Ideias em Destaque

Nº 52 - jul./dez. 2018



Edição INCAER

Editor Responsável

Brig Ar R/1 Roberto Ferreira Pitrez

Projeto Gráfico e Diagramação de Textos
1S SAD Jailson Carlos Fernandes Alvim
2S BET Marcelo Alencar de Macedo
2S SIN Maurício Barbosa Cavalcanti Filho
2S TCO Tiago de Oliveira e Souza
3S SIN Rafael Alves Barreto
3S SIN Carolline Lins

Revisão e Impressões

Contactus Soluções Gráficas

Nossa Capa

80 anos da construção da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont

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

Ideias em Destaque / Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

v. – Quadrimestral até dez. 2014; a partir, semestral.

ISSN 2175 0904

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

CDU 354.73 (05) (81)

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.

Apresentação

Nossa revista *Ideias em Destaque* do segundo semestre de 2018 começa com uma homenagem aos 80 anos do prédio ocupado por este Instituto. Trata-se de uma construção de rara beleza, inicialmente projetada para abrigar a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont.

E, para marcar esta significativa data, a Tenente Melo, historiadora do INCAER, nos presenteia com um artigo que levará os leitores a uma viagem ao Rio de Janeiro da década de 1930. Dessa forma, poderemos entender sua relevância histórica e arquitetônica para a cidade do Rio de Janeiro.

Outro momento importante lembrado nesta edição é o Aniversário dos 50 Anos do 1º Voo da Aeronave Bandeirante, retratado pelo Suboficial Velasque, do Museu Aeroespacial. Em breves linhas, o autor busca retratar esse feito tão significativo para a indústria nacional e para Aeronáutica Brasileira, evidenciando a genialidade e a ousadia de uma equipe de profissionais, entre eles Ozires Silva, que colocaria o Brasil no seleto grupo de fabricantes de aviões.

Temos também a satisfação de publicar o relato de nosso Conselheiro, Brigadeiro Athayde, sobre sua iniciativa, que contou com a colaboração da Universidade da Força Aérea (UNIFA) e do INCAER, de reconstruir um monumento erguido nos primórdios do Ministério da Aeronáutica em homenagem à criação da Escola de Aeronáutica e que, por motivos desconhecidos, acabou tendo que ser desmontado e, com o passar do tempo, teve suas partes extraviadas. São relatos emocionantes que demonstram o esforço da Força Aérea Brasileira em resgatar sua história e homenagear aqueles pioneiros que com sua coragem tornaram possível o sonho de uma Força Aérea independente.

No campo da doutrina, o desembargador Reis Friede, conhecido conferencista das Escolas de Altos Estudos das FFAA, debutando como colaborador de nossa revista, valendo-se de uma abordagem polemológica, brinda-nos com dois artigos. No primeiro, argumenta que o sucesso da *blitzkrieg* se deveu muito mais à inovação na estratégia do que às qualidades dos meios empregados, garantindo uma assimetria favorável às forças alemãs. Já no segundo, define diversas formas de "opinião", mostrando seus diferentes significados e como são construídas para que atinjam seus objetivos.

Já no campo da política, o Tenente-Brigadeiro Ferolla, a partir da análise dos fatos históricos relacionados à expansão do Islamismo, desde o profeta Maomé até os dias atuais, leva-nos a compreender os conflitos atuais que envolvem os países islâmicos do Norte da África e do Oriente Médio e suas nefastas consequências, entre elas a crise dos refugiados, que tem ceifado vidas de inocentes que tentam se salvar por meio de travessias arriscadas por terra ou pelo mar.

Para os apreciadores de Filosofia, trazemos um texto que, por meio das aventuras dos heróis gauleses dos quadrinhos Asterix e Obelix, nos transmite a ideia do fracasso das diversas correntes de pensamento surgidas ao longo da história da civilização em melhorar o comportamento humano. Segundo o autor, tais ideias costumam ressurgir com nova roupagem, tentando convencer o público de que são diferentes das anteriores, mas sem trazer, de fato, uma inovação significativa. Como exemplo, coloca em evidência a tentativa de alguns grupos de reinventarem novas abordagens marxistas para, aproveitando-se da fragilidade econômica de alguns países da América do Sul, se apresentarem como alternativa política e assim assumirem o poder, estabelecendo novos regimes opressores.

No campo da Administração, disponibilizamos dois textos do Tenente-Brigadeiro Franciscangelis. O primeiro trata de uma ameaça que paira sobre as empresas, principalmente as públicas, resultando em práticas gerenciais pouco eficientes, frutos do comodismo e da falta de competidores no segmento: o subdesempenho satisfatório. Essa ameaça poderia ser diagnosticada por meio de uma avaliação simples, indicando as áreas com necessidade de reajustes. No segundo, descreve as potencialidades da indústria e da infraestrutura espacial e a necessidade de vários segmentos da sociedade (públicos e privados) se juntarem à Força Aérea Brasileira (FAB) nesse empreendimento, pois seria um negócio vantajoso para todos os envolvidos.

Enaltecendo os feitos do "Pai da Aviação", Alberto Santos-Dumont, trazemos uma epopeia de nosso herói, confirmando sua fama de visionário e determinado, que enfrentou inúmeras adversidades em uma viagem ao Sul do Brasil só para convencer o presidente do estado do Paraná a criar um parque aberto ao público na área das cataratas do Iguaçu, que outrora estivera nas mãos de particulares.

Num rompante de saudosismo, trazemos um texto que retrata as angústias e as amizades dos jovens alunos da Escola Preparatória de Cadetes do Ar, da turma de 1965, em sua caminhada rumo à realização profissional dentro ou fora da FAB. Um texto que nos leva a refletir sobre os momentos de incerteza que tivemos que enfrentar durante o período de formação em nossas escolas militares, mas também sobre as amizades construídas nas ocasiões mais obscuras.

Como de costume, aproveitamos a oportunidade para apresentar as novidades de nossa Biblioteca e convidar a todos para uma pequena visita, aproveitando a facilidade de acesso e o ambiente propício à leitura. Não podemos deixar de agradecer a nossos benfeitores, que com sua generosidade contribuem para o enriquecimento do acervo e para a ampliação do horizonte cultual do INCAER.

Por derradeiro, deixo o meu muito obrigado aos colaboradores desta edição pelos artigos memoráveis que foram compartilhados; e desejo aos leitores uma viagem agradável e proveitosa pelas linhas da 52ª edição da revista *Ideias em Destaque*.

Ten Brig Ar R/1 Rafael Rodrigues Filho Diretor do INCAER

Ideias em Destaque

N° 52 jul./dez. 2018

Sumário

1.	Nas águas da Baia de Guanabara: 80 anos da construção da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont
2.	Cinquenta anos de um sonho: a comemoração do primeiro voo do protótipo do Bandeirante
3.	Monumento alusivo às origens do Ministério da Aeronáutica: o resgate de uma peça histórica
4.	O papel da <i>Blitzkrieg</i> na Segunda Guerra Mundial
5.	Conflagração muçulmana de Maomé ao Estado Islâmico
6.	Opinião pública, opinião do público e opinião popular no contexto das "novas guerras"
7.	A arte de vender peixe velho e deteriorado como se fosse peixe novo e fresco"
8.	A armadilha do subdesempenho satisfatório70 Antonio Franciscangelis Neto
9.	O espaço, a fronteira final

10.	A cavalgada patriótica paranaense de Santos-Dumont	79
11.	Adeus entre amigos	89
12.	Biblioteca Ten Brig Moreira Lima	93

Nas águas da Baía de Guanabara: 80 anos da construção da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont

Bruna Melo dos Santos Duque Estrada

A Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, que recentemente completou 80 anos, foi inaugurada em 1º de novembro de 1938, no Rio de Janeiro, na região aterrada denominada Ponta do Calabouço. O prédio foi projetado com arte e proficiência técnica pelo arquiteto e urbanista Attílio Corrêa Lima, um dos pioneiros da arquitetura moderna no Brasil (Ackel, 2007, p. 196).

No início do século XX, com foco na modernidade e no progresso, o Rio de Janeiro, então capital federal, tornava-se a cidade "vitrine da nação", civilizava-se e buscava se aproximar do estilo de vida parisiense. A cidade vivia sua *Belle Époque*, um movimento oriundo da Europa, que no Brasil se confundiu com a própria República, onde os governantes queriam apagar o passado atrasado, colonial e escravocrata ao menos na teoria.

A emergente República caminhava a passos firmes pelas ruas alargadas do Rio de Janeiro. As palavras de ordem eram embelezar, modernizar e sanear a cidade. A dupla formada pelo prefeito Pereira Passos, com a política do "bota-abaixo", e pelo sanitarista Oswaldo Cruz deu conta do recado. E, assim, a cidade estava cada vez mais moldada para receber os grandes eventos da primeira metade do século XX (Veríssimo; Bittar, 2003, p. 47-61).

Em 1908, comemorou-se o centenário da abertura dos portos às nações amigas. Para isso, foi montada uma exposição nacional na região da Urca, com diversos pavilhões para expor o desenvolvimento da indústria, do comércio e dos serviços do país.

Alguns anos mais tarde, o Rio de Janeiro se preparava para a Exposição Internacional de 1922, em comemoração ao centenário da independência do Brasil. O local escolhido para montar os pavilhões

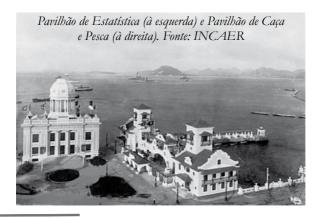
¹ Conceito cunhado pela historiadora Margarida de Souza Neves para compreender o Rio de Janeiro no contexto da recém-implantada República.

dessa exposição foi a região do Centro da cidade, mais precisamente da Cinelândia à Praça XV, onde foi construída a Avenida das Nações (atual Av. Presidente Wilson). Porém, no traçado escolhido, havia um morro no caminho e pouco espaço para a construção dos pavilhões.

O Morro do Descanso, mais conhecido como Morro do Castelo, que havia sido parcialmente demolido no início do século XX, foi posto abaixo durante a gestão do prefeito Carlos Sampaio, que, inclusive, considerava o local como um dos mais infectos bairros do Centro da cidade. "Paradoxalmente, enquanto se comemorava um evento histórico, o morro do Castelo, segundo sítio da cidade, onde de fato se consolidara o primeiro núcleo urbanizado, era arrasado sem deixar vestígios" (Veríssimo; Bittar, 2003, p. 54).

Os detritos provenientes do desmonte do morro foram usados para aterrar a Ponta do Calabouço e fazer a cidade avançar rumo ao mar. E, assim, os pavilhões para a exposição do centenário foram construídos nesse novo espaço. Apesar de muitos pavilhões terem sido desmontados, ainda hoje é possível observar algumas edificações remanescentes desse período.

Apenas quatro desses prédios resistiram ao tempo e à especulação imobiliária: o Pavilhão da Administração (Museu da Imagem e do Som); o Palácio da França (Academia Brasileira de Letras); o Palácio das Indústrias (Museu Histórico Nacional); e o Pavilhão de Estatística [atual Centro Cultural do Ministério da Saúde – CCMS]².



2 Disponível em: http://cpdoc.fgv.br/. Acesso em: 22 jan. 2019

Para utilizar a palavra da "moda", pode-se afirmar que a Exposição de 1922 deixou um grande "legado" para a aviação comercial brasileira, uma vez que a região aterrada fez surgir, no coração da cidade do Rio de Janeiro, uma área propícia à construção do futuro aeroporto.



Vista aérea do aterro da Ponta do Calabouço. Fonte: Biblioteca Nacional

Finalizado o aterro, foi preciso fazer um projeto para a ocupação da região. Para isso, o renomado arquiteto francês Alfred Agache foi convidado pelo prefeito Prado Junior para fazer o plano urbanístico da cidade do Rio de Janeiro. Agache contou com o apoio de Attílio Corrêa Lima, que naquela ocasião já havia terminado o curso de Arquitetura na Escola Nacional de Belas Artes (ENBA) e estava em Paris se especializando em urbanismo (Ackel, 2007, p. 39).

O projeto de Agache previa para a Ponta do Calabouço um grande jardim público com espelho d'água e palmeiras imperiais, mas tal projeto suscitou calorosa discussão. Engenheiros liderados por Cesar Silveira Grillo, intelectuais ligados à aviação e a imprensa reivindicavam que no local fosse construído um aeroporto (Pereira, 1993, p. 44).

Os embasamentos para a construção do aeroporto ganharam reforço na década de 1930, quando uma série de medidas foram empreendidas pelo governo de Getúlio Vargas, tanto no campo político como no econômico.

Em 1931, foi criado o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), órgão administrativo encarregado de institucionalizar as

normas para regulamentação da aviação comercial, vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas (Ribeiro, 2002, p. 29).

Nesse passo, inúmeros aeródromos foram construídos, privilegiando, sobretudo, as instalações aquáticas, tendo em vista que naquele momento os hidroaviões eram mais utilizados pelas companhias devido à insegurança das pistas, que eram curtas e sem pavimentos. No Rio de Janeiro, por exemplo, o transporte comercial feito a bordo dos hidroaviões utilizava o atracadouro da Ponta do Calabouço, na Baía de Guanabara.

Finalmente, em 1933, ficou decidido que na região da Ponta do Calabouço seria construído um aeroporto. As obras começaram em 1934, em terreno cedido pela Prefeitura do Distrito Federal ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Em 16 de outubro de 1936, pelo Decreto nº 1.150, o aeroporto passou a ser denominado Santos-Dumont, deixando para trás o "tempo de escravidão e de injustiça odiosa" que acompanhava o termo calabouço (Barbosa, 1985, p. 55).

Em janeiro de 1937, antes mesmo do lançamento do edital para a construção do aeroporto, foi publicado o edital de convocação de concurso público para a escolha do anteprojeto da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont. O DAC contou com a orientação do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) para elaborar o certame, que teve grande repercussão cultural e muitos inscritos (Ackel, 2007, p. 193).

O primeiro lugar foi conquistado pelo arquiteto Attílio Corrêa Lima, que contou "com a colaboração de quatro de seus ex-aluno3: Jorge Ferreira, Renato Soeiro, Thomas Estrella e Renato Mesquita dos Santos" (Ackel, 2007, p. 194).

Devido à urgência para prover o Rio de Janeiro de um terminal aeroviário, entre a realização do concurso e a conclusão do prédio não se passaram dois anos. A obra de construção da Estação recebeu prioridade do DAC, que acreditava no crescimento da aviação comercial pelo uso dos hidroaviões, dada a imensidão do litoral brasileiro.

³ Attílio foi professor de Urbanismo na ENBA de 1932 a 1937.

Além disso, o governo, em seu afă nacionalista, sentiu-se desafiado a construir uma estação de passageiros com capital nacional, tendo em vista que, naquele mesmo ano, a Panair do Brasil⁴, subsidiada pela Pan American Airways, acabava de inaugurar em terreno arrendado do Aeroporto Santos-Dumont "um terminal próprio, com toda a estrutura e o conforto necessários para atender seus passageiros, assim como um hangar e uma estação de hidroaviões" (Pereira, 2016, p. 72).

A Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont foi inaugurada em 1º de novembro de 1938, conforme divulgado na maioria dos periódicos da época, embora conste na placa de inauguração, afixada na parede dos fundos do prédio, a data de 29 de outubro.

O desencontro das datas pode ser esclarecido com base na reportagem publicada pelo jornal *Diário de Notícias* de 29 de outubro de 1938⁵. Segundo o jornal, a poucos dias da inauguração da Estação, funcionários do Serviço de Obras de Aeronáutica Civil foram flagrados "à luz de holofotes, pela noite adentro e de surpresa" demolindo a ponte da Estação Panair do Brasil, para que todos os embarques e desembarques ocorressem em uma só ponte.

A Panair do Brasil, que não havia sido avisada, reivindicou explicações, tendo em vista que havia um acordo firmado com o governo brasileiro para utilizar as dependências do Aeroporto Santos-Dumont. Tal imprevisto motivou o adiamento da inauguração programada para o dia 29 de outubro, conforme amplamente divulgado pelos periódicos da época.

O fato é que "mediante a grandiosidade e riqueza da conjuntura em que o prédio foi construído", a questão da data é relegada a segundo plano, até mesmo pela proximidade entre elas, ficando assim o registro da representatividade da Estação para a cidade do Rio de Janeiro (Pereira, 2016, p. 78).

⁴ O prédio em que funcionou a Panair do Brasil abrigou o Terceiro Comando Aéreo Regional (III COMAR). Atualmente, pertence ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

⁵ Diário de Notícias, 29 out. 1938. Segunda seção. Acesso em 22 jan. 2019. Disponível em http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx



Fachada frontal da Estação e paisagismo no entorno. Fonte: INCAER

A cerimônia de inauguração contou com a presença do chefe do Governo Provisório, Getúlio Vargas, que descerrou a fita da porta principal do edificio e percorreu todas as suas instalações. Ao final da cerimônia, Vargas fez o discurso de encerramento, enaltecendo o padrão de beleza e perfeição do edificio (Aeroporto Santos Dumont, 1996, p. 59).

O edifício, projetado em dois andares, tem as paredes externas e internas revestidas de mármore travertino romano. Nele, foram contempladas todas as características de um terminal de transporte aéreo, possuindo, no primeiro pavimento, o *hall* de passageiros e de despacho, companhias, polícia, alfândega, saúde, dependência para pilotos, etc. (Ackel, 2007, p. 196).



Mobiliário projetado por Attílio e mapa do Brasil ao fundo. Fonte: INCAER

Os pavimentos são conectados internamente por uma escada helicoidal. No segundo andar, há um salão para restaurante e bar, que circunda o vazado do *hall* e se abre para um terraço descoberto, possibilitando ampla vista para a Baía de Guanabara. Uma escada no terraço, em formato caracol, leva até o jardim, onde uma marquise conduz os passageiros, abrigados, até o ancoradouro para o embarque nos hidroaviões (Ackel, 2007, p. 196).



Hall de passageiros da Estação de Hidroaviões. Fonte: INCAER

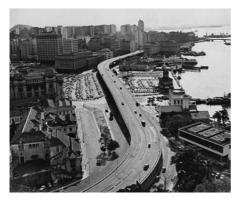
Apesar de todo o esforço empreendido pelo governo, a Estação só funcionou por quatro anos, sendo desativada em 1942. "Não previram as autoridades aeronáuticas que o uso do hidroavião estava próximo dos seus dias finais, embora num país com um litoral da extensão do nosso" (Barbosa, 1985, p. 53). Logo, os hidroaviões tornaram-se obsoletos e foram substituídos por aeronaves maiores, dotadas de rodas.

Em 1943, ano seguinte ao encerramento das atividades, a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, considerada um dos primeiros edifícios públicos a utilizar o estilo arquitetônico do movimento moderno, foi destaque da exposição *Brazil Builds*, organizada pelo Museu de Arte Moderna de Nova York (MoMA), que também destacou os grandes nomes da arquitetura brasileira, sobretudo do arquiteto e urbanista Attílio Corrêa Lima (Ackel, 2007, p. 195).



Capa da revista Brazil Builds.
(Fonte: https://www.moma.org/documents/moma catalogue 2304 300061982.pdf)

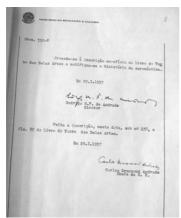
Na década de 1950, a Estação de Hidroaviões, que se encontrava sem utilização, passou a ser cogitada tanto pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) como pelo Clube de Aeronáutica. Então, estando sob a responsabilidade do Ministério da Aeronáutica, o edificio foi cedido ao Clube (Revista Aeronáutica, 1996, p. 7-10).





Elevado da Perimetral (à esquerda) e, Estação de Hidroaviões (à direita), com a entrada do prédio servindo de estacionamento. Fonte: INCAER

Ainda na década de 1950, a mentalidade rodoviária que pressionava a dinamização do trânsito no Centro da cidade e o uso inadequado das instalações da Estação, somados à construção da Avenida Perimetral, fizeram com que os intelectuais que atuavam na área de patrimônio nacional solicitassem o tombamento do prédio.



Documento que informa sobre o tombamento da Estação de Hidroaviões (Fonte: IPHAN)

E, assim, em 1957, a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont foi inscrita no Livro de Tombo das Belas Artes, nº 438, folha 82, sob a assinatura de Carlos Drummond de Andrade, então chefe da Seção de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN).



Fachada da Estação de Hidroaviões, atual sede do INCAER (Fonte: INCAER)

Desde 1986, a Estação é a sede do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), que se preocupa em preservar o patrimônio e sempre adota medidas de conservação do prédio. Podese afirmar que, desde então, a Estação tem dupla proteção, isto é, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e pela competência inerente do próprio INCAER, responsável por salvaguardar o patrimônio histórico e cultural do Comando da Aeronáutica.

