

MARINHA

Coordenador: Ten A. BRANDÃO DE FREITAS

FORRESTAL — O GUARDIÃO DO MEDITERRÂNEO

MAXIME RENO
(De "Aviation")

Sete horas e trinta minutos. A cidade de Cannes, ainda adormecida, parece uma cidade morta, com aspecto de um cenário de teatro, ou lembrando as primeiras imagens de um romance policial. O mistério oculta-se em cada canto de rua. Entretanto, ninguém será encontrado morto à beira-mar, uma faca enterrada entre os ombros. Dentro de alguns instantes, Cannes vai reanimar-se, reviver. Quando isso acontecer, entretanto, a massa imponente do "Forrestal" terá desaparecido sem ruído de sereias, sem cenas de adeuses. Porque o "Forrestal" não tem pôrto, base fixa. Seu campo de ação é o Mediterrâneo — um Mediterrâneo que ele percorre sem cessar, em todos os sentidos, a trinta e cinco nós por hora.

Reabastecido de víveres e combustível, em pleno mar, pelos navios especiais de abastecimento, o "Forrestal" é uma ilha móvel. Um pedaço de terra americana destacado do continente para assegurar a paz do mundo livre, e, portanto, o futuro dos Estados Unidos e da Europa.

— À medida que navegamos para o largo, faço a primeira refeição na mesa dos oficiais. O serviço é impecável, desempenhado por negros vestidos de branco. Vem música pelos alto-falantes, e a impressão é de que o navio se encontra em total imobilidade. Entretanto, as duas âncoras de trinta toneladas cada uma foram suspensas, e as sessenta mil toneladas do navio entraram em movimento.

Às nove horas, ruídos surdos, a que se seguem vários outros: as primeiras catapultagens. Tudo se passa lá em cima, por sobre nossas cabeças, na pista batida pelo vento. O "Forrestal" não é apenas um navio: é uma base aérea flutuante. Cento e trinta pilotos conduzem oiten-

ta aparelhos. A equipagem compreende quatro mil homens, o que perfaz trinta homens para cada piloto.

Tudo se passa em calma e em ordem, sem precipitações. Sente-se que as máquinas e os homens se movimentam, que o "Forrestal" está em alerta contínua. Onde está? Onde vai? Onde estará amanhã? Que missão receberá? Somente o almirante Griffin, que comanda a quarta divisão de porta-aviões, compreendendo o "Forrestal" e o "Randolf", poderia responder a essas perguntas.

Todos os que não estão sobre a pista ou nas torres de controle — isto é, cerca de três mil e quinhentos homens — trabalham na carcassa gigantesca de aço do "Forrestal". O ar é condicionado. Dois mil e trezentos aparelhos telefônicos fazem a interligação dos diversos setores. Cada dia, doze mil refeições são servidas.

Para ter uma idéia da ordem de grandeza do "Forrestal", é bom saber que um oficial designado para nele servir, precisa de cinco dias para orientar-se e aprender o caminho do restaurante, de seu camarote, da barbearia, da sala de descontaminação atômica, das tipografias, das capelas, das salas de cinema, dos locais onde se encontram os aparelhos de televisão. O "USS Forrestal" possui sua própria estação de televisão, e vinte e três receptores existem no navio. As transmissões realizam-se à noite. Um oficial do serviço de imprensa lê as notícias, e, em seguida, programas em filmes são transmitidos.

Subo e desço escadas rolantes, outras fixas e estreitas. Para começar, a visita convencional: sala de repouso para os marinheiros que trabalham à noite, refeitório, descida às máquinas, subida à torre de controle, onde sou apresentado ao comandante do navio, Capitão Allen M. Schinn, que, de sua cadeira giratória, supervisiona atentamente as decolagens e aterrissagens. Começo a fazer perguntas ao oficial que me acompanha, Felstiner. Essa massa vibrante de aço, cuspidor aviões capazes de lançar projetis e mísseis de toda espécie, dotada de uma forte artilharia antiaérea, é vulnerável? O "Forrestal" não será apenas um objeto curioso, cuja utilidade, amanhã, numa guerra atômica, pode ser contestada?

