as aeronaves, com exceção do FAB 2891, que foi o único aparelho acidentado na FAB, foram adquiridas por operadores civis brasileiros e continuaram em atividade ainda por muitos anos.

O Museu Aeroespacial (MUSAL), sediado no Campo dos Afonsos – Rio de Janeiro, está recuperando o U-45T 2897 (PT-KXM) para que seja incluído no seu acervo, o que marcará, para sempre, a importante operação dessa aeronave na Força Aérea Brasileira.

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO BEECH TC/U-45T	
Tipo	Aeronave monoplano, asa baixa, bimotor, utilitária para 9 passageiros
Envergadura	15,14 m
Comprimento	10,70 m

[2] *O Decreto nº 73.544, de 23/01/1974, muda a denominação de Parques de Aeronáutica para Parques de Material Aeronáutico, passando o PAAF a designar-se PAMA AF a partir dessa data.*

Altura	2,84 m
Superfície Alar	33,54 m2
Velocidade Máxima	380 km/h
Peso Vazio	2.576 kg
Peso Máximo	4.490 kg
Razão de Subida	427 m/min
Teto Máximo	6.520 m
Alcance	2.460 km
Grupo Propulsor	2 motores Pratt & Whitney R-985 AN-14B *Wasp Júnior*, de 450 HP, radiais, com 9 cilindros

Fonte: Beechcraft Aircraft Corporation

Desenhos: Rudnei Dias da Cunha

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

A Biblioteca do INCAER

Nair de Laia

A Biblioteca do INCAER foi composta, ao longo dos anos, basicamente, por doações, tanto de pessoas físicas, como de instituições. Por vezes, recebemos algumas doações muito peculiares e relevantes.

Nesta oportunidade, vamos destacar uma doação feita, nos anos 1990, pela Sra. Helena Garcia de Mello, da família do Ten Brig Ar Francisco de Assis Correa de Mello, Ministro da Aeronáutica entre 30 de julho de 1957 a 31 de janeiro de 1961 e, em segundo mandato, de 4 de abril de 1964 a 20 de abril de 1964.

É um trabalho de pesquisa em jornais, do período entre 1956 e 1960, sobre a Força Aérea Brasileira. São notícias catalogadas e encadernadas artesanalmente, em 59 volumes. Esse material precioso está sendo preparado para ser digitalizado e, em breve, estará disponível para pesquisa.

* A NOTICIA * 19-5-1956.

AGRAVA-SE NOVAMENTE A CRISE NA AERONÁUTICA

Manifesto de oficialidade, de crítica à situação brasileira, teve sua divulgação vetada pela intervenção conciliatória do brigadeiro Eduardo Gomes — Teria sido vetada pelo ministro da Guerra a nomeação do brigadeiro Henrique Fleiuss para substituir o brigadeiro Alves Sêco — Indicado o brigadeiro Francisco Correia de Melo — Novo chefe de Polícia — O caso da Prefeitura

NOVO CHEFE DE POLICIA

O caso da PREFEITURA

REUNIÃO NA U. D. N.

O volume 01 (dos 59 recebidos) e uma notícia em destaque

Doações Recebidas pelo INCAER

De: Marco Aurélio de Mattos – Cel Av R1

A Juventude Hitlerista: a mocidade traída. H. W. Kock

O Incêndio do Reichstag: as cinzas da democracia. R. John Pritchard

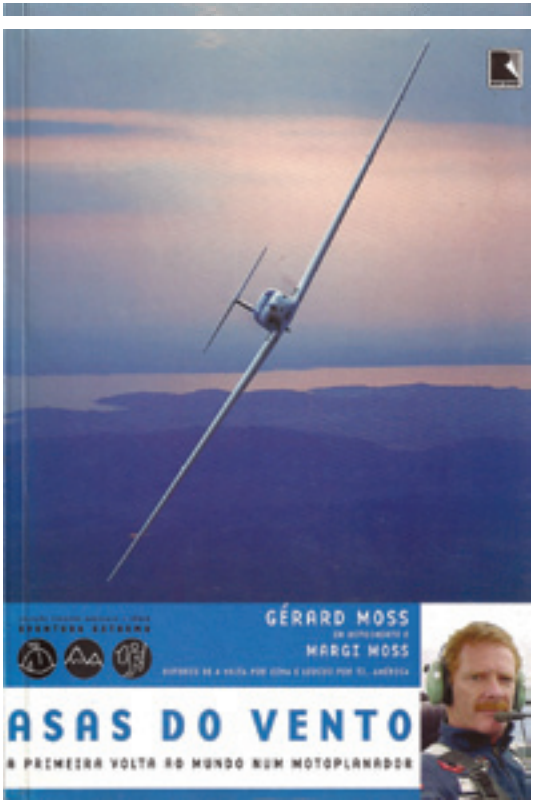
Franceses livres: do deserto ao Danúbio. Richard Homes

Tigres voadores: americanos na China. Ron Heiferman

Lanchas torpedeiras. Bryan Cooper

Bastogne: o último bloqueio. Peter Elstob

Asas do vento: a primeira volta ao mundo num motoplanador. Gérard Moss



Memórias de Rommel. Lutz Koch

Olivier Cromwell: uma vida. Antonia Fraser

O Mundo maravilhoso dos helicópteros. Frank J. Delear

De: Museu Aeroespacial

Museu Aeroespacial: 40 anos. Mauro Lins de Barros, Henrique Lins de Barros e Flávio Lins de Barros

De: Berilo de Lucena Cavalcanti

Trajetória especialista: um ensaio sobre a Escola de Especialistas de Aeronáutica. Berilo de Lucena Cavalcanti

CLUBE DO LIVRO

O Clube do Livro é responsável por vender e distribuir obras de autores civis e militares, publicadas pelos INCAER, ou com a sua chancela, sob o título de "Coleção Aeronáutica", ou livros sobre assuntos diversos, relacionados com a história militar em geral. A "Coleção Aeronáutica" nasceu para registrar os fatos e personagens mais significativos no meio aeronáutico, ampliar o conhecimento sobre o Poder Aeroespacial – pela leitura de autores clássicos e especializados e estimular o surgimento de escritores civis e militares, interessados em História da Aviação.

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

Praça Marechal Âncora, 15-A – Centro

Rio de Janeiro – RJ – CEP 20021-200

Telefones: (21) 2101.4966 / 2101.4967

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

A autora é Bibliotecária e
Chefe da Biblioteca do INCAER.

Coleção Aeronáutica do INCAER

SÉRIE

HISTÓRIA GERAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

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

SÉRIE

HISTÓRIA SETORIAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

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

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

SÉRIE

ARTE MILITAR E PODER AEROESPACIAL

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

SÉRIE

CULTURA GERAL E TEMAS DO INTERESSE DA AERONÁUTICA

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

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

INCAER