Bruna Melo dos Santos Duque Estrada é 1º Ten QOCon Tec (HIS), pertence ao efetivo deste Instituto e integra a equipe do SISCULT.



Bibliografia

ACKEL, Luiz Gonzaga Montans. **Attílio Corrêa Lima**: uma trajetória para a modernidade. 2007. 341f. Tese (Doutorado em Projeto de Arquitetura) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

AEROPORTO Santos-Dumont: 1936-1996: Rio de Janeiro Brasil. São Paulo: Empresa das Artes, 1996. 108p.

BARBOSA, Wilson. **Aeroporto Santos Dumont**: um grande portal do Rio. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica Ed., 1985. 151p.

BRASIL. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **Estação de hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont**. Rio de Janeiro: [Acervo da Biblioteca Ten Brig Moreira Lima], [s.d.].

BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Processo nº 552-T-56**. Seção de História.

DINIZ, Anamaria. **O itinerário pioneiro do urbanista Attílio Corrêa Lima**. 2015. 334f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

FAY, Claudia Musa. A cidade do Rio de Janeiro e a construção do Aeroporto Santos Dumont: (1933-1938). **Cadernos de História**, Minas Gerais, v. 18, n. 28, p. 203-227, 2017.

HEMEROTECA digital brasileira. Disponível em: < http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 12 jul. 2018.

PEREIRA, Claudio Calovi. **Os irmãos Roberto e a arquitetura moderna no Rio de Janeiro**: (1936-1954). Dissertação (Mestrado em Arquitetura) — Faculdade de Arquitetura/Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 1993.

PEREIRA, Elaine Gonçalves da Costa Pereira. A Estação de Hidroaviões: as raízes do INCAER. In: **INCAER 30 anos depois**: a história contada pelos seus protagonistas. Rio de Janeiro: INCAER, 2016.

REVISTA Aeronáutica, Rio de Janeiro, nº 2011 jul/ago, 1996.

RIBEIRO, Luciano R. Melo. **Traçando os caminhos dos céus**: o Departamento de Aviação Civil – DAC - 1931-2001. Rio de Janeiro: Action Editora, 2002.

VERÍSSIMO, Francisco S.; BITTAR, William S. M. A evolução urbana da cidade de São Sebastião, 2003, Rio de Janeiro. In: **Anais do Museu Histórico Nacional**, v. 35, Rio de Janeiro, 2003.

Cinquenta anos de um sonho: a comemoração do primeiro voo do protótipo do Bandeirante

Luiz Cláudio Campos Velasque



Foto de divulgação (Fonte: https://casavogue.globo.com/LazerCultura/noticia/2017/06/nova-exposicao-conta-historia-do-design-de-avioes.html)

Na manhã de 22 de outubro de 1968, foi iniciada uma transformação na Aeronáutica brasileira com o voo do IPD (PAR) 6504, o protótipo da aeronave Bandeirante, fruto de um projeto desenvolvido em parceria e com a ajuda do Ministério da Aeronáutica. Podemos observar que esse sonho faz parte do nosso DNA, devido aos grandes expoentes do desbravamento da arte de voar: os brasileiros Bartolomeu de Gusmão e Alberto Santos-Dumont. Aqui, vamos tratar dos acontecimentos que envolveram a sua concretização.

Esse marco na Aeronáutica brasileira ocorreu em São José dos Campos quase ao final do ano de 1968 e transformou a aviação no Brasil, colocando nosso país no seleto grupo de construtores de aeronaves. Esse sonho está aqui, no Museu Aeroespacial, ao alcance

de todos: o IPD (PAR) 6504 (EMB 100). Esta aeronave é parte do nosso acervo e acaba de ser restaurada. Você poderá conferir no Museu Aeroespacial (MUSAL), junto a uma coleção de várias outras aeronaves que marcaram a história do nosso país, tanto da aviação civil quanto da militar, bem como da nossa Força Aérea Brasileira.

O nascimento do projeto

Devido às necessidades de um país continental e a uma Aeronáutica que desde o final dos anos 1940 passou a depender da importação de aviões, principalmente dos EUA e outros parceiros na Europa, tivemos inúmeras tentativas de criar uma estrutura fabril para atender à demanda de aeronaves e para diminuir este cenário de compra exclusiva de outros países. Esse quadro resultou em esforços dos setores público e privado, que tinham a intenção de criar uma base de desenvolvimento, ou seja, uma indústria aeronáutica nacional moderna e que se propagasse por outros setores. Eram os tão esperados "ventos" do desenvolvimento.

O setor aeronáutico, de elevada tecnologia, ainda era totalmente dependente da importação, mas as necessidades internas já tinham uma expressão, justificando o desenvolvimento de ideias como as que estavam sendo apresentadas. O governo tinha uma clara noção de que tais projetos poderiam propagar elevada tecnologia para outros setores.

Esse projeto, o IPD (PAR) 6504 o EMB 100, que seria o protótipo do futuro Bandeirante, tornou-se o embrião de uma história de sucesso. Este início de trajetória foi alavancado com o devido empurrão das autoridades governamentais e do Ministério da Aeronáutica. Além disso, é importante ressaltarmos o talento dos profissionais envolvidos no projeto, que eram de elevado padrão de competência e capacidade, formados no Centro Técnico Aeroespacial (CTA) e no Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), ambas as instituições de ensino situadas em São José dos Campos, no Estado de São Paulo.

"Uma aeronave de pequeno porte": foi esse o pedido, idealizado para atender um país onde tínhamos, em sua maioria, cidades pequenas e com infraestrutura aeroportuária precária.

O projeto ficaria a cargo do Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento (IPD), da sua Divisão de Aeronaves (PAR) — uma instituição subordinada ao CTA—, que tinha a finalidade de criar uma aeronave que atendesse às especificações e, principalmente, fosse de baixo custo de desenvolvimento, pois sua verba seria do próprio órgão e não haveria recursos extras do Ministério da Aeronáutica.

No dia 26 de junho de 1965, chegava do Ministro da Aeronáutica, o Exmo. Sr. Brigadeiro do Ar Eduardo Gomes, a autorização para o CTA abrir o projeto IPD (PAR) 6504. A numeração 6504 é resultado do ano do projeto (1965), seguido do número do mesmo (04). Tratava-se de um avião turbo-hélice metálico, asa baixa, bimotor, com duas turbinas Pratt & Whitney, PT6-A20 de 550 HP, com capacidade para oito pessoas, sendo dois pilotos e seis passageiros. Seu desenvolvimento ocorreu em tempo recorde: cerca de três anos e meio. Após esse período, estava pronto o projeto que daria início ao C-95, o Bandeirante.

O primeiro voo

O IPD (PAR) 6504 fez seu primeiro voo em 22 de outubro de 1968. A ideia era fazer um primeiro voo experimental para ter a real dimensão de problemas e, desta forma, ter tempo hábil para saná-los para a exibição oficial. Foi assim que, numa manhã fria de primavera, após uma noite chuvosa, a aeronave estava pintada como um avião da Força Aérea Brasileira (FAB) e com sua designação militar: C-95. Além disso, trazia um número de matrícula: 2130. O piloto, o Major Av José Marioto Ferreira, e o copiloto, o Eng. Michel Cury, naquele dia fizeram uma corrida prévia de reconhecimento na pista e logo decolaram, levando um sonho de uma nação para o céu. A atividade dos pilotos foi observada por muitos colaboradores que haviam trabalhado na execução do projeto e, nesse final, estavam totalmente dedicados, focados em se superar e conseguir realizar suas tarefas com louvor. Conforme Ozires Silva, "Entre os componentes da equipe respirava-se alívio. Todos alegres procuravam exteriorizar calma". No retorno, alguns procedimentos deveriam ser corrigidos para o seu voo oficial, marcado para o dia 27 de outubro de 1968. Esta exibição, por fim, ocorreu no dia anterior, 26 de outubro de 1968, com a presença do Ministro da Aeronáutica e de uma multidão

de cerca de 15 mil pessoas entre autoridades civis e militares. Após a corrida de uns 600 metros na pista, a aeronave ergueu o nariz e, ao iniciar sua forte subida, concretizou os anseios de um grupo que acreditara em um sonho que seria possível no Brasil: projetar e construir aviões com o objetivo de atender determinados perfis de demanda mercadológica, conseguir substituir importações e diminuir a dependência de tecnologia, estruturando e desenvolvendo uma indústria que reuniria condições propícias para basear suas pretensões de alcançar sonhos mais altos. O protótipo, no entanto, teve o seu batismo como "Bandeirante" apenas em agosto de 1969. Foi um nome que veio a calhar devido ao início do desbravamento do sonho de voar e fazer voar, criando condições para o desenvolvimento da futura indústria aeronáutica no Brasil

A materialização de um sonho: a criação da EMBRAER

Após os testes com o protótipo, verificou-se que havia uma enorme viabilidade comercial, além da necessidade de a FAB diversificar suas aeronaves. Desta forma, a FAB apoiaria a produção de uma aeronave nacional. Assim, pelo Decreto-Lei nº 770 de 19/08/1969, foi criada a Empresa Brasileira de Aeronáutica, a EMBRAER. Em seu Capítulo I, o Art. 1º: "Autoriza a constituir, com uma empresa vinculada ao Ministério da Aeronáutica uma sociedade de economia mista com sede na cidade de São José dos Campos, no estado de São Paulo". O Art. 2º determinava que: "A Embraer terá por objetivo promover o desenvolvimento da indústria aeronáutica brasileira e atividades correlatas, inclusive projetar e construir aeronaves e respectivos acessórios, componentes e equipamentos. Promover ou executar atividades técnicas vinculadas à produção e manutenção do material aeronáutico de acordo com programas e projetos aprovados pelo poder executivo. Empresa nacional encarregada da fabricação das aeronaves em série e que deveria atender aos pedidos do Ministério da Aeronáutica e também da iniciativa privada". Desta forma, em 1971, dois anos após sua criação, foi iniciada a produção em série do EMB 110 (Bandeirante), que ao longo de 24 anos teve 498 aeronaves produzidas e três protótipos, além de várias séries e modelos, todos de sucesso mundo afora. Com a qualidade de seus produtos e o sucesso do projeto Bandeirante, a EMBRAER integrava o mercado mundial de fabricantes de aeronaves. No início, com uma pequena participação, que no decorrer dos anos foi aumentada conforme o lançamento de novos produtos destinados tanto à FAB quanto à aviação civil.

Enfim, o Bandeirante foi o início de um sonho concretizado pela EMBRAER, partindo do aperfeiçoamento do IPD (PAR) 6504 o EMB 100. Depois de anos de fabricação, seu sucesso se propagou pelos demais países, mostrando a superioridade técnica da aeronave produzida no Brasil, a qual entrou no rol das aeronaves que elevaram o nome da EMBRAER no mundo em função da confiança e da qualidade de seus produtos.



Acervo da Comunicação Social do MUSAL

Bibliografia

BRASIL. Diário Oficial União, Brasília, DF, ago. 1969. Seção 1, p. 72-73.

BRASIL. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História geral da aeronáutica brasileira**: da posse do Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira até as vésperas da reforma administrativa. Rio de Janeiro: INCAER, 2014. 777p. v.5.

FLORES JR, Jackson. **Aeronaves militares brasileiras:** 1916-2015. Rio de Janeiro: Action Editora, 2015. 1336p.

TAYLOR, John W. R. (ed.). **Jane's All The World's Aircraft**: 1968-69. New York: McGraw-Hill Book Company, 1968.

TEIXEIRA, Ivan da Silva. **Do besouro ao Bandeirantes**. São Paulo: Editora ETC Marketing, 1994. 114p.

SILVA, Ozires. **A decolagem de um sonho**: a história da criação da Embraer. São Paulo: Lemos Editorial, 1998. 606p.

Luiz Cláudio Campos Velasque é Suboficial da reserva, Pesquisador da Seção de Pesquisa do Museu Aeroespacial. Formado em História pela Sociedade Unificada de Ensino Augusto Motta, tem 20 anos de experiência como Professor de História.



Monumento alusivo às origens do Ministério da Aeronáutica: o resgate de uma peça histórica

Clóvis de Athayde Bohrer

Oriundo da Escola Preparatória de Cadetes do Exército sediada em Porto Alegre, ingressei na Força Aérea Brasileira em 6 de abril de 1943, quando fui matriculado no primeiro ano da Escola de Aeronáutica.

Minha turma, diplomada em 18 de dezembro de 1945, foi a segunda inteiramente formada naquela organização e a primeira que nela realizou o curso completo, pois a anterior, em face do conflito mundial que então ocorria, teve seu curso reduzido.

Para nós, cadetes vindos dos mais diversos pontos do país, tudo era novidade, pois passamos a usufruir de modernas instalações recém-construídas, como o prédio do Corpo de Cadetes, Refeitório, Cassino dos Cadetes e Campo de Esportes, entre outras, que nos despertavam particular atenção e curiosidade, pois ali estava a nossa nova casa que nos acolheria durante os três anos seguintes.



Fotografia dos colegas gaúchos junto ao monumento, tirada pelo autor em 1943.

Algo, no entanto, apesar de não ter qualquer interferência em nossas atividades, tornou-se extremamente familiar para nós, pois se situava no trajeto que percorríamos obrigatoriamente todos os dias quando nos deslocávamos para nossos compromissos rotineiros. Tratava-se de um monumento que, pela sua composição, passou a despertar em nós particular interesse.

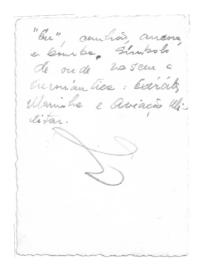
Ele era constituído de uma base de concreto, de formato arredondado, com três degraus e aproximadamente dois metros de altura, sobre a qual estavam fixados uma âncora, um canhão e uma bomba.

Como não havia qualquer indicação quanto ao seu significado e origem, nossa curiosidade, a cada dia maior, levou-nos a buscar informações a respeito, as quais foram obtidas junto a oficiais do Corpo de Cadetes. Segundo dois deles que nos atenderam — 1º Tenente Aviador João de Orleans e Bragança, o Príncipe, oriundo da Reserva Naval e subalterno da Esquadrilha à qual pertencíamos, e o 2º Tenente Inf Peixoto, oriundo do Exército —, tratava-se de um monumento alusivo às origens do Ministério da Aeronáutica, homenagem da Marinha, do Exército e da Aviação Militar do Exército à caçula das Forças Armadas, materializada por meio de significativos símbolos das respectivas atividades — a âncora, o canhão e a bomba.



O monumento e a rotina dos cadetes.

A partir de então, passamos a ver naquela já familiar obra muito mais do que um conjunto de cimento e ferro. Ao admirá-la, passamos a sentir seu verdadeiro significado: representação viva de uma organização na qual, com muito sacrifício, acabáramos de ingressar e à qual, com muito orgulho, então pertencíamos.



Explicação sobre o monumento, redigida pelo autor no verso de uma fotografia enviada à sua mãe.

Mas, para um grupo de gaúchos "laranjeiras", a revelação que tivéramos não poderia ficar restrita ao nosso círculo. Decidimos, então, compartilhá-la por meio de fotos com nossos familiares que, à distância, acompanhavam com preocupação, mas também com orgulho, tudo o que então estávamos vivendo.

Assim, no sábado seguinte, vestindo uma das peças mais vistosas dos uniformes recentemente recebidos – o blusão de couro –, posamos para uma máquina fotográfica "caixão" junto ao significativo monumento que se tornaria histórico e que, a partir de dezembro de 1945, quando nos diplomaríamos,

passaria a ser apenas uma doce lembrança em nossas mentes. Não imaginávamos, na ocasião, que as duas despretensiosas fotos então colhidas viessem a ter a importância que adquiriram.

Anos se passaram e, em dada ocasião, constatei que o monumento não mais existia. Em data desconhecida, alguém, que igualmente não foi possível identificar, determinou sua desmontagem, o que, imagina-se, se deveu à construção de novas edificações, entre as quais, provavelmente, estava o atual prédio da ECEMAR. A intenção, certamente, era, em futuro próximo, reconstruí-lo em outro lugar, o que, por motivos que desconhecemos, não ocorreu.

Recentemente, em palestra que apresentei sobre os primórdios do Ministério da Aeronáutica, por ocasião do seminário promovido pelo Clube de Aeronáutica em comemoração aos 76 anos da criação do Ministério da Aeronáutica, mencionei este fato, tendo, na ocasião, projetado a foto colhida há 75 anos.

Encerrado o evento, fui procurado por vários companheiros que, ao mesmo tempo em que se declararam surpresos com o que lhes havia sido mostrado, pois desconheciam a existência do monu-

mento, manifestaram estranheza pela forma como peça de tal valor histórico tinha sido tratada.

Como o mais longevo e único elemento entre os que ali estavam que conhecera e convivera com aquela obra, cheguei à conclusão de que deveria tentar sua reconstrução e decidi, então, desenvolver esforços nesse sentido.

A primeira providência a tomar seria conseguir as principais peças do monumento, se possível localizando os originais, ou obter outras semelhantes.

Em contato que anteriormente tivera com o então diretor do MUSAL, Brigadeiro do Ar Bhering, soube que em dependência daquela organização existia uma âncora semelhante à que fora mostrada durante a palestra e que nela constava a inscrição "Lembrança da Marinha à Escola de Aeronáutica". Apesar de não haver qualquer registro a respeito, essa informação era suficiente para se chegar à conclusão de que se tratava da peça original.

Posteriormente, também pelo diretor do MUSAL, tomei conhecimento da existência, na mesma organização, de uma bomba que ali estava como peça decorativa e que, à primeira vista, possuía as mesmas características da que fora exibida durante a palestra. Como acontecera com a âncora, também sobre ela não existia qualquer informação.

Após pesquisas e acurada comparação com a imagem da foto, levadas a efeito por determinação desse diretor, chegou-se à conclusão de que poderia se tratar da peça original.

Faltava o canhão. A ideia inicial era recorrer à Diretoria de Patrimônio do Exército com o intuito de obter a identificação da peça constante da foto, bem como consultá-la sobre a possibilidade de cessão de um exemplar semelhante ao original.

Neste sentido, solicitei o apoio do INCAER, que, por intermédio do Subdiretor de Divulgação, Major-Brigadeiro do Ar Terroso, fez o pedido àquela Diretoria.

Enquanto o processo se desenvolvia, foi descoberto, em área do Clube de Aeronáutica, um canhão que se assemelhava ao da foto. As pesquisas que estavam sendo desenvolvidas pelo Serviço de Patrimônio do Exército passaram, então, a incluir a identificação da peça descoberta. Posteriormente, o referido órgão, em laudo enviado ao INCAER, atestou que se tratava de "peça semelhante" à da foto. Ciente desse fato, o Presidente do Clube de Aeronáutica, Major-Brigadeiro do Ar Vinicius, disponibilizou-a para ser utilizada na reconstrução do monumento.

Tentando descobrir como essas peças foram parar nesses locais, é possível supor que, dada a proximidade do lugar em que estavam com o MUSAL, foram inicialmente nele guardadas sem qualquer registro a respeito, provavelmente devido à possível intenção de logo reconstruí-lo.



O canhão, como foi encontrado no Clube de Aeronáutica.

Como a âncora tinha a inscrição anteriormente mencionada, em um passado relativamente recente recebeu atenção especial, tendo sido colocada em local de maior visibilidade, mas sem qualquer indicação sobre sua origem e significado. Quanto à bomba, por se tratar de uma peça que representava uma das atividades da Aviação Militar, foi nele usada como peça decorativa. O canhão, como nada tinha a ver com a missão da FAB, não deve ter sido objeto de maior atenção e, provavelmente, ficou abandonado em um lugar qualquer até o momento em que algum dirigente do Clube de Aeronáutica decidiu levá-lo para também usá-lo como peça decorativa, pois o local

em que foi encontrado era, na época, área nobre, pois ficava junto à antiga entrada do Clube. Isto, no entanto, é uma hipótese, pois não há qualquer registro sobre o assunto, e tanto os atuais como antigos dirigentes, consultados a respeito, não souberam informar quando e por que ele ali foi colocado.

Solucionado, então, o principal problema, foi solicitada a colaboração da UNIFA para a designação do local onde o monumento seria instalado, a construção da respectiva base, bem como sua montagem final, tendo o MUSAL se incumbido da restauração das peças móveis – âncora, canhão e bomba.

A escolha do local em que ficaria o monumento merece um comentário especial. Era unânime a ideia de que ele deveria ficar o mais próximo possível daquele em que estava a peça original e que tivesse a visibilidade que sua importância merecia.