— As lições do passado — responde meu interlocutor — ensinaram aos norte-americanos que os porta-aviões são unidades navais extraordinariamente elásticas, utilizáveis em todas as espécies de conflitos. De 1941 a 1945 — contra os japoneses; de 1947 a 1949 — contra os chineses na Coreia. É preciso não esquecer de que as bases estratégicas terrestres americanas são geograficamente conhecidas por nossos possíveis inimigos. Essas bases podem ser destruídas por armas atômicas. Um porta-aviões é uma base aérea móvel, o que constitui uma grande vantagem. Essa base não pode ser marcada sobre um mapa, uma vez que se desloca continuamente; e possui todas as facilidades de uma base terrestre.

— Essa base assegura sua própria defesa contra os aviões, as armas atômicas e os submarinos?

— Sem dúvida.

— E poderá receber os mais modernos aviões — os de amanhã?

— Pode.

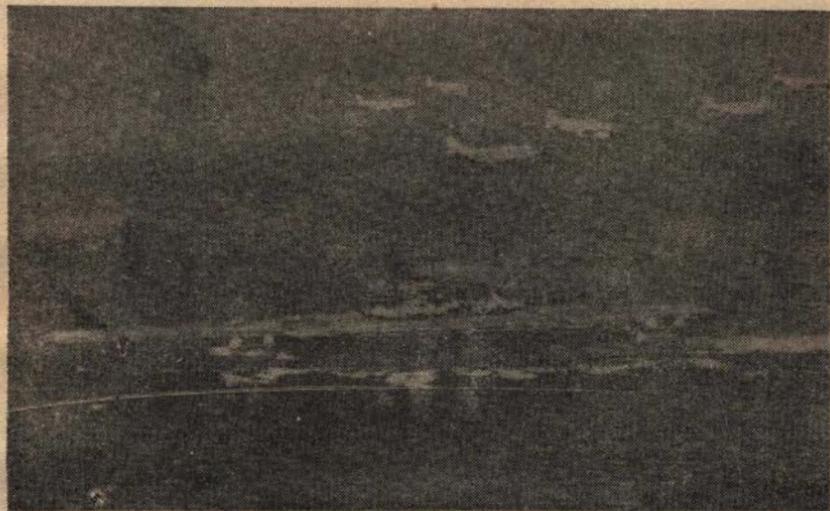
A visita continua. Subidas, descidas, subidas, subidas. É tudo uma questão de hábito. Ao cabo de duas ou três horas, já estou andando como marinheiro. De repente, desembocamos num hangar imenso, onde são revisados os aviões. Lá está o F3 H-2, "Demon", o F4 D-1, "Skyray", o F8 U-1, "Crusader", o F9 F-8, "Cougar", o A4 D-1, "Skyhawk". Quatro elevadores gigantescos permitem a subida dos aviões para a pista, ou sua descida para o hangar. O mecânico Patton, de vinte e dois anos,

originário da Flórida, presta-me informações: a equipe de mecânicos responsável por cada avião compõe-se de um chefe, dois mecânicos de primeira classe, um de segunda classe e quatro de terceira. Cada avião, acrescenta, é pilotado sempre pelo mesmo piloto. Todos os serviços de reparo e revisão são feitos a bordo. Entretanto, está prevista uma base terrestre em Nápoles, para os reparos mais importantes.

- Há quanto tempo está na Marinha?
- Há cinco anos.
- Começou então aos dezessete anos?
- Sim.
- Qual o maior espaço de tempo que já passou no mar?
- Quarenta e quatro dias.

Passo por homens vestidos de vermelho, verde, amarelo, azul. O Tenente Felstiner explica:

— Os homens vestidos de vermelho são responsáveis pelo reabastecimento dos aparelhos.



— Uma pergunta: quantos postos de serviço existem no "Forrestal"?

— Quarenta e oito.

O oficial continua:

— Os homens de verde são responsáveis pela catapultagem dos aviões, os de azul pela arrumação dos aparelhos, os de marrom pela mecânica e pela revisão, os de amarelo, pela pista.

Estamos em alto-mar. Dois destróieres seguem nossa esteira. Um deles aproxima-se do "Forrestal" para se reabastecer de combustível. A música do porta-aviões, durante esse tempo, toca para os marinheiros do destróier canções que não são ouvidas por ninguém, pois o vento sopra terrivelmente forte.

Pouco importa — a tradição foi respeitada.