Então, aconteceu o inesperado. De forma espontânea, pois não houve qualquer interferência humana nesse sentido, a natureza se incumbiu de indicá-lo. E isto ocorreu no mês de fevereiro último, quando os fortes ventos que acompanharam o temporal que atingiu o Rio de Janeiro, particularmente certas áreas da cidade entre as quais estava a da UNIFA, provocaram a queda de uma frondosa árvore que foi arrancada do solo com sua raiz, deixando em seu lugar uma enorme cratera. Este local, por coincidência, possuía as condições preestabelecidas para receber o monumento, pois se situava muito próximo ao da peça original e possuía excepcional visibilidade.

À vista do ocorrido, o Comandante da UNIFA, Major Brigadeiro do Ar Isaias, não teve a mínima dúvida a respeito e decidiu que ali ficaria o futuro monumento. Assim, a mesma equipe de operários que concluiu a remoção da árvore atingida iniciou, dias após, as obras de sua reconstrução.

Na expectativa de obter mais informações sobre o monumento – como data da inauguração, registro do respectivo ato e outras –, as pesquisas continuaram a ser desenvolvidas. Então, foram encontradas no CENDOC duas fotos datadas de 1952 – nove anos, portanto, após sua inauguração –, que indicam que antes de sua desmontagem ele havia sido descaracterizado com a colocação de um motor numa de suas faces, peça que originalmente, como comprovam as

fotos feitas em 1943, ele não possuía. Imagina-se que isto tenha sido feito com a intenção de dotar a obra de outras peças relacionadas com a aviação, a fim de torná-la mais representativa da Força Aérea. Qualquer que fosse a intenção dos responsáveis pela alteração, esse procedimento era inadmissível, pois alteraria a forma que as Forças irmãs, Marinha e Exército, e também a Aviação Militar do Exército escolheram para homenagear a nova Força. Como não poderia deixar de ser, a alteração introduzida não foi considerada na reconstrução.



Momentos da construção da base do monumento.





As três peças principais são preparadas para a instalação final.

Finalmente a magnífica e fiel obra de reconstrução do histórico Monumento, conduzida de forma admirável pela UNIFA, foi inaugurada em 4 de outubro de 2018, em solenidade presidida pelo Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Luiz Rossato e que contou com a presença de inúmeros integrantes da Força Aérea Brasileira, da ativa e da reserva, entre os quais encontravam-se Veteranos que viveram aquela época. Para estes, não temos dúvida, aquele momento, provavelmente semelhante ao que ocorreu há setenta e sete anos, a par da satisfação de ver resgatada aquela histórica peça, constituiu-se, também, ocasião para doces e saudosas recordações.



Cerimônia de inauguração do monumento reconstruído

















Cerimônia de inauguração do monumento reconstruído

Junto ao Monumento foi colocada uma artística placa com um pequeno histórico da obra.

Após a sua inauguração, o Comandante da Aeronáutica assinou Portaria que contém o Termo de Custódia do Monumento, documento que, além de reconhecer o seu valor histórico, coloca-o entre os Bens Culturais Materiais Imóveis que ficam preservados de qualquer modificação, devendo obrigatoriamente serem mantidas suas características originais, documento que, na ocasião, foi passado às mãos do Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica Tenente-Brigadeiro do Ar Rafael Rodrigues Filho.



A história reconstruída

Nesta oportunidade desejo registrar o extraordinário trabalho desenvolvido por diversas Organizações da nossa Corporação para a concretização da obra – Universidade da Força Aérea, principal responsável por ela, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Museu Aeroespacial, Centro de Documentação da Aeronáutica, Clube de Aeronáutica e Prefeitura de Aeronáutica dos Afonsos, sem o qual teria sido impossível dar vida à histórica peça que parecia estar destinada a ser apenas uma nostálgica lembrança na memória daqueles que tiveram a ventura de vê-la nascer ou de desfrutar da sua presença como marco destinado a manter sempre presente o significativo momento da criação da Corporação da qual tanto nos orgulhamos.

Espero que este registro que traz para o presente históricos momentos vividos em um passado distante, possa concorrer para a preservação da memória da nossa Corporação.





O autor - uma lembrança de 75 anos

Clóvis de Athayde Boher é Brigadeiro do Ar Reformado, escritor sobre temas aeronáuticos e Conselheiro do INCAER.



O papel da Blitzkrieg na Segunda Guerra Mundial

Roy Reis Friede

De forma diversa daquela preconizada pelo senso comum, a Alemanha, no início da Segunda Guerra Mundial, possuía aliados extremamente despreparados (do ponto de vista tanto militar como econômico) e igualmente desprovidos de equipamentos e armamentos com elevado grau de desenvolvimento tecnológico, em especial quando comparados aos demais países da Europa, sobretudo a França, considerada, à época, a maior potência bélica do continente europeu. Por essa razão, Hitler jamais pretendeu expandir-se territorialmente em direção ao Ocidente, mas, sim, para o Leste europeu, predileção que também ostenta um viés ideológico, tendo em vista o explícito antibolchevismo inerente ao nazismo.

Entretanto, mesmo diante dessa aparente desvantagem militar (e, particularmente, econômica), é fato histórico que os alemães, tendo em vista as circunstâncias da declaração de guerra por parte do Reino Unido e da França à Alemanha, mormente em resposta à invasão germânica à Polônia — que objetivava, sobretudo, estabelecer um "corredor de acesso" entre partes separadas do território alemão, cisão decorrente dos humilhantes termos dos tratados de paz impostos ao seu povo, notadamente o Tratado de Versalhes de 1919 —, conseguiram dominar, em curto espaço de tempo, praticamente todo o vasto espaço territorial do velho continente.

Como é de amplo conhecimento, em 1941 (e, portanto, ainda no início da guerra), a *Wehrmacht* já havia conquistado praticamente todo o território da Europa Central e boa parte dos Bálcãs, abrangendo, assim, a metade geográfica da Polônia, a Grécia, a Dinamarca, a Noruega, a Bélgica, a Holanda e expressiva porção do território da França, estabelecendo, ao sul da linha de demarcação, especificamente na denominada *zona livre*, um Estado que restou conhecido por França de Vichy, cujo governo, controlado pelo marechal Philippe Pétain, era absolutamente aliado ao Terceiro Reich.

Nesse mesmo período, o Reino Unido encontrava-se, até certo ponto, cercado pelas forças armadas germânicas, com a *Luftwaffe*

pelos céus, e pelos *U-Boat* (submarinos alemães), que ameaçavam as marinhas mercante e de guerra inglesas no Canal da Mancha. De qualquer modo, é preciso reconhecer que, apesar de todos os esforços empreendidos, a Alemanha jamais conseguiu estabelecer uma efetiva superioridade aérea nos céus do Reino Unido (no contexto da chamada Batalha da Inglaterra, travada entre as forças aéreas nazista e britânica, entre 10 de julho e 31 de outubro de 1940¹) e uma correspondente e necessária superioridade naval (ou, ao menos, uma ameaça real e efetiva, consolidada em um espectro temporal mais amplo) no cenário da denominada Batalha do Atlântico, confronto marítimo entre as potências europeias do Eixo e os Aliados, de 3 de setembro de 1939 a 8 de maio de 1945.

Diante dessa impositiva realidade, é forçoso reconhecer que o principal fator motivador dessas contundentes (porém, não completas e avassaladoras) vitórias alemãs não foi o alto desenvolvimento tecnológico germânico, como muitos estudiosos acreditam. A bem da verdade, no contexto global, tal aparato tecnológico somente apresentou algum resultado concreto durante a segunda fase da guerra, em especial a partir de 1942-43, exatamente quando as forças alemãs, em sentido diametralmente oposto do que se imagina, começavam a recuar em todas as frentes de batalha, em grande medida por exigência dessa específica circunstância e também em decorrência do extraordinário esforço científico empreendido no contexto de uma singular situação de "guerra total", que não era prevista, e muito menos perceptível, no início do conflito.

Fundamentalmente, as condições determinantes para o sucesso experimentado de início pelos alemães foram o emprego, ao menos nos primeiros anos de conflito, de uma *inovadora estratégia* de guerra — a chamada "guerra-relâmpago" ou *Blitzkrieg*, termo que traduz a adoção, em nível operacional, de uma tática militar caracterizada pela maciça utilização de forças móveis em ataques rápidos e surpreendentes, objetivando obstar que o inimigo possa dispor de tempo a fim de engendrar sua defesa —, bem como a extraordinária experiência acumulada, em particular pela força aérea alemã (*Luftwaffe*), no conflito civil espanhol (17 de julho de 1936 a 1º de abril de 1939), episódio no qual a Alemanha de Hitler e a Itália de Mussolini proveram apoio aéreo às forças nacionalistas da Espanha, lideradas pelo general Francisco Franco.

Esse fato histórico inconteste pode ser perfeitamente identificado, por exemplo, por ocasião da invasão da França, quando o exército alemão (*Deutsches Heer*) possuía, em sua maioria, blindados *leves* (vale dizer, de baixa blindagem, considerados, à época, obsoletos: os *Panzer I* e *II*), bem como alguns poucos mais *pesados* (os *Panzer III* e *IV*), arsenal que se encontrava em contraposição combativa em relação aos franceses, que contavam com o *Char B1*, blindado pesado e tecnologicamente muito superior à esmagadora maioria daqueles operados pelos alemães, uma vez que era mais pesado, dotado de melhor blindagem e provido de armamento mais sofisticado².

Com efeito, é possível inferir que o fator determinante das iniciais vitórias alcançadas pelos alemães durante a Segunda Guerra Mundial foi, acima de tudo, a aludida *inovadora estratégia* de combate por eles adotada, concebendo-se, já naquela ocasião, o que hoje se denomina no contexto das categorias estruturais de assimetria³ (assincronias, desbalanceamentos ou desequilíbrios) operacional e de organização.

Assim, enquanto o restante do continente europeu continuava aprisionado à doutrina militar clássica – responsável pela difusão do emprego de táticas de batalha aprendidas e desenvolvidas no bojo da Primeira Guerra Mundial e nas quais os blindados serviam como meros elementos destinados ao apoio e ao suporte da infantaria –, as forças armadas alemãs, de maneira inédita e surpreendente, desenvolveram uma singular estratégia de confronto, na qual tais armamentos bélicos passaram a ser compreendidos (e, sobretudo, utilizados) de modo protagonístico.

Nesse contexto, os blindados foram alçados à condição de principal personagem do campo de batalha, invertendo-se, assim, a lógica tradicional, de modo que a infantaria e a força aérea passaram a auxiliá-los, com um complementar avanço transportado da infantaria. Isto pode ser concebido, em certo sentido, como o precursor da posterior (e bem mais sofisticada) noção de mecanização da infantaria, e, em termos mais distantes, da concepção de mobilidade aérea (operacionalizada por meio do emprego massivo de helicópteros de transporte) adotada embrionariamente na Guerra da Coreia (1950-53) e, posteriormente, com grande ênfase, na Guerra do Vietnã (1964-75).

A *Luftwaffe* assume, nesse cenário, uma posição-chave na assistência aos blindados. Em 1939, em muitos aspectos, a força aérea alemã era a mais avançada e poderosa da Europa, mormente em decorrência da experiência adquirida pela Legião Condor, um corpo expedicionário do conjunto das forças armadas (*Wehrmacht*), majoritariamente composto por voluntários da *Luftwaffe*, que lutou durante a primeira fase da Guerra Civil Espanhola (1936-39).

Essa vantagem (assimetria de capacidade efetiva na modalidade "operacional" e de "treinamento") restou empregada no campo de batalha, notadamente na tática de "guerra-relâmpago" (*Blitzkrieg*), desenvolvida com base em uma nova premissa de operação *articulada* entre a força aérea, os blindados e a infantaria. Nesse ousado modelo, a *Luftwaffe*, utilizando os *Junkers Ju 87*, popularmente conhecidos como *Stuka*, na qualidade de bombardeiros de mergulho, atuava em conjunto com o rápido avanço dos blindados *Panzer* (em suas mais variadas versões), abrindo verdadeiras "brechas" nas defesas adversárias, lacunas que depois eram rapidamente preenchidas pela infantaria motorizada alemã.

Registre-se, por oportuno, que a Blitzkrieg também foi empregada, com grande sucesso inicial, contra a União Soviética no âmbito da Operação Barbarossa, deflagrada em 22 de junho de 1941. As forças soviéticas, embora ainda não estivessem plenamente preparadas para o combate – diversamente do que ocorreria, em tese, por volta de 1943, quando Stalin supostamente planejava atacar e destruir a Alemanha, seu declarado adversário ideológico –, eram providas, ainda que sob certa ótica, de uma tecnologia bélica superior à dos alemães, particularmente porque possuíam os conhecidos blindados T-34. Estes eram dotados de uma pesada blindagem angulosa, que os tornava, nos primeiros momentos de combates, praticamente imunes às armas alemãs, além de serem equipados por um canhão absolutamente fatal para os Panzer⁴. Ainda assim, é fato histórico que as forças armadas alemãs quase conseguiram chegar a Moscou, lograram êxito em cercar Leningrado e, no final de 1942, avançaram intensamente pela região do Cáucaso, alcançando, inclusive, as margens do Rio Volga, próximas a Stalingrado.

Por isso, não há como deixar de reconhecer o papel modernizador e determinante da *Blitzkrieg* (e de seu correspondente resultado de "assimetria de capacidade efetiva") como fator principal para o sucesso alemão no campo de batalha⁵, especificamente no que se refere ao período compreendido entre 1939 e 1942. Diversamente, a partir de 1943, a Alemanha começa a perder poder militar combativo (e iniciativa estratégica) no teatro de operações, culminando, em meados de 1945, na sua derrota para os três principais Aliados (EUA, Reino Unido e URSS) e, acima de tudo, para o poderio industrial militar estadunidense. Essa derrocada final se deve, entre outros aspectos, às desastrosas intervenções que Hitler fazia na condução tática e estratégica da guerra, bem como ao maciço envio, amparado no processo de Lend-Lease dos EUA, de equipamentos norte-americanos (sobretudo veículos de transporte) à União Soviética, dotando o Exército Vermelho de grande mobilidade tático-operacional, além de forjar um virtual deseguilíbrio de forças, por meio, sobretudo, de uma intensa e singular capacidade de recomposição de seus equipamentos.

Notas complementares

1. A derrota alemã na Batalha Aérea da Inglaterra

Muito embora a hipótese vertente somente possa ser classificada como mais um dos inúmeros exercícios de especulação, muitos historiadores afirmam que o grande erro de Hitler, no contexto da chamada Batalha Aérea da Inglaterra, foi não ter insistido com os planos originais de ataque específicos aos campos de pouso e aeródromos ingleses, buscando aniquilar, ainda em solo, as aeronaves do Reino Unido e/ou dificultando a sua utilização por intermédio da destruição (ainda que parcial) das pistas de pouso e decolagem, como se nota nos casos de Silverstone, Brooklands Thruxton, Castle Combe, Goodwood e Sneterton, aeródromos que foram mantidos intactos durante a Segunda Guerra Mundial e que ganharam fama, após o conflito, como circuitos de corrida. De fato, a grande maioria dos autódromos hoje existentes na Inglaterra tem como estrutura básica os antigos aeródromos da RAF (*Royal Air Force*, a força área britânica).

2. Os melhores blindados da guerra

Afirma-se, com frequência, que a Alemanha possuía, desde o início da Segunda Guerra Mundial, os melhores blindados de combate. Todavia, uma pesquisa polemológica mais aprofundada revela, em sentido diametralmente oposto, que a Alemanha Nazista, ao invadir a Polônia em 1º de setembro de 1939, deflagrando, assim, o conflito armado europeu, possuía uma expressiva quantidade (mais de 60% do total) de blindados providos de blindagem e poder de fogo leves e, até mesmo, considerados, à época, obsoletos, tais como os *Panzer I* e *II*.

A propósito, o *Panzer I* era dotado de uma blindagem de 13 mm e armado somente com duas metralhadoras de calibre 7,62 mm. Por sua vez, o *Panzer II* contava com uma blindagem inferior a 15 mm e era provido de um canhão de apenas 20 mm. Desse modo, estes veículos blindados eram reconhecidamente incapazes de infligir grandes danos aos blindados inimigos. Ademais, o *Panzer II* apenas conseguia causar a destruição de pequenos blindados, e isso sempre com disparos efetuados a uma distância inferior a 400 m, enquanto o *Panzer I* era simplesmente inabilitado até para o combate frente aos menores carros de combate oponentes.

Cumpre registrar que, no momento inicial da guerra, os blindados *Panzer III* e *Panzer IV* eram pouco fabricados, estando disponíveis em reduzidas quantidades. No que concerne ao poder bélico, o *Panzer III* ostentava um canhão de 37 mm, ao passo que o *Panzer IV* era armado com um canhão de 75 mm, cano curto de baixa velocidade, considerado, portanto, pouco eficiente no combate com outros blindados, sendo, nesse particular, mais indicado para a destruição de fortificações inimigas.

Diante dessas considerações, é possível inferir que a invasão da Alemanha na Polônia foi bem-sucedida notadamente em decorrência do emprego da inovadora estratégia alemã de "guerra-relâmpago", aliado ao fato de as forças polonesas possuírem pouquíssimos veículos blindados em condições operacionais de pronto emprego, déficit que facilitou o trabalho das tropas alemãs.

Ademais, é interessante consignar que esse perfil tático-operacional da *Wehrmacht* pouco mudou quando da invasão da França e

dos Países Baixos pela Alemanha Nazista, episódios ocorridos em 10 de maio de 1940. De fato, a composição das tropas ainda era majoritariamente estruturada pelos blindados leves *Panzer I* e *II*, havendo tanques *Panzer III* e *IV* distribuídos entre as unidades que integravam as forças armadas alemãs.

Em contraposição, o exército francês ostentava excelentes veículos blindados. A título de exemplo do que ora se afirma, o *Renault R35* (abreviação de *Char Léger Modèle 1935 R* ou *R35*) era um blindado leve francês que apresentava uma blindagem de até 43 mm e um canhão de 37 mm, sendo, portanto, extremamente superior ao *Panzer II*. No segmento de blindados de médio porte, os franceses também estavam em posição de superioridade frente aos alemães *Panzer III*, uma vez que contavam com o *Somua S35*, que portava um canhão de 47 mm e uma blindagem que chegava a ultrapassar os 40 mm.

Por fim, o blindado francês *Char B1* era um autêntico "monstro de aço", sendo certo que sua versão "*Bis*" (vale dizer, *aperfeiçoada*) ostentava uma blindagem frontal de 60 mm, bem como diferentes canhões, sendo um com 75 mm e outro de 47 mm. Esse blindado era tão poderoso que, no início da invasão pelos alemães, num combate travado em 16 de maio de 1940, um único *Char B1* conseguiu aniquilar 13 dos melhores blindados alemães, isto é, os *Panzer III* e *IV*.

Um ano após a investida sobre França, a Alemanha deflagrou, em 22 de junho de 1941, a conhecida Operação Barbarossa, codinome usado para traduzir a ofensiva sobre a União Soviética, ação na qual os alemães já haviam redefinido a linha de frente de batalha, providenciando a retirada dos *Panzer I e II*, e incluindo, por consequência, grande quantidade de *Panzer III e IV*. Nessa empreitada bélica, o exército alemão também utilizou diversos blindados franceses apreendidos durante a ocupação da França e que foram empregados em funções para as quais os tanques alemães não se mostravam suficientemente capazes quanto ao cumprimento de suas missões combativas.

Entretanto, ainda assim, as forças soviéticas eram constituídas por blindados superiores àqueles utilizados pelos alemães. Afinal, é fato que os blindados soviéticos de médio porte (os emblemáticos *T-34*), bem como os pesados *KV-1* e *KV-2*, eram extraordinariamente superiores, em termos de blindagem e poder de fogo, aos tanques alemães. A história registra que, na segunda semana da invasão à União Soviética, um *T-34* adentrou cerca de 10 km sobre as linhas alemãs e, apesar dos inúmeros disparos de canhões antitanque que lhe foram desferidos, o famoso blindado soviético somente foi parado quando atingido por um preciso disparo efetuado por um canhão de 88 mm.

O exército alemão somente passou a dispor de blindados mais avançados tecnologicamente (e, portanto, providos de superioridade bélica, devidamente comprovada, no campo de batalha) a partir de 1942, quando do surgimento do *Panzerkampfwagen VI Tiger I*, mais conhecido como *Tiger I*. Contudo, tal veículo era de construção lenta, complexa, difícil e custosa, uma vez que sua produção demandava enorme quantidade de matérias-primas. Além disso, tendo em vista a largura desse veículo, havia também uma dificuldade no que se refere ao seu transporte no teatro de operações, sem contar o elevado consumo de combustível.

No ano seguinte, em 1943, o exército alemão apresentou aquele que viria a ser considerado o melhor blindado médio da Segunda Guerra Mundial, isto é, o *Panzerkampfwagen V Panther*, também conhecido como *Panzer V*. Não obstante, as primeiras unidades do *Panther* apresentaram graves defeitos mecânicos, problema que somente seria corrigido no começo de 1944, mesmo ano em que se concebeu o blindado superpesado *Panzerkampfwagen VI Tiger II* ou *Tiger II* (Königstiger ou Rei dos Tigres, conforme tradução direta para o português), considerado um dos excepcionais tanques de combate adotados durante aquele conflito bélico. No entanto, exatamente como ocorrera com o *Tiger I*, o *Tiger II* também se revelou de difícil construção e de elevado custo econômico, razão pela qual somente foram fabricadas 500 unidades.

Com efeito, desmitificando a falsa ideia de superioridade tecnológica alemã, particularmente no que concerne aos primeiros anos do aludido conflito mundial, é forçoso reconhecer que os blindados alemães somente começaram a se destacar em relação aos seus oponentes em 1942, quando a Segunda Guerra Mundial já se encontrava em seu terceiro ano. Cabe esclarecer, ainda, que tal processo de desenvolvimento tecnológico dos blindados alemães operou-se de forma inicialmente tímida, posto que tais veículos estavam disponíveis em poucas unidades, obrigando as divisões blindadas *Panzer* (assim denominadas por ostentarem, em sua expressiva maioria, tanques deste modelo, em suas diversas variações técnicas) a combater majoritariamente com versões atualizadas e modernizadas dos próprios *Panzer III* e *IV*, os quais, no início de 1942, receberam blindagens mais eficientes e canhões mais adequados para o combate direto a blindados inimigos de reconhecida maior capacidade bélico-operacional.

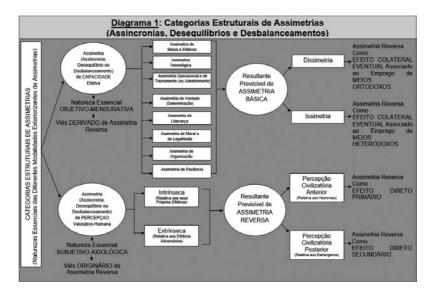
3. Categorias estruturais de assimetria nos conflitos contemporâneos

As chamadas categorias estruturais de assimetria (ou assincronias, desbalanceamentos ou desequilíbrios) de poder militar possuem as mais diversas classificações. Entretanto, a academia tem se pautado por duas diferentes vertentes, denominadas, respectivamente, assimetrias (ou assincronias) de capacidade efetiva (de natureza objetivo-mensurativa) e de natureza subjetivo-axiológica (relativa ao grau de percepção valorativa da vida humana, quer de seus próprios efetivos, quer dos efetivos do oponente).

Nesse contexto classificatório, os Aliados, em ambos os cenários conflitivos da Segunda Guerra Mundial (Europa e Pacífico), confrontaram-se com ambas as modalidades, sendo certo que a guerra por eles travada contra a Alemanha foi marcada, principalmente, por uma disputa por conquistas de assimetrias (desequilíbrios de forças) pautadas no primeiro conceito (em que a tecnologia, os meios e efetivos, bem como as táticas empregadas foram os aspectos fundamentais para os resultados alcançados). Já o conflito contra o Japão se fundamentou, acima de tudo, no segundo conceito (em que a percepção do valor da vida humana dos combatentes constituía a tônica da guerra), o que se deu em razão da própria natureza *teocrática* da nação nipônica, liderada por um imperador que era considerado por seu povo o representante de Deus na terra.

Exatamente por esses distintos motivos, ambas as frentes combativas, enfrentadas pelas forças armadas estadunidenses, tiveram

de se adaptar às diferentes circunstâncias fáticas, concebendo, ao final do conflito, a atual doutrina, que diferencia claramente os conceitos primários de assimetria básica (de natureza dissimétrica ou issimétrica) e de assimetria reversa.



4. A Relativa superioridade dos blindados *Tiger* na Batalha de Stalingrado (1942) e *Panther (Panzer V)* na Batalha de Kursk (1943)

Uma das críticas constantemente dirigidas à estratégia adotada por Hitler na condução da Batalha de Stalingrado (23 de agosto de 1942 a 2 de fevereiro de 1943) e, posteriormente, na de Kursk (5 de julho a 23 de agosto de 1943) reside exatamente na relutância do *Führer* nazista em não atacar imediatamente as forças soviéticas, as quais, conforme relata a história, ainda se encontravam em situação de formação defensiva.

A insistência, um tanto discutível – e, para alguns, até mesmo equivocada –, de Hitler foi no sentido de aguardar o desdobramento,

no campo de batalha, de seus modernos tanques *Tiger*, supostamente muito superiores aos *T-34* soviéticos, evidenciando, portanto, o seu reconhecimento quanto às limitações de todos os blindados germânicos (e, em particular, dos *Panzer III* e *IV*) em combate no teatro de operações do Leste europeu, quando comparados com os revolucionários *T-34*.

Ainda assim, o desempenho dos *Tiger*—blindados extremamente armados sob o prisma tecnológico e de altíssimo custo de produção e manutenção — acabou não tendo o efeito tático esperado, sendo eles, em muitos aspectos, superados pela simplicidade — e baixo custo operacional, de construção e, em particular, de reposição — dos *T-34* soviéticos.

5. Os riscos do sucesso alemão no campo de batalha

Há grande controvérsia a respeito de como a Alemanha, nos primeiros anos da guerra (1939-1942) e se valendo de uma tecnologia reconhecidamente inferior (sobretudo em relação aos blindados) em comparação àquela empregada pelos Aliados, conseguiu algumas conquistas emblemáticas, tais como derrotar a França, que era apoiada diretamente pelo Reino Unido, em apenas seis semanas de combate; alcançar, em seis meses, os subúrbios de Moscou; e, após um ano da invasão à União Soviética, chegar a Stalingrado e, ainda, às proximidades dos poços petrolíferos do Cáucaso.

A resposta a todos esses questionamentos, outrora objeto de alguma controvérsia, transformou-se em certeza no presente. A conclusão dos analistas que se debruçaram sobre a questão perpassa pela doutrina de guerra – e sua correspondente assimetria de capacidade efetiva, nas modalidades de organização e operação – utilizada pela Alemanha, ou seja, a denominada Blitzkrieg, na qual os blindados passaram a ser empregados, de forma inovadora, como pontas de uma lança, desbravando rapidamente o território inimigo, sendo apoiados por aviões de combate (o Junkers Ju 87 ou Stuka, no caso alemão).

Desse modo, verdadeiras "brechas" eram abertas na defesa inimiga, lacunas que, posteriormente, eram preenchidas pelo avançar da infantaria motorizada. A grande lição aprendida, e que restou devidamente consignada nos manuais militares, demonstra que muito mais significativo do que o próprio *componente tecnológico* do armamento é o *modo* como ele é taticamente empregado no campo de batalha, ensinamento considerado obrigatório em qualquer Academia Militar da atualidade.

Roy Reis Friede é doutor em Direito Público pela UFRJ, Desembargador Federal e presidente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região.



Conflagração muçulmana de Maomé ao Estado Islâmico

Sergio Xavier Ferolla

Para melhor compreensão dos históricos e sucessivos acontecimentos que levaram à eclosão do radicalismo muçulmano, é essencial identificarmos seu litigioso berçário e as lutas pela sucessão do profético criador. Nascido em Meca, o islamismo rapidamente multiplicou seguidores pela Península Arábica, fenômeno que pouca atenção despertou nos anos 500 d.C. Na ocasião, aquela inóspita região nada significava frente à ferrenha disputa entre dois grandes impérios, o Persa zoroastrista e o Romano cristão.

Os sangrentos combates, que após três séculos acabaram exaurindo as duas potências teocratas, não visavam, apenas, à simples dominação do Oriente Médio. O interesse maior dos imperadores era impor suas crenças religiosas numa sub-região com área aproximada de 7.200.000 km² e que, envolvida pela Europa, Ásia e África, se estendia do Leste do Mediterrâneo ao Golfo Pérsico.

No século VI d.C., Meca já era uma cidade cosmopolita, vibrante e pluralista. Como um centro de comércio e negócios, judeus, cristãos, hindus, zoroastristas e politeístas se misturavam num ambiente de aberta experimentação religiosa. Assim, os antigos árabes, majoritariamente politeístas, acabavam absorvendo ensinamentos de outras religiões, inclusive dos judeus e cristãos.

A população já falava de Alá como o criador do céu e da terra, tendo essa designação se originado da contração da palavra *al-ilah*, que significava "o deus". Mas com pouca consciência de uma entidade abstrata e que não podia interagir em suas rotineiras atividades, concebiam seus múltiplos deuses com feições humanas ou de outros seres vivos.

A maioria deles tinha suas imagens esculpidas em pedra e alojadas na *Caaba*, o santuário central de Meca. Ali também se encontravam símbolos do patriarca judeu Abraão, de Jesus e de Maria. Os árabes, em suas visitas ao santuário, depositavam presentes e realizavam sacrifícios em troca de favores e bênçãos.

Em 570, meio milênio após Jesus Cristo, nascia em Meca *Muhammad ibn Abdallah ibn Abd al-Muttalib*, o profeta Maomé. De origem humilde, durante a juventude viveu modestamente como mercador, deslocando-se entre a Síria, na fronteira norte, e o Iêmen, ao sul. Dessa forma, conheceu os costumes e o vazio religioso na península, onde tribos nômades viviam sob tendas e cultuavam distintos ídolos.

Aos vinte anos, já havia amealhado alguns recursos, mas sua vida evoluiu para novos patamares ao se casar com Kadija. Sendo ela uma rica viúva e comerciante, coube ao marido a gestão do bem-sucedido negócio de caravanas. Apesar dessa nova condição familiar, com riqueza e conforto, perturbava-lhe a sensação de algo errado na sociedade, com massas de desprotegidos sendo exploradas em favor dos poderosos.

Além de doar aos humildes muitos bens pessoais, sentimentos religiosos foram despertados ao dedicar-se a meditações e retiros. Conta-nos a tradição que, ao meditar no monte Hira, uma presença invisível lhe ordenou: "recite". No mesmo local seguiram-se 22 anos de revelações que, reunidas, compuseram o sagrado Corão.

Com a adesão da esposa como primeira seguidora, rapidamente aglutinou os companheiros mais próximos nas fileiras do "Islã". Além de integrá-los sob a mística religiosa de "total submissão a Alá, seu deus único", organizou os habitantes do deserto sob uma estrutura social com ordenação e leis comuns.

Por enfrentar dificuldades frente aos notáveis de Meca, cujos interesses se chocavam com os preceitos da nova religião, viu-se obrigado a reunir seus adeptos, conhecidos como "muçulmanos", e a buscar abrigo junto aos habitantes do oásis de Yathrib. Tornado "cidade do profeta", o local recebeu o nome de Medina no ano 622. Nessa comunidade, onde conviviam seus primeiros crentes, Maomé deu início à era muçulmana, que se consolidou após conseguir retornar a Meca como vitorioso profeta. Apesar de não se autointitular califa, administrando seu povo com base nas "diretrizes corânicas", também se destacou como eficiente estadista.

Com visão messiânica, Maomé se considerava o derradeiro profeta da linhagem sagrada dos "iluminados por Deus". Afirmava

que essa linhagem mística teria começado nos remotos tempos de Abraão, que trouxe a Torá para os judeus; seguindo-se Davi, que escreveu os Salmos; Jesus Cristo, com suas mensagens nos Evangelhos; cabendo-lhe, finalmente, sob inspiração direta de Alá, sintetizar em 114 capítulos os ensinamentos divinos que compõem o Corão.

Em sua origem, o islamismo se caracterizava pela simplicidade, respeito e tolerância para com os não crentes, mas recomendando a todos irrestrita submissão a Deus. Aos muçulmanos assegurava que se comunicariam diretamente com o "poderoso Alá" e por ele seriam considerados iguais, sem distinção de riqueza, raça ou sexo. Nos conceitos fundamentais dos seus ensinamentos, não só tolerava como considerava como "povos do Livro" os seguidores das religiões dos profetas que o antecederam. Dessa forma, considerava judeus e cristãos como aparentados aos muçulmanos, por serem, todos, filhos do patriarca Abraão.

Vislumbrando puros sentimentos religiosos ao idealizar a formação das comunidades islâmicas, Maomé deixou em sua última mensagem, conhecida como "Carta de Medina" ou "discurso do adeus", referências à igualdade entre árabes e não árabes, longe de imaginar as possíveis consequências no futuro. Tais conceitos acabariam causando sérios transtornos para a consolidação de um hipotético "pan-arabismo", capaz de congregar as conquistas muçulmanas.

Ao falecer, em 632 sem deixar descendentes, lutas por poder e desentendimentos de interpretação entre os teólogos do islamismo redundaram na formação de antagônicas facções. De início, apresentaram-se para sucedê-lo Abû Bakr e Omar, pertencentes ao círculo familiar do profeta. Após intensas discussões e seguindo as velhas tradições, os habitantes de Meca, numa assembleia, proclamaram Abû Bakr, sogro de Maomé, como seu sucessor. Aos poucos, o califa escolhido buscava conquistar a simpatia dos antigos habitantes de Medina, que, fiéis aos ideais ensinados pelo profeta, permaneciam surpresos com a não participação de 'Ali no corpo dirigente.

Além de não se conformarem com o afastamento de 'Ali, de quem Abû Bakr se tornara genro ao esposar sua filha Fátima, defendiam que as prescrições corânicas fossem rigidamente observadas.

De forma diversa, no entanto, Abû Bakr e seu sucessor no califado alimentavam o espírito de revolta dos primeiros convertidos ao priorizarem conquistas e apropriação dos bens confiscados, bem como introduzirem níveis hierárquicos entre os companheiros.

Consolidado o domínio na Península Arábica, os califas iniciaram vitoriosa marcha pelo Oriente Médio, impondo medidas autoritárias em detrimento dos crentes e direitos da comunidade. Com essa forma de governar faziam predominar os interesses da poderosa aristocracia de Meca, que tantos dissabores havia causado a Maomé nos primeiros tempos da pregação religiosa.

Em consequência, reapareceram as antigas rivalidades entre clãs, e, em 656, um grupo de descontentes logrou conquistar Medina e assassinar 'Uthmân, o sucessor de Abû Bakr.

Proclamado como novo califa, 'Ali passou a enfrentar ferrenha oposição do grupo que perdera o poder, levando-o a instalar no Iraque, distante de Meca, a sede do califado.

Mas os seguidores de 'Uthmân estavam decididos a vingar sua morte e, em 657, valendo-se de partidários instalados na Síria, partiram para o confronto militar contra o Iraque. Nas margens do Rio Eufrates e com as tropas prontas para a batalha, o chefe dos soldados sírios, numa atitude inusitada, mandou brandir na ponta das lanças exemplares do Corão. Com esse ato, evitando o combate entre irmãos muçulmanos, o comandante sírio propunha uma arbitragem para, com base no texto corânico, decidir se a morte do antigo califa tinha sido justa ou não.

'Ali sentiu-se moralmente obrigado a aceitar a proposta, e os árbitros acabaram considerando-o responsável pelos trágicos acontecimentos. Retornando ao Iraque, 'Ali passou a enfrentar a revolta dos aliados, que se opuseram ao princípio da arbitragem e, em 661, acabou assassinado por um descontente junto à porta da mesquita.

A permanente reivindicação do direito de conferir o poder a um dos seus levou os partidários de 'Ali a tentarem, pelas armas, vencer seus oponentes, o que culminou na morte de al-Husayn, o segundo filho do adorado líder. Tal acontecimento, acirrando os ressentimentos surgidos desde a sucessão de Maomé, precipitou a formação de duas irreconciliáveis facções no seio do islamismo, com a separação entre sunitas e xiitas.

Com a tomada definitiva do poder pelos sírios, formou-se um imenso califado, unindo Síria e Mesopotâmia por quase um século. Empunhando o pavilhão verde do islamismo sob a liderança de um califa considerado portador da vontade de Alá, os árabes implantavam sua "solidariedade muçulmana". Após Síria e Mesopotâmia, prosseguiram em direção ao Egito, onde o delta do Rio Nilo, à época, representava o celeiro do mundo. Também avançaram para a Pérsia e atingiram os limites da Índia.

Diferentemente da marcha de conquistas no Oriente Médio, onde havia séculos tinham se formado importantes comunidades cristãs, ao seguirem na direção oeste até o Oceano Atlântico, encontraram, no Norte do continente africano, relativo vazio religioso e cultural, devido à rarefeita presença dos interesses romanos.

Ao consolidar a soberania sobre os povos berberes da costa atlântica e obter sua cooperação na administração local, o governador árabe da região designou como seu lugar-tenente o chefe berbere Târik ibnZiyâd. Em 711, Târik tomou a iniciativa de invadir a Península Ibérica, cruzando o Mar Mediterrâneo no estreito onde os continentes da África e da Europa estão mais próximos. Esse promontório rochoso recebeu o nome de Djabal Târik ou Gibraltar, em homenagem ao arrojado conquistador que conseguiu anexar a atual Espanha ao Império Islâmico.

Com essa conquista, os muçulmanos, em três séculos, haviam logrado estender seus domínios dos limites da Europa aos confins da China. Uma preciosa ilustração da presença árabe nessas longínquas paragens veio a público em 2015, no relato de arqueólogos suecos que, num túmulo *viking*, encontraram luxuoso anel feminino com a inscrição em árabe: "para Alá". Tal descoberta confirmava pesquisas históricas que indicavam contato e relações comerciais dos árabes com os povos da distante e fria Escandinávia.

Ao longo dos séculos, impondo a bandeira islâmica sobre heterogêneas comunidades, os fundamentos da "mensagem corânica" resultavam em benéficas modificações nas velhas estruturas tribais, tanto na Península Arábica, como nos territórios conquistados. Em todas essas regiões, além da bandeira religiosa, impunham o conhecimento da língua árabe, para que os recém-convertidos pudessem

ler e compreender os ensinamentos do Corão. Dessa forma, o árabe tornou-se a linguagem comum nos amplos domínios do islamismo.

Mas, apesar da aparente estabilidade, nas comunidades fermentavam discórdias por questões materiais, religiosas e étnicas, evidenciando a difícil integração com os habitantes. Em bairros distintos ficavam os recém-convertidos, enquanto os conquistadores árabes, mais beneficiados, buscavam ficar acantonados em função das origens tribais.

Pela diversidade de etnias e costumes nas regiões conquistadas, também careciam os simplórios árabes do deserto de efetivos, bem como da necessária organização e capacidade administrativa para gerirem os territórios. Dessa forma, apesar de imporem o Corão para a vida religiosa e comunitária, foram levados a delegar a gestão pública às lideranças locais, resultando dessa miscigenação uma diversidade de chefes regionais.

Essa forma de absorção dos convertidos, conhecidos como "clientes", no seio da nova sociedade muçulmana deu origem a duas tendências políticas entre os califas que se sucediam no poder: enquanto uma corrente se preocupava com a expansão territorial do Islã e a manutenção da ordem vigente, se necessário com uso da força, a outra defendia a suspensão das conquistas e a constituição de uma ordem social em que conquistadores e convertidos fossem tratados de forma equânime.

Além do mais, no cerne do Império, a essas desavenças conceituais se somavam as sucessões atabalhoadas dos califas. Líderes originários de famílias que se apresentavam como legítimos herdeiros na sucessão do profeta acabavam destronados até por membros da própria família. Em meio a essa sequência desagregadora no califado, com o poder muito vinculado à mediterrânea Síria, o crescente progresso no Iraque e no Irã pouca atenção despertava.

Diversamente, em 750 uma nova dinastia decidiu deslocar o califado para a Mesopotâmia, edificando Bagdá em 762, a qual passou a ser tratada como a "cidade da salvação". Nesse período dourado, sendo Bagdá centro econômico e social, também se tornou ligação entre os territórios da Ásia central e do Extremo Oriente, bem como da Europa oriental com a sua face ocidental. Além dessa estratégica

rota de convergência, transformou-se num polo intelectual e literário, origem das correntes que se expandiriam para todo o Império.

Certamente, a presença muçulmana nos limites da Rota da Seda, com Bagdá sendo considerada a mais rica e culta cidade do mundo, instigou o aguerrido espírito dos mongóis, que realizaram destruidor ataque à cidade. Em 1221, eles já haviam arrasado a Pérsia e o Afeganistão, matando cerca de 90% da população.