"BRIEFING" E CATAPULTAGEM

Feito para tomar parte em toda espécie de conflito, inclusive a guerra fria, o "Forrestal" precisa possuir, para fazer face a qualquer ataque, ou para atacar, aviões de bombardeiro, de caça, de reconhecimento e de observação. Número de esquadrilhas: oito. Três de bombardeio, duas de caça, três de reconhecimento e observação no mar. As esquadrilhas de bombardeio são equipadas, a primeira, com aviões "Skywarriors" A3 D-2, a segunda, com "Skyhawk" A4 D-1, a terceira com "Skyraiders" AD-6. As esquadrilhas de caça têm aviões F4 D-1 "Skyray" e F8 U-1 "Crusader". As de reconhecimento e observação, F9 F-9 e AD-W. Número de aviões: oitenta. Os aparelhos que acabam de voar são descidos imediatamente para o hangar, enquanto sobem os que vão levantar vôo; o vaivém é contínuo, pois o "Forrestal" está sempre alerta.

"Briefing": uma sala comprida, estranhamente parecida com um cinema ou teatro. Pilotos dormem. O Capitão Hoop come um sanduíche de onde emerge uma folha de alface, o navegador-bombardeador Campbell estuda os mapas. O metralhador Wheaton fuma um cigarro.

O oficial que faz o "briefing" (designação de tarefas) convida as equipagens a se aproximarem, de maneira que cada um compreenda bem o que vai ser dito. Começa o "briefing":

— A primeira esquadrilha do grupo de bombardeio sai. Aparelhos: A3 D "Sykwarrior". Designação da esquadrilha: VA H-5. Missão: treinamento, vôo de formação tiro real ao largo para verificação do bom funcionamento das armas de bordo. Hora de partida: onze horas e trinta minutos. Chefe de patrulha: capitão Hoop. Hora de volta: quatorze e vinte e dois minutos. Aeroportos mais próximos: Nice, Hyères, Mairgnane. Ângulo pelo qual os aviões "tomarão" o navio: cento e cinquenta graus.

O capitão Hoop deixa seu lugar, coloca-se à frente das equipes e fala, dando ordens, repetindo senhas de vôo.

As informações de meteorologia são escritas num quadro. O espetáculo termina, a sala se esvazia. Tomamos direções opostas: pilotos, bombardeadores e metralhadores dirigem-se para as carlingas, o tenente Felstiner e eu vamos para a torre de contrôle.

Visto por trás dos visores, o mar parece quase amarelo. O "Forrestal" muda de rumo, deixando atrás dêle uma trilha comprida sobre a água. O teto está baixo, o céu cinzento. Um fotógrafo, máquina em punho, fotografa todas as partidas e chegadas. Em torno de nós, mesas; sobre as mesas, mapas. À minha esquerda está o comandante Allen Schinn, sentado em sua cadeira giratória. Na pista, grande animação. Homens correm, fugindo ao escapamento dos reatores. Os aviões manobram, antes de tomarem posição de vôo. Uma tela de metal eleva-se: é sobre ela que vai se quebrar o calor produzido pelos reatores. Um ruído; depois, nada durante alguns segundos. Um marinheiro levanta o braço. Os reatores rugem de novo. Lançado, o aparelho eleva-se no ar e desaparece rapidamente. A placa de proteção vira e entra na carcaça do navio. A operação recomeça.

A pista do "Forrestal" mede trezentos e dezesseis metros de comprimento por setenta e cinco de largura. Oferece grande segurança, e permite que aparelhos sejam catapultados enquanto outros aterrissam na extremidade da pista. Quatro catapultas acionadas a vapor, com duzentos pés de comprimento, permitem que os jatos atinjam elevadas velocidades de lançamento.

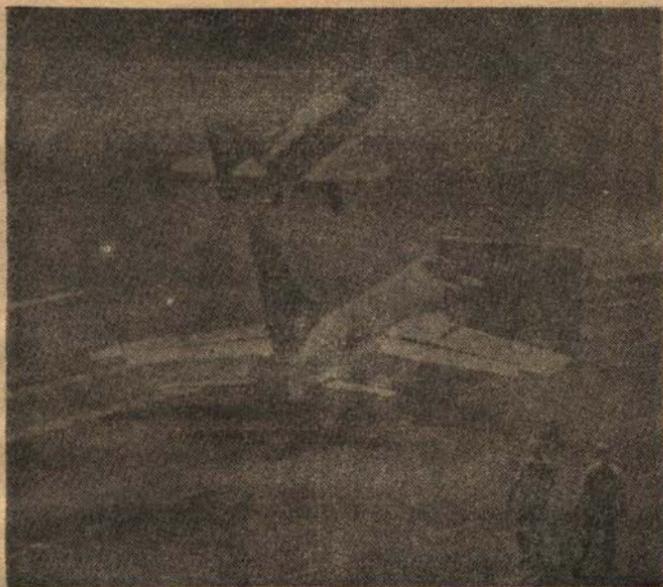
Mecânicos, homens de pista, as roupas infladas pelo vento, repetem os mesmos gestos e correm para proteger-se contra o calor dos jatos. Os

vôos se sucedem, e todos os aparelhos decolam impecavelmente. Para facilitar as decolagens, o "Forrestal" manobra de novo, procurando o vento pela proa. A massa enorme de aço deixa-se conduzir com uma facilidade surpreendente.