As rebeliões cresciam nas periferias, e, a partir do século IX, o domínio árabe já demonstrava sinais de fragilidade, com revoltas registradas em várias regiões. Alguns chefes regionais pleiteavam autonomia, e, em meados do século, a autoridade do califa iniciou sua fase de declínio ao delegar poder a grupos não árabes e ter de controlar sucessivas revoltas, além de arcar com vultosas despesas para sustentar combatentes e gastos abusivos com os membros da corte.

Em 936, as dificuldades financeiras do poder central chegaram a tal ponto, que o enfraquecido califa teve de conceder maior autoridade a um governador turco, permitindo-lhe comandar suas tropas, designar os ocupantes dos cargos e controlar as finanças. A fragmentação culminou com a formação de três distintos impérios islâmicos. Os dois primeiros, mais periféricos, se consolidaram na Pérsia, atual Irã, e nos limites da Índia, localização dos atuais Paquistão e Afeganistão.

Restou no cerne do mundo islâmico, com especial capacitação militar, o Império Turco Otomano, com o comando concentrado na Anatólia, local da atual Turquia.

Com o poder central subordinado à vontade de um sultão, que acima de tudo objetivava interesses materiais, a dominação otomana tornou-se um regime ditatorial apoiado por aguerridos soldados. Causando profundas distorções nos ensinamentos do profeta Maomé, as diversificadas regiões do novo império tiveram suas lideranças substituídas por turcos fiéis ao poder central. A esses novos chefes foi concedido auferirem rendimentos nos territórios que lhes foram destinados, originando uma espécie de feudalismo.

Sob o aspecto religioso, apesar de manterem vigentes os preceitos do islamismo, os otomanos priorizavam o poder material e combatiam aquilo que consideravam "heresias" nas facções "xiitas" e demais religiões. No século XIV, os otomanos se valeram da decadência do Império Romano no Oriente para, em 1453, conquistar a capital Constantinopla, vanguarda do cristianismo nos limites do islamismo.

Foi nessa época que surgiram as Cruzadas, formadas no continente europeu para defender os cristãos, bem como reconquistar as possessões e bens da cristandade. Apesar de dominados por um regime bem diverso do sonhado por Maomé, os ataques dos cruzados ocidentais fizeram emergir, no seio da população muçulmana, uma adesão em defesa do arabismo e do islamismo, repudiando a presença de estrangeiros em seus territórios.

Ainda no século XIV, o sultão ampliou sua força naval a fim de dominar o Mediterrâneo. Após tentarem conquistar Chipre, o papa Pio V lançou o alerta da séria ameaça para a Europa cristã. Em consequência, os governantes da República de Veneza, Espanha e Estados Papais se uniram e, como Liga Santa, estruturaram sua esquadra. Sob o comando do almirante italiano Andrea Doria, lograram derrotar os muçulmanos na batalha naval de Lepanto, no litoral da Grécia, em 7 de outubro de 1571.

Como curiosidade histórica, o imediato do heroico almirante foi o espanhol Miguel de Cervantes, que, além de perder o movimento numa das mãos no sangrento confronto onde morreram mais de 30 mil combatentes, acabou prisioneiro dos turcos. Em 1605, Cervantes, como autor do renomado *Dom Quixote de la Mancha*, se tornou o expoente máximo da literatura espanhola.

Em 1908, no complexo cenário que antecedeu a Primeira Guerra Mundial, além de posicionar-se ao lado da Alemanha, o sultão determinou aos muçulmanos uma guerra santa (jihad) contra seus inimigos. Pelo apoio, oferecia vantagens comerciais e uma estrada de ferro ligando Berlim a Bagdá. Além disso, como os otomanos estavam aquartelados na região da atual Turquia, tal aliança criava ameaçador enclave nos limites da Europa.

Mas a comunidade muçulmana já não se conformava com a situação de servos de um regime opressor, que violava o espírito religioso e o sentimento nacional. Naquele contestado ambiente, consideraram ser o momento de apoiarem os inimigos da Alemanha

para, em contrapartida, poderem alcançar a autodeterminação dos seus territórios.

Com tal objetivo, no âmago do mundo árabe, seus líderes viam a oportunidade para o renascimento da causa nacionalista. Hussein, que era tido como hóspede oficial do sultão, para manter as aparências frente aos súditos, na realidade, como "xarife" de Meca, estava mantido sob custódia nas cercanias do palácio em Istambul.

Agindo secretamente, ele conseguiu orientar seus filhos (Ali, Abdulla, Faissal e Zeid) para levarem avante os planos de uma revolta. Coube a Faissal, por suas qualidades de comandante, unificar as ações e liderar as tribos do deserto para batalhas em várias frentes, sabendo contar com o apoio da Inglaterra, França e Rússia, as potências beligerantes.

Para a difícil luta na inóspita Península Arábica, receberam orientação de um militar muito especial, ligado ao Estado-Maior inglês. Não dispondo de maiores recursos para executar os rígidos princípios da guerra convencional, esse capitão liderou destruidores ataques de grupamentos beduínos às instalações otomanas. Suas heroicas ações foram imortalizadas em livros e no filme "Lawrence das Arábias", do qual os mais idosos, certamente, se recordarão.

O resultado final foi a destruição do Império Otomano pelos Aliados, que, por questões comerciais e geopolíticas, não puderam cumprir os acordos de concessão da autodeterminação e restauração do histórico califado. Ao classificarem os territórios árabes como protetorados, aumentavam o sentimento de rejeição à presença colonialista estrangeira.

Em 1917, ao ocuparem Bagdá, os ingleses cuidaram da implantação de governos fantoches na Mesopotâmia, entronando Faissal como rei do Iraque e seu irmão Abdula no emirado da Transjordânia, atual Reino da Jordânia. Essa forma disfarçada de dominação acabou ampliada após a descoberta de petróleo na região, cabendo às tais dinastias, por bom período do século XX, atuarem em prol dos interesses das grandes empresas europeias.

Em 1958, um sangrento golpe republicano no Iraque colocou no poder o general Karim Quassem. Como novo presidente, ele convocou os principais produtores de petróleo a Bagdá e, em 1960, fundou

o poderoso cartel da OPEP, Organização dos Países Exportadores de Petróleo. Foi sucedido por Saddam Hussein, que, apoiado em fiéis grupos sunitas, dominou a maioria xiita da população. Em 1972, Saddam teve a ousadia de nacionalizar a Irak Petroleum Company, razão principal do desencadeamento das sanguinárias operações de guerra anglo-americanas, cujos resultados ainda hoje se refletem em todo o Oriente Médio.

Paralelamente aos eventos no Iraque, desestabilizando o já complexo ambiente cultural e religioso na região, em 1979 o xá da Pérsia, aliado dos americanos, era derrubado por uma revolução popular chefiada pelos aiatolás. Esses religiosos xiitas implantaram um rígido regime teocrático no Irã e, publicamente, divulgaram considerar os Estados Unidos como "o grande satã".

Para melhor entendimento da multiplicidade de linhas dogmáticas nas conflituosas questões dos dias atuais, identificamos um Irã preponderantemente *xiita*, se confrontando com o teocrático Reino da Arábia Saudita, da linha wahhabista, uma radical variante dos sunitas. Apesar de minoritários no seio da Península, a família real impõe rígida obediência aos demais crentes, considerados hereges, inclusive com ações militares contra países que consideram solidários aos inimigos.

Na República Árabe da Síria, palco dos muitos conflitos que, distorcidos e maximizados pela mídia ocidental, tanto chocam a humanidade, estão no governo central seguidores da linha alauita, que, como ramificação dos xiitas, recebe apoio do Irã. No mesmo contexto, pelo interesse em manter bases estratégicas na Síria, bem como ocupar espaço no complexo cenário do Oriente Médio, a Rússia tem realizado especiais manobras bélicas e diplomáticas em apoio ao governo local, contando com a solidariedade iraniana.

Por questões geopolíticas e religiosas, entre os múltiplos grupos rebeldes e opositores ao presidente Bashar al-Assad, lideranças sunitas divulgam mensagens e ameaças como um pretenso califado. A maior parte desses radicais é oriunda dos grupos sunitas que apoiavam Saddam. Expulsos do Iraque e valendo-se da balbúrdia implantada pela intervenção americana e europeia, conseguiram conquistar territórios e se expandir pelo Oriente Médio.

Suas lideranças, tirando ensinamento dos erros cometidos pelos talibãs do Afeganistão e pela Al-Qaeda de Bin Laden, buscam implantar um novo modelo de dominação não pela confrontação, mas cooptando as populações subjugadas. Ao conquistarem territórios produtores de petróleo, passam a dispor dos recursos que lhes permitem adquirir armamentos e oferecer vantagens através de obras sociais.

Fazendo uso dos modernos recursos da informática, contaminam as redes sociais como forma de impor terror à humanidade e cooptar seguidores. Sob a mística de um islamismo ideal, os radicais líderes se apresentam como sucessores do profeta, objetivando reviver a utopia de um califado islâmico. Quando no domínio dos territórios, no entanto, afrontam as tradições corânicas ao agirem com extrema violência e abusos escravagistas sobre os residentes.

Esses atos de radicalismo político-religioso nas conturbadas regiões do mundo árabe concorrem para agravar, entre os ocidentais, o sentimento de rejeição e incompreensão do verdadeiro islamismo. Com deturpadas ações, em frontal desacordo com os ensinamentos do seu profeta, essas minorias radicais afrontam a humanidade e, com as suas barbáries, dificultam a busca de argumentos para um construtivo diálogo e benfazejas ações diplomáticas visando aproximar ideologias opostas.

Do lado ocidental, buscando soluções com o emprego da força, as poderosas estruturas militares não alcançam resultados concretos. A batalha assimétrica contra objetivos descaracterizados, além de demonstrar ineficiência, inflige colaterais sacrifícios aos desprotegidos habitantes. Além da Síria e da Palestina, ao destroçarem a hierarquia da Líbia e regiões afins no Norte da África, as deixaram envoltas em fratricidas lutas tribais. Como consequência, não se configurando vencedores e legítimos dirigentes coordenando as ações nessas litigiosas regiões, populações ameaçadas tentam suicidas travessias marítimas, buscando refúgio na Europa.

Dificilmente essa trágica situação caminhará para um final feliz em futuro próximo. Nada impede, no entanto, a formulação de hipóteses idealistas, na esperança de que o bom senso e o sentimento de amor às incontáveis vítimas se reflitam nos empedernidos corações de todos os continentes.

Assim, muito acima dos credos, ideologias e interesses materiais imediatistas, caberia, principalmente aos muçulmanos, buscar uma paz alicerçada nos ensinamentos de seu profeta, sintetizados na derradeira e premonitória "Carta de Medina" ou "discurso do adeus". Na ocasião, imaginando a consolidação das comunidades islâmicas ao enaltecer a igualdade entre árabes e não árabes, Maomé pugnava por uma convivência harmônica com os seguidores das demais religiões que, de Abrão a Jesus, defendiam bons caminhos para a humanidade.

Restaurada a difícil convivência entre sunitas e xiitas, contariam com a essencial e necessária ajuda internacional para tornar realidade o sonho da soberana autonomia em seus pátrios territórios. Nesse caminho de recíprocas concessões, renúncia e compreensão, estaria o fim da catastrófica realidade de milhares de pessoas enfrentando viagens suicidas em busca da paz. Num esperançoso futuro, capaz de sensibilizar as egoístas e apáticas lideranças em todos os continentes, não mais surgirão imagens como a do inocente menininho sírio encontrado morto numa praia da Turquia, entre tantas expressões de horror na face dos refugiados.

Sergio Xavier Ferolla é Tenente-Brigadeiro do Ar Reformado e Ministro do Superior Tribunal Militar aposentado.



58

Opinião pública, opinião do público e opinião popular no contexto das "novas guerras"

Roy Reis Friede

Mais do que em qualquer oportunidade, é fundamental diferenciar, no contexto do estudo da fenomenologia das "Novas Guerras", as expressões "opinião pública" e "opinião do público", posto que uma não se confunde com a outra, muito embora seja corrente, na linguística popular, a pseudossinonímia entre ambas.

Em essência, a primeira reflete a opinião publicada, divulgada e, portanto, formal, manipulada (ou, no mínimo, manipulável) por sua própria característica formalizante e continente, e, portanto, pode ser traduzida de uma *inverdade*.

> "A verdade é uma mentira bem contada." (ANDRÉ MIRAN-DA; *Sobre a Boneca de Pano Emília de Monteiro Lobato*, O Globo – Rio Show, 13/01/2018, p.11)

> "Muitas vezes a *verdade* é menos importante que a *versão* que se deseja acreditar." (REIS FRIEDE; fragmento de palestra proferida na Escola Superior de Guerra sobre o Poder Judiciário no século XXI, em 02/08/2017)

A segunda, ao contrário, possui o conteúdo (e não apenas o continente ou o envoltório da forma), a substância e, por que não dizer, o mérito do substrato último da genuína opinião, ainda que oculta, por não manifesta (e, por esta específica razão, não passível de qualquer tipo de distorção ou mesmo manipulação).

A opinião do público é, nesse aspecto, a opinião do povo (transcendendo o simples conceito de opinião popular), diferentemente da opinião pública, que, na maioria dos casos, é simplesmente a opinião de algum grupo ou de algum setor da sociedade, interessado, única e exclusivamente, em legitimar (ou mesmo mascarar) fatos e evidências (e/ou a própria percepção dos mesmos pelo povo ou por uma parcela da população de determinada localidade), por meio da divulgação e, consequentemente, formalização (manipula-

da e distorcida) da *opinião do público*, artificializando-a de modo a atingir propósitos políticos, sociais e militares como efetiva arma de guerra.

"A mídia (mormente em países em conflito) cria diariamente a sua própria narrativa sobre o mundo e a apresenta ao público como se essa narrativa fosse a própria história do mundo. Os fatos, transformados em notícia, são descritos como eventos autônomos, completos em si mesmos." (JOSÉ ARBEX JR.; Telejornovelismo: Mídia e História no Contexto da Guerra do Golfo, São Paulo, USP, 2000, p.67)

"[...] a opinião pública não nasce no abstrato. Forma-se a partir da informação de que dispõe a sociedade. Nesse sentido, a opinião pública é, na maior parte das vezes, filha dileta da opinião publicada e divulgada maciçamente pelos meios de comunicação." (RENATO DE MORAES; Constituição, Doa a Quem Doer, O Globo, 02/06/2018, p.17)

Na era contemporânea, notavelmente, a chamada "Guerra Informática" (em verdade, "embates informáticos") passou a ter um destaque maior – na especial qualidade de novo fenômeno inerente ao contexto das denominadas "Novas Guerras" –, tornando ainda mais crítica (e perceptível) a diferença entre a *realidade projetada* (através do que se convencionou categorizar como "opinião pública") e a *realidade efetiva* (ou opinião do público).

Sobre a *netwar* (ou seja, a chamada "Guerra Informática", realizada pelo emprego sistêmico das "redes" para controlar a mídia como instrumento de combate), a obra-padrão é *The Advent of Netwar*, de JOHN ARQUILLA e DAVID F. RONFELDT, publicada pela Rand Corporation e que pode ser encontrada no *site* http://www.rand.org/publications/MR/MR789/ (acesso em: 20/08/2018).

"A eficácia do uso da técnica é variável. Entretanto, comprovado e inequívoco é o seu efeito mercadológico, ao menos nos EUA. Ao longo dos últimos anos, a credibilidade da grande mídia norte-americana – isto é, antiamericana – caiu vertiginosamente. Segundo pesquisa do *Project for Excellence in Journalism* (Columbia University), a confiança nos jornais baixou de oitenta por cento para vinte por cento. Hoje,

só um entre cada cinco americanos acredita nas notícias que lê. [...]" (OLAVO DE CARVALHO; *Diferenças Gritantes*, O Globo, 15/05/2014)

Aliás, nesse contexto analítico, nunca é demais lembrar a visão de Max Weber, segundo a qual repetir a mentira (interpretativa) por diversas vezes resulta em transformá-la em verdade (factual), o que bem reflete a concepção da formação da *opinião pública* pelos meios de comunicação de massa, mormente nos países que se encontram, de alguma forma, inseridos no ambiente de "Novas Guerras", como, ainda, naqueles cujo regime político democrático é meramente aparente ou formal.

"Não existem (propriamente) *fatos*, apenas *interpretações*." (FRIEDRICH NIETZSCHE; fragmento textual, 1887)

Ademais, resta oportuno consignar que *opiniões* (de modo geral) não exprimem *certezas*. Os *fatos* (ou seja, todos os acontecimentos inerentes à vida real) necessariamente possuem *versões* que são naturalmente traduzidas por *narrativas* que, entretanto, nem sempre correspondem à *realidade*.

"(O problema é que os fatos sempre) podem ser avaliados de maneira distinta e nomeados por meio de palavras e fórmulas diferentes." (VLADIMIR PUTIN; Oliver Stone: As Entrevistas de Putin, Rio de Janeiro, Ed. Best Seller, 2017, p. 89)

A narrativa que despreza o valor do conhecimento dos fatos reais e que simplesmente é ofertada – ocultando e/ou dissimulando interesses muitas vezes inconfessáveis – representa exatamente o que se convencionou denominar de *opinião pública*, mormente nas sociedades pouco desenvolvidas, em que o valor da busca exaustiva pela verdade aparenta ser muito pouco atrativa (e mesmo pouco recomendável) por parte das elites dirigentes e, ainda com maior ênfase, nos territórios transnacionais que se constituem nas porções geográficas dominadas pelo espectro operativo das "Novas Guerras".

"Uma questão que intriga [...] é constatar da facilidade com que *opiniões* tendem a ser tratadas como *certezas* e o quanto tais *certezas* privam as pessoas de sua *lucidez* [...] Versões 'mais interessantes' ou 'mais agradáveis' (e, sobretudo, maciçamente repetidas) tendem a substituir o interesse pela verdade. Muitas pessoas preferem uma narrativa que é oferecida pronta, no lugar da exaustiva, e por vezes dolorosa, busca da verdade dos fatos. [...]" (LUIZ ALBERTO PY; *Certezas Alheias*, O Globo, 24/06/2018, p. 15)

Não é por outra razão que a história (na qualidade de disciplina científica) jamais pode se assentar em uma única *versão*, principalmente em situações (pontuadas pela geografia e/ou pelo tempo e, consequentemente, pelas circunstâncias) em que inexiste uma genuína imprensa (e apenas e tão somente "veículos de comunicação" cujo principal objetivo pode ser muito distante daquele "modelado" pelas democracias liberais, incluindo a irradiação de uma *ideologia* ou mesmo projeções de "ambientações" muito distantes da realidade), verdadeiramente comprometida com a busca pela chamada 'verdade factual':

"Quando se trata de aprender história, não devemos acreditar cegamente em uma versão apenas porque é mais divulgada, seja na mídia, em livros, internet, etc. Quanto mais fontes for possível consultar, melhor, uma vez que a história pode sofrer (lamentáveis) *falsificações* e *omissões*." (MAURO KRAENSKI, CLADIMÍR PETRILÁK; *1964: O Elo Perdido*, 1ª ed., Campinas, VIDE Editorial, 2017, p. 478)

Portanto, se é fato conclusivo que a *liberdade de informação* é um dos pilares fundamentais da democracia, é igualmente importante consignar que esta não se confunde com a ampla (e ilimitada) *liberdade de opinião* (típica do chamado "jornalismo opinativo", que funciona muito bem como instrumento de dominação em um

cenário de "Novas Guerras"), ainda que esta última também possa vir a ser – mesmo que reconhecidamente em menor expressão (e envergadura) – aspecto basilar do regime democrático.

"A liberdade de *informação* (e não a liberdade de *opinião*) é dever do jornalista e direito do público." (BARBOSA LIMA SOBRINHO; Presidente da Associação Brasileira de Imprensa – ABI, em 17/07/2000, O Globo, 12/04/2018, p. 17)

Roy Reis Friede é doutor em Direito Público pela UFRJ, Desembargador Federal e presidente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região.

A arte de vender peixe velho e deteriorado como se fosse peixe novo e fresco

Jober Rocha

Segundo o escritor parisiense René Goscinny e o desenhista normando Albert Uderzo, na série de histórias em quadrinhos *Une Aventure d'Asterix Le Gaulois*, em uma pequena aldeia da Gália, cinquenta anos antes de Jesus Cristo, uma população gaulesa resistiria, ainda e sempre, ao invasor romano.

Naquela pequena aldeia onde coabitavam vários personagens, um deles, chamado Ordenalfabétix, vendedor de peixes, procurava, em quase todas as histórias de Asterix publicadas, apresentar os seus produtos, quase sempre estocados havia muito tempo e já em decomposição, como se houvessem sido pescados naquele mesmo dia; isto é, como se fossem novos e estivessem frescos e saudáveis, embora exalassem um grande mau cheiro.

Em muitas ocasiões, aqueles que possuem algo de velho, ultrapassado e fora de moda procuram passar adiante aquilo que têm travestindo-o com roupagens mais modernas e alegando que é a última moda nas capitais mundiais ou que se trata do último avanço da Ciência, das Artes ou da Filosofia.

Modernidade, segundo informam os dicionários, é a qualidade daquilo que é atual; a novidade, a contemporaneidade, a modernização e o progresso. Também é conhecido como modernidade o período, influenciado pelo Iluminismo, em que o homem passou a se reconhecer como um ser autônomo, autossuficiente e universal e a se mover pela crença de que, por meio da razão, seria possível atuar sobre a natureza e a sociedade.

Fiz estas apresentações iniciais para poder chegar aonde desejo: após a queda do regime socialista/comunista na Rússia e em seus países satélites, surgiu a tentativa de reviver a referida ideologia e sistema de governo marxista no continente sul-americano, apresentado nos trópicos como algo moderno e adequado às nossas atuais condições econômicas e sociais. Por intermédio de um organismo conhecido como Foro de São Paulo, as linhas mestras sobre como implementar este sistema (nomeado por eles como Socialismo Bolivariano ou, apenas, Bolivarianismo) em todos os países do continente foram sendo estabelecidas pelos ideólogos de esquerda, que se aproveitaram do fim da chamada Guerra Fria e do descaso norte-americano com relação à propagação do socialismo/comunismo pelo planeta — para eles, uma ideologia e um sistema de governo já mortos e enterrados após a *Glasnost* e a *Perestroika* da URSS, derrotados que foram pela ideologia e pelo sistema capitalista, através da apresentação de melhores resultados econômicos, sociais e científicos naqueles países onde primeiro surgiram.

Aqueles que se interessam por Filosofia e já percorreram o enorme caminho que se inicia com a Filosofia Helênica e segue com a Filosofia Romana, a Filosofia Medieval, a Filosofia da Renascença, o Humanismo, a Reforma Protestante, a Revolução Científica, a Renascença, o Empirismo Inglês, o Iluminismo Francês, o Idealismo Germânico, o Utilitarismo, o Transcendentalismo Americano, o Existencialismo, os filósofos europeus contemporâneos, os filósofos americanos contemporâneos, a Sociologia, a Antropologia e a Psicologia sabem que muito pouca novidade, ao longo de todos estes anos, foi escrita e divulgada quando se trata de falar sobre o conhecimento acerca dos seres humanos, de suas idiossincrasias, de sua psique, de suas virtudes, de seus vícios, de seus desvios de conduta, de suas genialidades e de suas mediocridades.

É certo que milhões de páginas já foram escritas, desde o tempo dos filósofos gregos, sobre os seres humanos e estas suas características mencionadas; mas, na maioria das vezes, tratava-se das mesmas coisas ditas de outras formas ou, usando uma frase mais atual, em tempos de modernidade: das mesmas coisas vistas com novas roupagens, isto é, com maneiras diferentes de serem apresentadas ao público leitor de cada época.

No entanto, creio eu que, mesmo assim, poucos foram aqueles em todo o planeta que chegaram, sequer, a ler e a meditar sobre tais assuntos em suas breves existências terrenas.

Se assim não fosse, com toda a certeza, os seres humanos há muito já viveriam em paz entre eles, a riqueza já estaria mais bem distribuída, as virtudes já teriam prevalecido sobre os vícios, a miséria já não mais existiria, o meio ambiente teria sido preservado, e muitas espécies animais e vegetais não teriam sido extintas.

Digo isto com relação à influência de todas as correntes filosóficas e ideológicas (já imaginadas pelas mentes humanas ao longo da História) sobre nós, os seres humanos. Parece que nenhuma delas conseguiu nos transformar em seres melhores do que aqueles que já fomos outrora, desde os tempos antigos em que estas teorias e hipóteses foram imaginadas e transcritas na pedra, no barro, em pergaminhos ou em papéis e legadas para a posteridade.

O que se nota é que, ao lado de um exponencial desenvolvimento, científico e tecnológico, a raça humana evoluiu muito pouco, ao longo dos milênios, naquilo que diz respeito ao suporte filosófico e ideológico que deveria dar amparo à convivência necessária entre raças distintas, com religiões distintas, línguas diferentes, cores diferentes, vivendo em países distintos e com realidades diversas.

Perdemos o sentimento da unidade da espécie e da cooperação (que deve, certamente, ter existido no início) e ganhamos, em contrapartida, o sentimento da diversidade e da competição (que todos reconhecemos como sendo aquele que existe na atualidade). Permeando tudo isto, com certeza, encontram-se as ideologias, um capítulo à parte da Filosofia, que constituem instrumentos de dominação que agem por meio do convencimento e da persuasão (não diretamente por meio da força física; mas dela se utilizando em etapa posterior contra aqueles não suscetíveis aos seus apelos), alienando a consciência humana.

As principais ideologias contemporâneas são as denominadas fascista, nazista, socialista/comunista, democrática, capitalista, conservadora, anarquista e nacionalista. Concordo com a afirmação do filósofo Karl Marx de que a ideologia mascara a realidade. Considero todas elas como uma ideia, um discurso ou uma ação que mascara um objeto, mostrando apenas sua bela aparência e boas qualidades, porém escondendo suas más qualidades, quase sempre lesivas aos indivíduos e às liberdades, individuais e coletivas. Foi isto o que Marx fez com a sua própria ideologia, chamada de marxista por seus adeptos e seguidores, mas também conhecida mundialmente como socialista/comunista: apresentou o lado humanista, altruísta e igua-

litário da sua ideologia, escondendo o seu lado autoritário, violento, imperialista e antidemocrático.

Esta ideologia de Marx foi descartada no final dos anos 1980 e início dos anos 1990 no mesmo país que, pela primeira vez, em 1917, a tornou a ideologia oficial de um Estado (tendo ela durado 74 anos na Rússia). Entretanto, diversos ideólogos e políticos da atualidade ainda tentam revivê-la, como uma fênix retirada viva das cinzas, no continente sul-americano.

A partir do final da década de 1980 e do início dos anos 1990, na Europa Central e Oriental, terminou o modelo soviético dos Estados socialistas/comunistas. Assim é que Polônia, Hungria, Alemanha Oriental, Checoslováquia, Bulgária, Romênia, Albânia e Iugoslávia deixaram de fazer parte da chamada Cortina de Ferro.

A União Soviética foi dissolvida, resultando na Rússia e em 14 novas nações que declararam sua independência da União Soviética: Armênia, Azerbaijão, Bielorrússia, Cazaquistão, Estônia, Geórgia, Letônia, Lituânia, Moldávia, Quirguistão, Rússia, Tajiquistão, Turquemenistão, Ucrânia e Uzbequistão.

O impacto da queda do socialismo/comunismo foi sentido em dezenas de países e esse regime também foi abandonado em países como Camboja, Etiópia e Mongólia. Na atualidade, apenas Cuba, Coreia do Norte, Vietnã e Laos mantêm o sistema de governo socialista/comunista tradicional. A própria China, embora um país comunista, passou por um processo de liberalização, visando a maior eficiência e melhor aproveitamento dos seus recursos. O sistema planificado chinês cedeu espaço, em diversas áreas, às regras do mercado.

Quando todos esperavam o fim de uma ideologia que, definitivamente, não deu certo em nenhum dos países onde foi implantada (por problemas intrínsecos à sua própria genealogia e devido a idiossincrasias da natureza humana, como ambição, desejo de consumir, ânsia por liberdade, etc.), eis que determinados ideólogos e políticos do continente sul-americano resolveram transplantar essa ideologia para os trópicos, maquiando-a com os conceitos de Antônio Gramsci e dos chamados Socialistas Fabianos para torná-la mais palatável e assimilável, dando-lhe um novo nome e apresentando-a como algo moderno e adequado às nossas condições sociais e econômicas: o denominado Socialismo Bolivariano.

Algumas pessoas pouco informadas dizem que o socialismo deu certo nos países nórdicos da Europa. Ocorre que na Islândia, Noruega, Dinamarca, Suécia e Finlândia, países caracterizados por altos níveis de gastos públicos e altas cargas tributárias — o que faz com que muitos os considerem socialistas —, vigoram o livre comércio, a desregulamentação, a liberdade econômica, a proteção à propriedade privada, e o sistema de produção é o capitalismo, com a existência dos capitalistas e dos lucros que lhe são inerentes. Por outro lado, são países considerados ricos, pequenos, com reduzida população e elevadíssimo nível de escolaridade.

Por sua vez, se o nosso desenvolvimento no continente sulamericano é reduzido, se nossas taxas de crescimento econômico são baixas ou até negativas, se temos muitos trabalhadores desempregados, muita pobreza, se destruímos o meio ambiente, desmatamos vastas áreas e poluímos nossos rios, se somos violentos, se somos o paraíso dos criminosos, se somos crédulos, ignorantes, despolitizados, inocentes, excessivamente burocratizados, desorganizados, incompetentes, isto não deve ser creditado ao sistema chamado "capitalista" que aqui é adotado, mas, a nós mesmos, às nossas elites gananciosas, a nossa pouca educação, à cultura de permissividade, de tolerância com o erro, com as fraudes e com as malversações de dinheiro público que aqui se instalaram desde longa data.

Nosso "capitalismo" pouco tem a ver com o capitalismo adotado nos EUA e em diversos países europeus. Aqui muitas empresas, impunemente, sonegam impostos, adulteram o peso e a qualidade dos produtos vendidos; fraudam balanços contábeis; possuem o chamado caixa dois (recursos não contabilizados que servem para pagar propinas a políticos e autoridades governamentais, objetivando ganhar concorrências fraudadas; conseguir a promulgação de leis, decretos e normas que as beneficiem de alguma forma, etc.). Os juros bancários por aqui são os mais elevados do planeta, e as filiais dos bancos estrangeiros que aqui operam são as que obtêm os maiores lucros mundialmente. Não podemos comparar o nosso "capitalismo de fachada" com o deles.

Por outro lado, nossa máquina estatal, inchada de apaniguados políticos e plena de inúmeros ralos por onde escoam as verbas públicas, necessita de enormes quantidades de dinheiro que são obtidas

mediante tributos escorchantes, retirados tanto de pessoas físicas quanto de pessoas jurídicas.

Numa situação como a que vigora na maior parte dos países do continente sul-americano, com sérias deficiências estruturais nas áreas de saúde, transportes, saneamento, habitação, segurança, geração de empregos, etc., o apelo à implantação de velhas ideologias (como o marxismo, em substituição ao capitalismo), mostrando apenas o seu lado belo e apelativo e escondendo o seu lado feio e autoritário, tem encontrado apoio de uma grande massa de pessoas incultas, desempregadas ou subempregadas.

As empresas oriundas dos países capitalistas, por sua vez, que se aventuram nos países africanos, latino-americanos e em alguns países da Ásia em busca de lucros e da usurpação de recursos naturais, fazem o que fazem porque nós assim o permitimos historicamente, por sempre termos sido povos ignorantes comandados por elites venais e antipatrióticas.

O que pretendem em nosso conturbado e atrasado continente os ideólogos latinos — que se apresentam como libertadores de povos oprimidos, mas, que, na realidade, pretendem ser os futuros opressores destes mesmos povos — é a implantação de um marxismo ultrapassado, vendido às populações incultas como sendo a última palavra em modernidade que irá nos redimir, para sempre, da miséria e da exploração capitalista.

Como ordenalfabetizes peixeiros da velha Gália, eles tentam vender como modernos e atuais os seus produtos ideológicos já deteriorados e exalando mau cheiro às populações famintas do continente sul-americano, muitas delas oriundas da própria Venezuela, onde o Socialismo Bolivariano já foi implantado e não deu certo, e hoje refugiadas em países vizinhos, como o Brasil.

Jober Rocha é economista, mestre em Ciências pela Universidade de Viçosa e doutor em Economia pela Universidade Autônoma de Madri, Espanha.



A armadilha do subdesempenho satisfatório

Antonio Franciscangelis Neto

O contínuo e acelerado desenvolvimento tecnológico que temos experimentado, por gerações a fio, cada vez mais nos leva a acreditar que todo invento será rapidamente superado por algo melhor ou mais adequado.

Em consequência, a indústria que não lança novos produtos, a loja que não reinventa sua vitrine, a escola que não recicla professores ou o artista que não muda o visual certamente viverão o sucesso alcançado por pouco tempo, não importa sua magnitude.

Essa constatação, que não é novidade, se aplica a qualquer tipo de organização.

Em meio ao ambiente de alta competição, o binômio criatividade e ousadia na definição dos novos produtos ou serviços, bem como a rapidez em materializar uma boa ideia constituem a melhor estratégia para obter bons e rápidos resultados. Por essa razão, presenciamos um torvelinho de novos lançamentos e serviços no mercado, que também justifica o "auge de curta duração" que se nota nos produtos, em todas as áreas empresariais.

Controlar o ciclo de breve sucesso é relativamente fácil quando é possível usar indicadores numéricos para avaliar continuamente a performance de um produto ou de uma empresa, tais como dados sobre tendência de vendas, produção, custo, lucro, etc.

No entanto, nem todas as organizações podem utilizar indicadores desse tipo, principalmente as prestadoras de serviço que não têm intenção de lucro, como no caso das instituições governamentais.

Em consequência, é muito comum verificarmos organizações que prestam serviços ou cumprem a sua missão até de forma satisfatória, mas que ficam muito aquém do melhor desempenho possível, quando confrontamos o Centro de Custo (tudo o que se gasta para realizar o trabalho) com o nível do serviço fornecido; ou seja: "os custos se apresentam altos demais em relação à qualidade ou quantidade de serviço prestado".

A isso podemos chamar de subdesempenho satisfatório.

São diversas as razões que levam as instituições a caírem nessa armadilha, mesmo de forma involuntária.

Entre outras causas podemos citar, principalmente:

- Deficiências na gestão ou administração, que mormente surgem por ausência de planejamento, como um plano de metas factível, contendo objetivos claros, ou fruto da manutenção de uma estrutura ultrapassada ou inadequada para fiscalizar e controlar os cronogramas estipulados, somados sempre à ausência de recursos, ou ainda pela falta de empenho e motivação das pessoas para cumprir as metas estabelecidas. As consequências são o descontrole e o desvio dos objetivos desejados;
- A prolongada escassez de recursos conduz a organização à perda da cultura em investir nas inovações e implementálas. Desse modo, as pessoas acabam se acostumando com determinado nível de desempenho, que até pode ser "satisfatório", mas é insustentável pelo que custa ou pelo esforço realizado para a consecução das tarefas;
- A falta de competência, de reciclagem ou de motivação do pessoal facilita os integrantes a adotarem uma postura de letargia em buscar novas ideias para solucionar problemas ou de falta de vivacidade para encetar novos rumos na organização, quando não leva as pessoas a assumirem a indesejada atitude de reagir a qualquer tentativa de mudança no status quo da instituição. O resultado é a estagnação;
- Deficiente engajamento com as melhorias, ou seja: a política de qualidade e de inovação não permeia todas as camadas da estrutura da organização, provocando, entre essas, uma desarmonia nos níveis de desempenho, conflitos internos insolúveis e perda do foco no cumprimento da missão. Uma das causas mais comuns dessa ocorrência é a comunicação deficiente entre os níveis de decisão e de execução, causando desconhecimento, entre os integrantes, dos reais

objetivos e da estratégia da instituição (planejamento das metas a atingir e como implementá-las), ou pior: as pessoas não conseguem identificar a importância das mudanças na consecução dos objetivos da organização;

- A falta de comprometimento com a missão, além da inércia na execução das tarefas e confusão nas ordens emanadas, gera também delegação indevida de responsabilidades dos níveis superiores para os inferiores da cadeia administrativa ou, o mais grave: os níveis superiores assumem tarefas de níveis inferiores, por inépcia destes. O resultado é o acúmulo de trabalho em níveis hierárquicos errados, complicando o ciclo natural do Planejamento, Execução, Controle e Avaliação de resultados, o que pode comprometer, definitivamente, uma organização;
- A acomodação significando a antítese da coragem de pensar, ousar e trabalhar na constante melhoria das coisas ao seu redor. Um fato típico é o excesso de terceirização, que acaba por aumentar os custos e facilitar a corrupção, devido ao afastamento progressivo dos gerentes e fiscais das suas atividades específicas. O auge do excesso se verifica quando entidades que deveriam ser as responsáveis e capazes de definir requisitos para melhorar o cumprimento da sua missão acabam por deixar outras empresas lhes dizer o que elas próprias "precisam".

Identificar se um setor ou a organização como um todo está sofrendo um processo de subdesempenho satisfatório é muito simples. Por meio de respostas "sim e não" a poucas perguntas, é possível obter um rápido diagnóstico. São elas:

- A formação ou o recrutamento do pessoal atende às expectativas da sua organização para responder ao ciclo de inovação necessário ao ambiente de negócio?
- Os integrantes da organização possuem atitude de "eternos inconformados" com os procedimentos e performances?
 Cada membro ou setor está produzindo o máximo com o custo compatível?

- Todos realizam as tarefas previstas para seu nível de responsabilidade? Há delegação ou assunção de tarefas indevidamente?
- Os recursos disponíveis estão sendo canalizados estritamente para o cumprimento da missão?
- Há adequada comunicação entre os níveis de hierarquia e da estrutura da organização? Os setores da organização estão bem coordenados e organizados para a consecução das tarefas?
- Existe um Planejamento ou um Plano de Metas que oriente o cumprimento das tarefas? Nele é possível identificar os objetivos, as tarefas principais e subsidiárias, os prazos, custos e, principalmente, os programas motivacionais?
- Todos os integrantes conhecem os objetivos da organização? Eles identificam a importância do trabalho que realizam para a consecução da missão?
- Há ouvidos para as sugestões?
- A liderança exercida pelas chefias é proativa? As inovações partem das camadas superiores da administração (top-down)?
- Como está a visão da organização acerca do cumprimento da missão?

E, finalmente, é importante adicionar ao final de cada resposta negativa: "por que é assim ou por que está assim"?

Faça esse rápido teste ou lance formulários de pesquisa de opinião contendo essas perguntas, para serem respondidas por pessoas isentas. Analise as respostas; se alguma delas for negativa, é bom agir rápido.

Se a função que estiver exercendo for em nível de alto gerenciamento, institua pequenos grupos de análise e propostas de solu-

ção para os problemas encontrados. Recorra a pessoas de diversas áreas e não somente a especialistas. Você irá se surpreender com as boas ideias latentes nas cabeças das pessoas, que podem estar ao seu lado. Basta propor a elas um bom desafio.

Implemente um programa de qualidade. Eles estão disponíveis na internet, com vasta orientação. Dessa forma, muitos dos problemas advindos de alguns "des" sumirão da sua sala, tais como descompromisso, desqualificação, desinformação, descaso, desmotivação e "d'outros".

Mas alguém pode dizer: "Ah, essa responsabilidade é da chefia! Eu nem tenho subordinado!". Que ótimo! Veja a excelente oportunidade para melhorar a si próprio, adequando essas dicas em beneficio de você mesmo. Faça isso e verá que muitos colegas e também sua querida família, certamente, agradecerão.

Boa sorte!

Antonio Franciscangelis Neto é Tenente-Brigadeiro do Ar da Reserva, piloto de Caça, ex-Comandante do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro e ex-Secretário de Finanças da Aeronáutica.



O espaço, a fronteira final

Antonio Franciscangelis Neto

Essas foram as geniais palavras que, em 1966, deram início à série de maior sucesso na televisão mundial e que certamente inspirou muita gente, a mim inclusive.

Em que pese o surgimento ter se dado no auge do programa norte-americano que levaria o homem à Lua e muitos ligarem a série à política de sustentação daquele programa espacial, a genialidade de Gene Rodenberry fez de *Jornada nas Estrelas* um marco da ficção científica, embora, ao longo do tempo, tenha mostrado que já não é mais tão ficção assim.

Um fato notável é a mensagem apresentada ao se observar a tripulação daquela nave, constituída de brancos, negros, americanos, russos, japoneses, escoceses, alienígenas "da federação", etc., transmitindo subliminarmente a ideia de que a importância de "conquistar o espaço" era universal.

E como tinha razão!

O que move a civilização terrena, desde quando o homem olhou para o céu, sempre foi transformar a observação do desconhecido em desafio, para a conquista de algo que interessa a alguém. Simples assim.

Não houve um povo na Terra que tenha obtido grande êxito, em alguma fase da sua história, aguardando o tempo passar ou esperando as coisas "caírem do céu".