ATERRISSAGENS E TIRO DCA

Sob a pista, prossegue a vida de três mil e quinhentos homens. Alto-falantes espalham fragmentos da Nona Sinfonia de Beethoven. As vezes, há um leve balanço do navio, quase imperceptível. É quase meio-dia.

Dirigimo-nos para a sala de jantar. Enquanto como, penso que a América apresenta para os estrangeiros uma imagem que não merece. Os marinheiros e pilotos são amáveis. Em terra, saído da carcaça do "Forrestal", ou de outro navio, o americano torna-se de novo um assunto controverso: procura conhecer e compreende o país que visita, mas suas maneiras nem sempre coincidem com a perfeita cortesia que o caracteriza quando está a bordo, e, penso, também quando está nos Estados Unidos.



Um Douglas A4D-1 "Skyhawk" deixa a pista, enquanto um "Grumman F11F-1 "Tiger" se prepara. A chapa negra que se vê protege contra o jato

Bebo o café e acendo um cigarro. De súbito, um oficial se aproxima do tenente Felstiner e fala com êle. O tenente volta-se para mim e pergunta:

- Quando deseja ver o almirante ?
- Quando o almirante o desejar.
- Não, é melhor marcar uma hora.
- Digamos quinze horas.
- Muito bem.

Eram quatorze horas. Dentro de vinte e dois minutos deveria pousar o primeiro "Skywarrior". Levantamo-nos da mesa e seguimos em direção à passarela superior. Hesitante, o sol procurava perfurar as nuvens. Na pista, a mesma animação matinal. Um homem na carlinga de cada aparelho. Bandeirolas de cores variadas agitam-se ao vento: cada uma tem para os destróieres da escolta uma significação especial.

Um novo sistema de navegação eletrônica permite ao capitão Hoop conhecer, do alto, sua posição em relação ao navio.

Os primeiros aparelhos rodam em tórno do "Forrestal". Um deles destaca-se dos demais, perde altitude, aproxima-se da ponte. O piloto abaixa o gancho de retardamento, que se prende num dos cabos da pista. O "Skywarrior" detem-se. Seus reatores ainda rugem, mas pouco importa, a fera está aprisionada. Um marinheiro precipita-se para soltar o cabo, e o avião toma posição para permitir que outro "Skywarrior" aterrisse, o que acontece apenas alguns segundos após.

O sistema de freiagem é constituído por seis cabos dispostos na parte traseira da ponte. Quando o avião se aproxima da pista, o piloto solta um gancho existente na cauda do aparelho. O gancho prende-se num dos seis cabos, cuja elasticidade varia de acôrdo com o pêso e a velocidade do avião. Essa elasticidade é controlada mediante um sistema hidráulico.

Se o piloto não consegue aterrisar, resvalando o gancho pelos cabos sem prender-se a nenhum deles, o avião prossegue caminho sôbre uma parte oblíqua da pista, retoma velocidade e torna a levantar vôo.

— Uma das particularidades do "Forrestal" — diz-me o tenente Felstiner — é que seus quatro ascensores são laterais, o que deixa a pista permanentemente livre. Nos antigos porta-aviões, o elevador levanta o avião exatamente no meio da pista, o que perturbava consideravelmente o tráfego.

São quase quinze horas. Deixamos a passarela, descemos escadas de ferro, atravessamos corredores.

No alto-falante, uma voz dá uma ordem de exercício: "Um avião inimigo transpôs as linhas de defesa e se aproxima do navio. Artilheiros a postos".

Quando entrei na sala do vice-almirante Griffin, tôda a artilharia antiaérea do "Forrestal" estava em estado de alerta.

CHÁ COM O ALMIRANTE

Uma sala simples, tapête vermelho, grande mesa, um retrato do Secretário de Estado John Forrestal, sôbre a mesa um retrato de um rapazola: o filho do vice-almirante Griffin.