Assim, fica clara a necessidade de elencar metas audaciosas a um país, até mesmo além das suas capacidades atuais, e nelas persistir, tal como fez o presidente J. F. Kennedy ao lançar o programa que colocou o homem na Lua em 1969. Dizia ele que havia decidido ir à Lua, entre outras coisas, "não porque era fácil, mas porque era dificil".

Foi essa atitude corajosa e desafiadora que apresentou aos americanos um auspicioso desafio, envolvendo a necessidade de buscar conhecimento e desenvolver soluções para cumprir a desejada conquista, sabendo que ela não se limitaria apenas ao cumprimento

daquele desiderato, mas representaria um extraordinário avanço tecnológico em muitas áreas.

Sem postura semelhante, jamais um povo que almeja um futuro melhor conseguirá se livrar das próprias iniquidades, para não dizer do rodamoinho que converte as boas iniciativas em longas discussões, muitas delas medíocres e infrutíferas.

Na minha opinião, a causa mais aguda para o programa espacial brasileiro continuar estagnado até agora é, exatamente, o tolhimento do caráter empreendedor estatal e lucrativo, somado ao juízo de que desenvolver tecnologia, tal como a Educação, é *gasto* e não *investimento*, e nesse caso específico é o governo que precisa dar o passo inicial.

O progresso não acontece por si só sem que antes se faça girar um processo virtuoso iniciando-se com o *conhecimento*, obtido por meio da educação; seguido pela *transformação*, gerada pela pesquisa; e, finalmente, atingindo o *desenvolvimento*, materializado pela produção na iniciativa privada. E quanto mais rápido girar essa cadeia, maior e mais acelerado será o sucesso.

O mercado espacial tem uma perspectiva de movimentar mais de 300 bilhões de dólares nos próximos anos, e o Brasil não pode perder mais este bonde da história. O *New Space*, como é chamada essa nova revolução da atividade espacial, foi inspirado pela mentalidade inovadora do Vale do Silício e está causando uma rápida evolução na indústria. Atualmente, já chega a uma centena o número de empresas que buscam soluções para lançamento espacial.

Nenhuma família do mundo vai sair de uma situação difícil se todos ficarem sentados, lamentando o baixo padrão de vida, justificado pela falta de oportunidades ou de recursos. Se não mudar a postura, nada vai acontecer, exatamente como ensina a frase: "não há como obter resultados diferentes aplicando-se a mesma solução".

Para a imensa maioria, isso parece óbvio e até pueril. Razão de eu até supor que talvez essa seja a causa do nosso atraso, pois nos parece difícil concretizar as coisas mais lógicas, práticas e simples.

A solução para a reativação do programa espacial brasileiro está praticamente em nossas mãos.

Temos uma fonte natural de recursos chamada Base de Lançamentos de Alcântara, o melhor ponto de lançamento de foguetes em todo o planeta. Precisamos nos valer disso para beneficiar a expansão da infraestrutura espacial em prol de setores como o agronegócio, as telecomunicações e a vigilância de nossas fronteiras, entre muitos outros. Importante ainda salientar que o impulso no desenvolvimento dos produtos espaciais depende de toda uma cadeia de tecnologias e de um ecossistema produtivo, que gerará muitos empregos e dependerá dos nossos excelentes ativos intelectuais, que hoje, muitas vezes por falta de motivação, buscam outros países para trabalhar.

Então o que falta?

Falta explorar adequadamente as potencialidades técnicas e comerciais de Alcântara; concentrar os recursos e as capacidades dos diversos órgãos que hoje lidam com o tema, evitando a atual dispersão; definir uma política densa e permanente que sustente uma estratégia que contenha metas claras de curto, médio e longo prazos, com vistas a integrar universidade, governo e indústria sob a égide de uma gestão unificada, comandada por um órgão que detenha o conhecimento e a responsabilidade sobre as principais e as mais numerosas ações no setor aeroespacial; e, principalmente: fomentar o parque industrial, para que a iniciativa privada venha a assumir essa tarefa futuramente.

Sonho?

Certamente que não para quem conhece toda a história da EMBRAER.

Aos avessos ao programa espacial é comum confrontarem as necessidades prementes do país com os possíveis gastos para suportar um programa dessa envergadura, sempre justificando o dispêndio como *inoportuno* por existirem outras prioridades em face da escassez de recursos.

Certamente eles terão razão se voltarmos os olhos para os pés ou para outros interesses que não os do desenvolvimento da nação.

No entanto, afirmo que não é preciso retirar recursos de nenhuma ação prioritária do governo, mas, sim, permitir uma forma de gestão livre das amarras atuais e que possibilite reinvestir os dividendos dessa atividade no fomento aos projetos nacionais. Tais projetos enfocariam a tecnologia dual, não somente em benefício da indústria, mas principalmente para reter o nosso caríssimo capital intelectual, que hoje povoa empresas no exterior ou trabalha em setores diversos daqueles para os quais nossos engenheiros e pesquisadores foram formados – entre eles: bancos e instituições financeiras, entidades não governamentais e similares.

Detalhe: esses especialistas são formados pelo Brasil, com o dinheiro dos impostos que todos nós pagamos.

A Força Aérea Brasileira, há tempos e com esforço de muitos, busca o entendimento de governos de que essa é a forma de solucionar a necessidade premente de explorarmos as potencialidades do nicho espacial, bem como a melhor maneira de obter recursos importantes não apenas para a sustentação do programa, mas também para desenvolver tecnologia própria, com o objetivo de preservar a soberania no espaço adjacente, quer na atmosfera ou fora dela.

Oxalá os esforços atuais sejam realmente concretizados, bastando para isso a compreensão governamental sobre a importância de enveredarmos seriamente nesse campo.

Portanto, não faltam soluções, inteligência, capacidade e vontade de tornar isso possível.

De uns tempos para cá, talvez o que tenha embotado a inspiração nacional para explorar o espaço seja a nossa timidez ao pensar...

Antonio Franciscangelis Neto é Tenente-Brigadeiro do Ar da Reserva, piloto de Caça, ex-Comandante do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro e ex-Secretário de Finanças da Aeronáutica.



A cavalgada patriótica paranaense de Santos-Dumont

Mário Nogueira Rangel



Em 24 de abril de 1916, Alberto Santos-Dumont chegou à Vila de Foz do Iguaçu vindo da Argentina. Ele saiu do Paraná 16 dias depois, em 9 de maio, de trem para São Paulo.

Na realidade, sua intenção era ficar pouco tempo, visitando apenas as cataratas, e depois voltar a Buenos Aires, onde embarcaria para o Rio de Janeiro. Ele já havia visitado as Cataratas do Niágara, na divisa entre Estados Unidos e Canadá, e tinha se encantado com essa beleza, cuja maior parte fica nos Estados Unidos, mas só é totalmente vista por quem está no Canadá.

Santos-Dumont voltava de uma longa viagem. Tinha passado meses nos Estados Unidos visitando fábricas de aviões de guerra produzidos em larga escala e vendidos à Inglaterra. De lá ele foi para o Congresso Pan-Americano de Aviação no Chile (passando pelo Canal do Panamá, inaugurado em 1914), aonde chegou em 1º de março de 1916 no navio Huasco, representando o Aeroclube dos Estados Unidos. Em Santiago, ele foi festivamente recebido pelo povo, contido com dificuldade pelos 400 policiais escalados para sua proteção. Depois do congresso, seguiu de trem para Buenos Aires, pelo Ferrocarril Transandino Central (http://www.bicusa.org/en/Project.Photos.10051.aspx), onde novamente recebeu festiva recep-

ção popular. Em 25 de março de 1916, Santos-Dumont esteve em Mar del Plata, cidade praiana ao sul de Buenos Aires, e datou e autografou uma foto em que está sorridente ao lado de duas elegantes mulheres.

Da capital portenha ele viajou para Puerto Aguirre (nome dado em homenagem à benemérita e linda senhora que financiou a abertura de caminho na mata para as cataratas do lado argentino, Victoria Aguirre Anchorena, foto em http://www. genealogiafamiliar.net/showmedia. php?mediaID=95&medialinkID=73), hoje Puerto Iguazu. O Rio Paraná tinha corredeiras impossíveis de navegar, mas vários navios a vapor viajavam por trechos dele (vide bibliografia). Santos-Dumont hospedou-se em hotel de Leandro Arechea e visitou as cataratas do lado argentino, onde foi procurado por uma delegação de brasileiros que o convidou a se transferir para o novo Hotel Brasil, na Vila de



Foto localizada pelo Dr. Oscar Fernández Brital, biógrafo e presidente da Academia Santos-Dumont/ Argentina

Foz do Iguaçu, inaugurado cinco meses antes — entre eles estava o prefeito Jorge Schimmelpfeng e o dono do hotel no Brasil, Frederico Engel.





À esquerda, Leandro Arechea, dono do hotel do lado argentino das cataratas, onde se hospedou Santos-Dumont, e Jorge Schimmelpfeng, prefeito de Foz do Iguaçu, que foi com acompanhantes convidar o inventor a se hospedar no Brasil

Santos-Dumont aceitou prontamente - ele tinha 42 anos de idade. No dia 24 de abril de 1916, preencheu o livro de hóspedes, indicando como destino o Rio de Janeiro. Na mesma página, os três hospedes anteriores eram um argentino, um alemão e um venezuelano; os onze seguintes eram um espanhol, cinco alemães, um inglês, um norte-americano, um paraguaio e dois brasileiros de Mato Grosso. O único que declarou a profissão foi um pastor, alemão. Entre os demais, provavelmente havia compradores de erva-mate, muito abundante na região. Esses dados constam da xerox enviada por dona Elfrida Engel Nunes Rios, filha do hoteleiro e terceira colocada no Concurso de Documentos Históricos de Santos-Dumont, que idealizei em nome do Aeroclube do Paraná em homenagem ao centenário de nascimento do inventor em 1973. Por sua participação, dona Elfrida foi ganhadora de uma viagem aérea pelo Brasil, com acompanhante. Ela enviou também uma carta manuscrita, um texto datilografado, algumas xeroxes de fotos e de carta de Jesus Val a seu pai. O primeiro e o segundo colocados enviaram, cada um deles, xeroxes de enorme quantidade de documentos, muitos até hoje não divulgados por biógrafos em livros e filmes, e receberam valiosos prêmios, incluindo viagem a Paris, dinheiro, relógio de ouro Cartier Santos e enciclopédias.





Dona Elfrida Engel Nunes Rios, terceira colocada no Concurso Documentos Históricos de Santos-Dumont, ao qual enviou xerox do livro de hóspedes do Hotel Brasil, de Foz do Iguaçu, com manuscrito do registro de Santos-Dumont, e cópia da carta de Jesus Val reclamando sobre a desapropriação de suas terras e depoimento pessoal dela. Na foto, ela ostenta a Medalha Santos-Dumont que ganhou da FAB







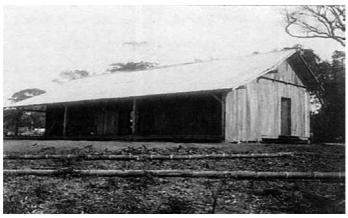
A estátua de Santos-Dumont em frente às cataratas foi erigida graças à campanha promovida por dona Elfrida. Frederico Engel era o pai de dona Elfrida e dono do Hotel Brasil, onde se hospedou Santos-Dumont (fotos da internet).



Mostrador do relógio de pulso de ouro produzido pela Cartier para Santos-Dumont e cujo uso ele popularizou na época em que se usavam relógios de bolso

No mesmo dia 24, foi feito um churrasco em homenagem a Santos-Dumont. À tarde, ele foi com acompanhantes a cavalo visitar as cataratas do lado brasileiro, a 18 quilômetros de distância, utilizando uma pequena trilha aberta na selva pelo dono do hotel, suficiente para passar uma carroça com turistas. As quedas d'água mais bonitas são argentinas, mas são vistas com total amplitude do

Brasil. Lá, Frederico Engel mantinha uma pequena filial – uma casa de madeira com dois quartos para hóspedes, onde pernoitaram duas noites, no mesmo local onde hoje se situa o Hotel das Cataratas.



Filial do Hotel Brasil, em frente às cataratas

Xeroxes de fotos do Hotel Brasil em Foz do Iguaçu e dessa filial foram anexadas como participação de dona Elfrida no concurso. Um artigo publicado na página 3 de http://www.histarmar.com. ar/InfHistorica/UptheAltoParana.htm contém um interessantíssimo relato bem ilustrado de uma viagem de Buenos Aires às cataratas, incluindo duas fotos dessa construção tiradas em 1904 por um milionário inglês, com a informação de que pertencia a Jesus Val.

Iguaçu, em tupi-guarani, quer dizer "água grande". Na região, segundo artigo da Folha de São Paulo, há 800 tipos de borboletas, 240 espécies de aves, 50 tipos de mamíferos, 70 espécies de peixes, 25 de anfíbios. Predominavam os pinheiros do Paraná, erva-mate, bracatinga e toda sorte de madeiras de lei. E, lógico, insetos, mosquitos, aranhas e cobras.

Quando admirava as magníficas cataratas – imensamente maiores e incomparavelmente mais bonitas que as Cataratas do Niágara, Santos-Dumont soube que as terras onde estavam pertenciam ao uruguaio Jesus Val, então residente na Argentina. Se Val quisesse, poderia proibir o ingresso de pessoas. Inconformado, Santos-Dumont

decidiu cancelar seu retorno via fluvial e marítima ao Rio de Janeiro e ir convencer o então presidente do Estado, Affonso Camargo, a desapropriar essas terras e criar um parque aberto ao público.

Foi informado, então, de que não havia rodovia, ferrovia ou navegação até Guarapuava. A única maneira seria viajar mais de 300 quilômetros a cavalo pelo aceiro protetor dos postes de telégrafo e telefones, instalados poucos anos antes pelo Exército no meio da floresta. Como os postes foram instalados em linha absolutamente reta, os fios ficavam sobre barrancos, morros, atravessavam pântanos e riachos, os muitos rios afluentes do Iguaçu (que nasce em Curitiba), etc. Inevitáveis os pernilongos, muriçocas e similares. Como a viagem seria de oeste para leste, haveria bem de frente pelas manhãs o sol, incomodando a vista, esquentando o chão da trilha e criando condições favoráveis ao encontro de cobras, especialmente as cascavéis, que, ao tocarem o guizo na cauda, apavoram os cavalos. Pelo caminho poderiam encontrar índios. Seria muito mais fácil enviar uma carta do Rio de Janeiro que chegaria de trem a Curitiba, mas não teria o mesmo efeito.

Na noite de 26 de abril, houve baile no Hotel Brasil em homenagem a Santos-Dumont. Na manhã do dia 27 de abril, quinta-feira, ele, o guarda-linhas e um soldado começaram a cavalgada de seis dias até perto de Guarapuava, aonde chegaram na tarde de 2 de maio, terça-feira, depois de pernoitarem uma noite em Laranjeiras do Sul. Santos-Dumont costumava viajar em primeira classe em navios de luxo e se hospedar nos melhores hotéis cinco estrelas nos muitos países em que esteve. Por isso, a cavalgada patriótica paranaense exigiu dele, por puro patriotismo, um esforço extraordinário.

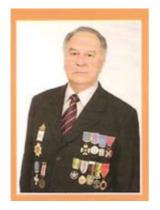
Daí para a frente, Santos-Dumont viajou de carro até Ponta Grossa e de trem até Curitiba. Quando chegou à capital paranaense, uma enorme multidão o esperava na estação ferroviária. Como depois foi também a Antonina e a Paranaguá, Santos-Dumont literalmente atravessou o Paraná do oeste ao mar. Em Curitiba, o inventor visitou o Collegio Santos-Dumont (há foto), o primeiro estabelecimento de ensino no Brasil com seu nome. No domingo, 7 de maio, acompanhado do presidente do Estado, Affonso Camargo, e do se-

cretário de Interior e Justiça, advogado Enéas Marques, assistiu a um jogo de futebol no estádio do Internacional Futebol Clube, hoje do Clube Atlético Paranaense, quando recebeu o título de sócio honorário do clube.



O presidente do Estado do Paraná, doutor Affonso Camargo, com Santos-Dumont em Curitiba (foto na internet). No dia seguinte, 8 de maio, no palácio do governo, Santos-Dumont o convenceu a desapropriar as terras de Jesus Val e criar o Parque Estadual ao lado das Cataratas do Iguaçu. Lei assinada pela presidente Dilma Rousseff em 2012 declara 8 de maio o Dia Nacional do Turismo em memória a essa reunião.

No dia 8 de maio de 1916, Santos-Dumont foi recebido no palácio pelo presidente do Estado e o convenceu a desapropriar as terras e criar um parque aberto ao povo. Oitenta dias depois, foi publicado o decreto de criação do Parque do Iguaçu, que em 1939 foi ampliado pelo presidente Getúlio Vargas para 185 mil hectares e é considerado patrimônio mundial pela UNESCO. Jesus Val não gostou e comentou o assunto em carta enviada ao dono do Hotel Brasil, cuja cópia foi anexada ao Concurso Documentos Históricos de Santos-Dumont em 1973. Em 9 de maio de 2012, foi publicada a Lei nº 12.625, que estabeleceu o dia 8 de maio como o Dia Nacional do Turismo em memória dessa reunião, como resultado de trabalho do professor Átila José Borges, de Curitiba.





À esquerda, o professor e oficial aposentado da FAB Átila José Borges, de Curitiba, que propôs ao deputado federal já falecido Max Rosenmann (à direita) criar lei para dar a Santos-Dumont o título de Pai do Turismo Brasileiro. Como outra personalidade já recebera essa honraria, a lei criou em 2012 o Dia do Turismo Brasileiro, homenageando a reunião do inventor com o presidente do Paraná, em 8 de maio de 1916, quando foi decidida a desapropriação da fazenda de Jesus Val e a criação do Parque Estadual de Foz do Iguaçu. O deputado Max Rosenmann, que era dono de uma joalheria, doou o relógio de ouro Cartier Santos como um dos prêmios do Concurso de Documentos Históricos, a meu pedido.

No dia 11 de maio de 1916, o jornal *O Estado de São Paulo* publicou entrevista feita na cidade de São Paulo com Santos-Dumont na véspera, na qual ele falou com enorme entusiasmo das cataratas e de sua pretensão de escrever um novo livro ilustrado sobre essa viagem. Santos-Dumont viajou de Curitiba a São Paulo de trem em vagão especial, como consta em notícia publicada no jornal *Correio de Castro* (PR) de 14 de maio de 1916, onde uma banda militar tocou em sua homenagem. Como Santos-Dumont era também fotógrafo, vamos esperar e torcer para que algum dia apareçam textos e fotos tiradas por ele e que sejam publicados. Recentemente, familiares encontraram os manuscritos de um livro inédito escrito por ele.

Santos-Dumont é, portanto, o idealizador do Parque, criado 23 anos antes de ter sido federalizado, graças à sua obstinada decisão de enfrentar enormes dificuldades para tratar pessoalmente do caso com o presidente do Paraná.

Apesar de ter ouvido discursos e de ter sido festejado por multidões por onde passou no Paraná, são conhecidas apenas quatro fotos, todas em Curitiba.

Bibliografia

BORGES, Átila José. **Santos Dumont no Paraná.** [S.l.]: [s.n.], [19--?].

BRITAL, Oscar Fernandez. **Yo, Santos-Dumont:** páginas sueltas de un diario apócrifo. Buenos Aires: Ediciones Del Candil, 2006. 179p.

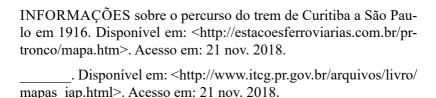
DEMARCAÇÃO da área é fruto de iniciativa de Santos Dumont. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 25 maio 2006. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/fsp/turismo/fx2505200612.htm. Acesso em: 26 jul. 2018.

DESTEFANI, Cid. Artigos. Gazeta do Povo, Curitiba, [s.d.].

DRUMOND, Cosme Degenar. **Alberto Santos-Dumont**: novas revelações. São Paulo: Editora de Cultura, 2009.

FOTOS de navios fluviais de passageiros. **Pesquisa FAPESP**, São Paulo, n. 128, out. 2006. Suplemento sobre Santos Dumont. Disponível em: http://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Listado-BuquesPaxFluviales.htm. Acesso em: 26 jul. 2018.

GARBIN, Luciana. A redescoberta de Santos Dumont. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 15 nov. 2015. Especial Santos-Dumont.



_____. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com. br/i/itarare.htm>. Acesso em: 21 nov. 2018.

RANGEL, Mário N. Concurso de documentos históricos de Santos Dumont: Elfrida Engel Nunes Rios, 3ª colocada, 1973. Disponível em:http://www.museuvirtualsantosdumont.com.br/assets/santos-dumont-no-parana%2C-1916.pdf. Acesso em: 26 jul. 2018.

SANTOS-DUMONT, Alberto. Conversando com Santos Dumont: entrevista de Santos Dumont ao Estado de São Paulo. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 11 maio 2016.

Mário Nogueira Rangel é pesquisador, piloto civil, foi diretor e presidente do Aeroclube do Paraná e criador do concurso Documentos Históricos de Santos-Dumont.



Adeus entre amigos

Wilmar Terroso Freitas

Em 2015, a Turma que ingressou na Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR) em 1965 produziu a sua revista – *A Turma Contacto 1965* –, comemorativa do Jubileu de Ouro, com os registros habituais de uma publicação desse tipo e também com testemunhos de colegas sobre fatos, circunstâncias e pessoas da Turma. São homens de hoje, que contam suas reminiscências e histórias de quando eram meninos há meio século.

Como membro da Turma e começando as pesquisas para elaboração da revista, iniciei lendo o jornal *O Albatroz* de julho de 1966, que era um órgão oficial da Sociedade Acadêmica da EPCAR. Entre vários artigos, piadas e poesias, chamaram-me a atenção dois textos de colegas que, de forma extremamente sincera e emotiva, expressavam seus sentimentos. Um estava sendo desligado do curso, despedia-se dos amigos da Turma. O outro continuava normalmente no curso, expressava-se com palavras de esperança e desejos de felicidade a todos os que, por diversos motivos, deixavam ou deixariam a Turma.

Entre muitos sentimentos, "causos" e histórias acontecidos na EPCAR, transcrevo os belos sentimentos daqueles dois jovens da turma Contacto 1965, com a certeza de que muitos de seus colegas também os sentiram naquelas circunstâncias em que se formavam os sentimentos de solidariedade, companheirismo e amizade que são próprios de todas as turmas.

Aos que ficam

Quisera eu não ter de escrever este artigo; quisera eu não ter que deixá-los. Mas, infelizmente, não há tempo para sentimentalismos e, sim, para realidades, pois, após um ano e quatro meses de luta, deixo-os e sigo apenas com meu ideal: Aviação! Porém, Aviação Civil, pois a militar não é para mim.

Infelizmente, chegou a hora de dizer-lhes adeus! Mas não é um adeus e, sim, um até breve mais longo, pois entre nós jamais haverá adeus, porque sempre estaremos juntos.

Em cada gesto de vocês, estarei presente, e em cada gesto meu, vocês estarão ligados a mim. Em cada formatura, cada desfile, cada aula, cada "suga"¹, cada disputa, estarei entre vocês. Estou de partida, mas ficarei sempre aqui.

Estou deixando-os, mas levarei todos comigo. Por onde eu andar, lá os terei ao meu lado, em todas as horas — boas e más —, porque são uma parte de mim, um pedaço do meu coração.

Aqui, nesta querida Escola, deixo inúmeros irmãos que me acompanharam durante longo tempo: companheiros de tristezas, de sofrimentos, de alegrias, homens verdadeiros, homens que guiarão o Brasil de amanhã.

Dentro de poucos anos, o Brasil será entregue em nossas mãos: Oficiais, Deputados, Engenheiros, Advogados, e tenho a certeza de que será um Brasil tranquilo, será um Brasil seguro!

Avante, colegas; lutemos e vençamos, pois somos o destino do Brasil de amanhã!

Aluno 65-304 Estrázulas – julho 1966

Aos que foram

Desce inexoravelmente o véu da noite, deixando rubro o horizonte e, lá desenhado, o recorte impreciso das montanhas; tudo é vago e melancólico. Vejo tristeza e melancolia onde quer que pousem meus olhos. Divago e vejo o passado, os risos, as brincadeiras; tudo é tão longínquo. Olho para dentro do meu peito e vejo apenas a negra imagem da saudade e a dor causada por estar desprendendo do nosso coração um pedaço; pedaço este que cada um que parte leva. Eles foram, mas ficaram; ficaram na mente de cada um de nós,

¹ Apelido que os alunos atribuíam à Educação Física.

marco indelével de pura amizade. Tento dizer adeus, mas não posso; esse adeus não existe, pois sempre estarão conosco em tudo que fizermos na nossa faina diária.

Lembro os nomes... cada nome uma lágrima, cada nome um sofrimento; vidas diferentes que a nós se uniram e que hoje nos deixam, levando consigo um pedaço de nossa vida. Brito, Estrázulas, Pato, Monção, Nunes e tantos outros, incontáveis, porém inesquecíveis. Nunca nos esqueceremos de você, pois, a cada passo que dermos, cientes estaremos de que você nos olha, de que você nos aplaude.

Mais tarde, como homens maduros, com nossa família, nossos deveres cumpridos e a cumprir, abraçar-nos-emos conscientes de que está em nossas mãos um Brasil melhor para nós mesmos e para nossos filhos.

Sem importar onde for trabalhar, lembre-se, colega que parte: o Brasil precisa de você. E eu... confio em você...

Aluno 65-337 Saldanha – julho 1966

Aquelas palavras, singelas, francas e honestas, traduziam muito sobre a natureza do jovem *in natura*, sem a veste da vaidade, da inveja e do mal que passa a isolar o homem mais velho contra o seu semelhante. Ambos também falavam sobre patriotismo, pois, nas escolas militares, os sentimentos de amizade, fraternidade e patriotismo são muito comuns, e o "desligamento do curso", quando acontece até hoje, em várias circunstâncias, é sentido como perda, tanto pelos que ficam, como pelos que partem. Ao buscar contato com o aluno 65-304 Estrázulas, soube de seu falecimento em 3 de novembro de 2016 e encontrei uma citação de seu nome da *Equipe Projeto Unipatas*² com a seguinte homenagem póstuma:

² O projeto de extensão Unipatas é social e educacional e visa conscientizar as pessoas sobre a proteção dos animais. Desenvolve ações nas escolas da cidade (Itaqui/RS) para tentar conscientizar as pessoas quanto ao bem-estar e à proteção dos animais www.unipatas.com.br.

Homenagem póstuma ao colunista Antônio Paulo Estrázulas

Acima de qualquer matéria está aquilo que é eterno e que realmente tem o verdadeiro valor... quando dizemos que amamos alguém, é este ser... É o Ser Eterno que amamos e que se conecta em nossos corações. Esta conexão dura eternamente, porque tudo que é tocado em nosso coração, através do Amor de Deus, dura eternamente, e basta um segundo para que se torne eternizado! Antonio Paulo Figueiredo Estrázulas, impossível não reconhecer que foi um maravilhoso pai, amigo, companheiro, homem, Ser... ele sempre queria ajudar a todos, abraçar o mundo... Como homem, era impossível, mas agora, como um Anjo Azul, ele poderá abraçar todos nós com seu Amor e incluindo o Planeta inteiro, cujo amor era inigualável! Eterno Antonio, teus filhos, teus amigos, teus colegas e familiares, agradecemos por teu Amor, teu singular! Voe, voe, pois tu és uma verdadeira Águia de Luz! Equipe Projeto Unipatas

Quanto ao aluno 65-337 Saldanha, prosseguiu regularmente na carreira de Oficial Aviador, sendo hoje o Coronel-Aviador Reformado Aramis Omar Saldanha, que ainda lembra aqueles momentos na EPCAR e a bela mensagem de incentivo e patriotismo que sentiu e transcreveu em palavras no Albatroz, republicadas 50 anos depois.

Wilmar Terroso Freitas é Major-Brigadeiro do Ar Reformado e Presidente da Associação Brasileira de Equipagens da Aviação de Patrulha (ABRA-PAT).

Biblioteca Ten Brig Moreira Lima

Nair de Laia

DOAÇÕES RECEBIDAS PELO INCAER

Continuamos a receber diversas doações de amigos da Força Aérea, que nos ajudam a completar e enriquecer nosso acervo.

Bruxas da Noite

Carlos Darós e Ana Daróz

Esta é a fascinante história de mulheres aviadoras que lutaram pela União Soviética na Segunda Guerra Mundial. Essas jovens garotas se uniram aos Aeroclubes nos anos de 1930. Para muitas delas, o sonho de voar foi estimulado por Marina Raskova, uma famosa aviadora da União Soviética. As garotas de Raskova, como ficaram conhecidas, escreveram nos céus da Europa uma página de sacrifício e coragem. Este livro é um tributo a essas pioneiras que, em nome de seu país, ultrapassaram barreiras, quebraram paradigmas e abriram novos caminhos às gerações posteriores.



A Aviação de Taubaté e os 25 Anos do Aeroclube Regional

Cesar Rodrigues e Carlos Caetano Florentino

Este livro é uma síntese sobre o processo histórico da aviação na cidade de Taubaté, por meio de entrevistas e pesquisas em livros e jornais, trazendo ao nosso conhecimento relatos sobre as pioneiras aviadoras Joaninha e Elisa Braga. É também um marco do Jubileu de Prata de criação do Aeroclube Regional de Taubaté, que resultou numa entidade de fomento à prática da arte de voar.



A Aviação em Lorena: Traços Históricos

Cesar Rodrigues da Costa

Este livro foi escrito tendo por base a memória afetiva do autor, apoiada por leitura, pesquisa documental e entrevistas sobre Aviação. Desta forma, fica o registro para a história da Aviação, especialmente da cidade de Lorena.



Vou Ali. Já Volto: o Voo Transatlântico do Avião Jahú Cesar Rodrigues da Costa

Este livro comemora os 90 anos da travessia do Oceano Atlântico pelo hidroavião Jahú, sob o comando do aviador brasileiro João Ribeiro de Barros. Uma história de dificuldades, angústias, disputas, superação, sabotagem. Enfim, uma aventura



Clube do Livro

O Clube do Livro é responsável por vender e distribuir obras de autores civis e militares publicadas pelo INCAER, ou com a sua chancela, sob o título de "Coleção Aeronáutica".

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

A venda de livros é feita por preço de custo na sede do INCAER: **Praça Marechal Âncora, 15-A - Centro**

Rio de Janeiro - RJ - CEP 20021-200

pelos telefones: (21) 2101-6125 / 2101-6559

ou pelo correio eletrônico: clubedolivro.incaer@fab.mil.br

Nair de Laia é Bibliotecária, Chefe da Biblioteca Ten Brig Moreira Lima do INCAER.



Coleção Aeronáutica

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.
- VOL. 5 Janeiro de 1956 a dezembro de 1966 Da Posse do Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira até às vésperas da reforma administrativa.

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 (ESGOTADO)
- 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/14 GAv Marion de Oliveira Peixoto
- 14 Alberto Santos-Dumont Oscar Fernández Brital (ESGOTADO)
- 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
- 26 Geniais Inventores: Brasileiros à frente do tempo Rodrigo Moura Visoni

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 (ESGOTADO)
- 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 (no prelo)

Opúsculos publicados pelo INCAER

- 1 Eduardo Gomes Patrono da Força Aérea Brasileira. 1987 / 2 / Ed: 2007
- 2 Nelson Freire Lavenère-Wanderley. 1987 / 2ª ed: 2015
- 3 Antonio Guedes Muniz Pioneiro da Indústria Aeronáutica Brasileira. 1988
- 4 Armando Figueira Trompowsky de Almeida Consolidador do Ministério da Aeronáutica. 1988
- 5 Augusto Severo de Albuquerque Maranhão Mártir da Tecnologia Aeronáutica. 1988
- 6 Henrique Raymundo Dyott Fontenelle O Grande Comandante da Escola dos Afonsos. 1988
- 7 Santos Dumont O Pai da Aviação. 1988
- 8 Ruben Martin Berta, 1988
- 9 Bartolomeu Lourenço de Gusmão Precursor da Aeronáutica. 1988 / 2ª ed: 2009
- 10 Eduardo Pacheco Chaves Pioneiro da Aviação Brasileira. 1988 / 2ª ed: 2014
- 11 Joaquim Pedro Salgado Filho Primeiro Ministro da Aeronáutica. 1988 / 2ª ed: 2009
- 12 Lysias Augusto Rodrigues Preconizador do Ministério da Aeronáutica. 1988 / 2ª ed: 2008
- 13 Hélio Smidt Pioneiro da Aviação Comercial Brasileira. 1990
- 14 Henrique Fleiuss. 1990
- 15 Paulo de Oliveira Sampaio. 1992
- 16 Brig do Ar Nero Moura. 1995 / 2^a ed: 2010 / 3^a ed: 2015
- 17 Ten Brig Araripe Macedo. 1995
- 18 História do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Flávio José Martins -1986 a 1996 10 Anos - Edicão Comemorativa. 1996 / 2ª Ed: 1998
- 19 A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul. 2008
- 20 A Saga do Correio Aéreo Nacional. 2008
- 21 O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932. 2008
- 22 Marechal-do-Ar Casimiro Montenegro Filho. 2008
- 23 A participação da Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial. 2009 / 2ª ed: 2015
- 24 La Fuerza Aérea Brasileña durante La II Guerra Mundial. 2009
- 25 Ten Brig do Ar Deoclécio Lima de Siqueira Sua Vida e Sua Obra. 2009
- 26 Ten Brig do Ar João Camarão Telles Ribeiro. 2009
- 27 Discurso proferido pelo Cel Av Manuel Cambeses Júnior ao assumir a Cadeira nº 9 do Conselho Superior do INCAER. 2009

- 28 Marechal-do-Ar Márcio de Souza e Mello Um Notável Cidadão Brasileiro. 2010
- 29 Maj Brig Ar Dionísio Cerqueira de Taunay Patrono da Aviação de Patrulha. 2013
- 30 Dimitri Sensaud de Lavaud O Primeiro Voo no Brasil e na América Latina. 2013
- 31 Centro de Formação de Pilotos Militares 1970-1973. 2013
- 32 Ten Brig do Ar Moreira Lima O Ministro Conciliador. 2014
- 33 Escola Brasileira de Aviação A Primeira Experiência da Aviação Militar no Brasil (1914). 2014
- 34 The Participation of the Brazilian Air Force in World War II. 2015
- 35 Charlos Astor Pioneiro do Paraquedismo e da Ginástica Acrobática no Brasil. 2015
- 36 O Catalina no Brasil. 2015
- 37 Sou o Hoje, o Amanhã: a Intendência da FAB e o seu Patrono. 2015
- 38 A Saga dos Guerreiros Polivalentes. 2015
- 39 Disciplina, Amor e Coragem é o Lema do Nosso Sucesso! (EEAR). 2016
- 40 "Olho Nele" Esquadrilhas de Ligação e Observação Vigília Constante em Defesa da Pátria. (ELOS). 2016
- 41 Linces: Olhando Além do Horizonte. 2016.
- 42 Construção Aeronáutica no Brasil. 2017
- 43 Os Balões de Observação na Guerra do Paraguai. 2017
- 44 Defendendo na Terra o Domínio do Ar (INFANTARIA). 2017
- 45 Dó, Ré, Mi, FAB nas Asas do Universo Musical. 2017
- 46 Projeto RONDON A Força Aérea Brasileira integrando o Brasil. 2017
- 47 O Céu É Nosso! A Defesa Aérea Brasileira. 2018
- 48 RADAM e DINCART: a Importância da FAB na Cartografia Nacional. 2018
- 49 Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont: 80 anos. 2018

Projeto Memória (DVD)

- 1 Ten Brig Ar Rodolfo Becker Reifschneider; Maj Brig Ar Tércio Pacitti; Ten Brig Ar Octávio Júlio Moreira Lima; Ten Brig Ar Sócrates da Costa Monteiro; Maj Brig Ar Oswaldo Terra de Faria.
- 2 Ten Brig Ar Paulo Roberto Coutinho Camarinha; Ten Brig Ar Humberto Zignago Fiuza; Ten Brig Ar Mauro José Miranda Gandra; Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes; Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota.

- 3 Ten Brig Ar Pedro Ivo Seixas; Maj Brig Ar Jorge Brandão de Souza Filho; Ten Brig Ar Cherubim Rosa Filho; Ten Brig Ar Walter Werner Bräuer; Maj Brig Ar Mário Bretanha Galvão.
- 4 Maj Brig Ar Rui Barbosa Moreira Lima; Maj Brig Ar José Rebello Meira de Vasconcelos.
- 5 Ten Brig Ar Sérgio Xavier Ferolla; Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista; Maj Brig Ar Silas Rodrigues; Brig Araguaryno Cabrero dos Reis.
- 6 Ten Brig Ar João Soares Nunes; Maj Brig Ar Enio Russo; Brig Clovis de Athayde Bohrer.
- 7 Ten Brig Ar Alfredo Henrique de Berenguer César; Ten Brig Ar Henrique Marini e Souza; Brig Marion de Oliveira Peixoto.
- 8 Ten Brig Ar Fernando de Almeida Vasconcellos; Maj Brig Ar Luiz Antonio Cruz; Brig Tarso Magnus da Cunha Frota.
- 9 Ten Brig Ar João Felippe Sampaio de Lacerda Junior; Maj Brig Ar Umberto de Campos Carvalho Netto; Maj Brig Ar Emilio José Fonseca.
- 10 Ten Brig Ar Hugo de Miranda e Silva; Ten Brig Ar Cleonilson Nicácio Silva; Maj Brig Ar José Elias Matieli.
- 11 Ten Brig Ar Reginaldo dos Santos; Maj Brig Ar Hugo de Oliveira Piva.
- 12 Eng Ozires Silva.
- 13 Ten Brig Ar José Américo dos Santos; Ten Brig Ar William de Oliveira Barros.
- 14 Ten Brig Ar Rodopiano de Azevedo Barbalho; Maj Brig Ar Cezar Ney Britto de Mello; Maj Brig Ar Carlos Alberto Martins Cavalheiro.
- 15 Ten Brig Ar Ronald Eduardo Jaeckel; Ten Brig Ar Nelson de Souza Taveira.
- 16 Maj Brig Ar Manoel Carlos Pereira; Maj Brig Ar Adalberto de Rezende Rocha.
- 17 Ten Brig Ar Paulo Roberto Borges Bastos; Maj Brig Ar Marcus Vinicius Pinto Costa.
- 18 Brig Wilson Antunes Pereira; Maj Brig Ar Walacir Cheriegate.
- 19 Maj Brig Ar Eliseu Mendes Barbosa; Maj Brig Ar Wilson Freitas do Valle.
- 20 Brig Luiz Carlos Baginski Filho.
- 21 Maj Brig Ar Paulo Jorge Botelho Sarmento; Brig Zilson Luiz Pereira Cunha.
- 22 Brig João Evangelista Fontes; Brig Lucilo Correa de Araújo.
- 23 Maj Brig Ar Washington Carlos de Campos Machado.
- 24 Gustavo Eugênio de Oliveira Borges Os Primórdios do Sistema de Proteção ao Voo.
- 25 Ten Brig Ar Rodolfo Becker Reifschneider Os Primeiros Dias na Escola de Aeronáutica.

- 26 Maj Brig Ar Normando Araújo de Medeiros.
- 27 Maj Brig Ar Venâncio Grossi.
- 28 O Treinamento Simulado de Voo na Escola de Aeronáutica SO Qat Lt Arcílio Parizi.
- 29 Os Primeiros Anos da Aviação Embarcada Brig Ar Refm Paulo Coutinho de Assis.
- 30 Maj Brig Int Refm Nebar Guillem Baltoré.
- 31 Maj Brig Int Refm Denizart Lustosa Ribeiro.
- 32 Cel Av Refm Ivan Trompowsky Douat Taulois A Implantação do Mirage III no Brasil.
- 33 Maj Brig Ar José Maria Custódio de Mendonça A Evolução do Transporte Aéreo Militar na FAB.
- 34 Cel Av Refm Ivan Janvrot Miranda As Raízes do Programa Espacial Brasileiro na FAB.
- 35 Cel Av Refm Ajax Augusto Mendes Corrêa Reminiscência sobre a Carreira e a Aviação de Transporte da FAB.
- 36 Cel Av Refm Irineu Rodrigues Neto Reminiscência sobre a Escola de Aeronáutica, a DEPV e a DIRMA.
- 37 Cel Av Refm Renato Paiva Lamounier.
- 38 Cel Av Refm João Fares Neto.
- 39 Maj Brig Med Refm Ricardo Luiz de Guimarães Germano.
- 40 Maj Brig Ar Refm Mayron dos Santos Pereira, Cel Av Refm Paulo Sérgio Barbosa Esteves e SO BCO Refm Mardem Lúcio Matos – Primórdios da Inspeção em Voo.

Pedidos ao:

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA Praça Marechal Âncora, 15-A, Centro - Rio de Janeiro - RJ Cep: 20021-200 - Tel: (21) 2101-6125

Internet: www.incaer.aer.mil.br e-mail: incaer@fab.mil.br