Levantando-se, o almirante aperta-me a mão — um apêrto de mão que revela um homem leal. Tendo combatido no Pacifico, na última guerra, o almirante Griffin, homem sôbre quem pesam grandes responsabilidades, é de uma simplicidade extraordinária.

— Sente-se, por favor.

Depois de alguns segundos de silêncio, pergunta-me:

— Que prefere, chá ou café?

— Chá.

Agradeço primeiramente ao almirante sua hospitalidade. E não lhe escondo minha alegria de rever o "Forrestal" em alto mar, em estado de alerta.

— Que desejaria saber, além do que já lhe informaram?

Nesse momento preciso, a artilharia foi desencadeada. O almirante olha-me, sorrindo. Está satisfeito. Seu navio está vivendo, com toda sua alma.

— É preciso — diz êle — que cada um, aqui, saiba o seu dever, e cumpra-o com o máximo de eficiência. Isso é necessário, e, aliás, normal.

— Quantas aterrissagens e decolagens por ano, em média?

— Perto de doze mil.

— Quantos pilotos há a bordo?

— Cento e trinta, e mais quarenta que não voam.

— Há outros porta-aviões do tipo do "Forrestal" em serviço?

— Há dois: o "USS Saratoga" e o "USS Ranger". Nós, americanos, acreditamos que êsses porta-aviões são os punhos da América.

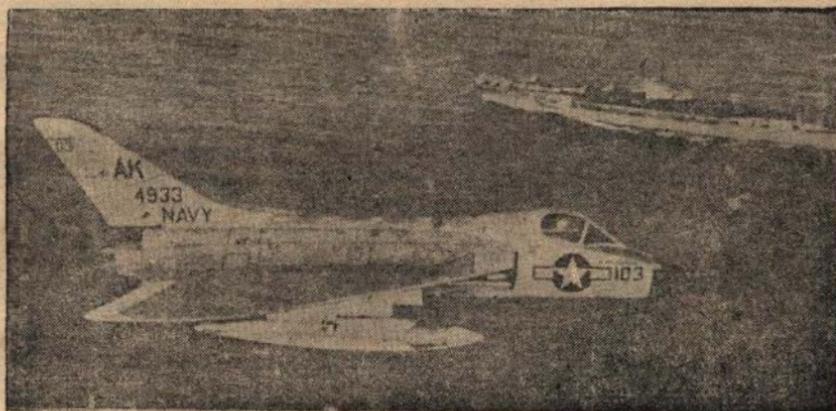
— Que distância pode percorrer o "Forrestal" em uma só jornada?

— Seiscentas milhas.

— Onde são formados os pilotos aeronavais americanos?

— Na base de Pensacola, na Flórida.

— Como é empregada a Quarta Divisão de porta-aviões?



Um avião aproxima-se do "Forrestal", preparando-se para aterrissar. Exercícios realizados diariamente mantêm as tripulações em plena forma. Cento e trinta pilotos realizam cerca de doze mil operações de vôo por ano.

— A Quarta Divisão está sob o comando do almirante comandante da Sexta Esquadra. Pode, entretanto, ser empregada isoladamente, independentemente da Sexta Esquadra. Na realidade, trata-se de uma divisão autônoma.

O vice-almirante Charles Donald Griffin, nascido a 12 de janeiro de 1906 em Filadélfia, brevetado piloto em outubro de 1929, capitão em 1945, licenciado em Ciências em 1937, foi destacado diversas vezes, no decurso de sua carreira, para participar do campeonato de tênis da marinha. Quando da segunda guerra mundial era piloto a bordo do porta-aviões "Essex", e sua personalidade afirmou-se, em várias ocasiões, particularmente quando de um contra-ataque realizado a 11 de novembro de 1943 contra trezentos aviões japoneses. É um herói do Pacífico.

— Há quanto tempo o senhor comanda a Quarta Divisão?

— Desde 1 de novembro de 1957.

Tôda a tripulação do "Forrestal" sabe que a casa do almirante fica em Washington, D. C., n. 3.610 da Avenida Idaho. Tôda a tripulação sabe também que o almirante é casado com Camilla-Yvone Quanteaume de Newtonville, e que o casal tem dois filhos: Linda e Charles Donald Jr.

Esse "grand seigneur" dos mares e do céu sabe que a paz deve ser defendida e salvaguardada. Seu navio não é sòmente uma base de defesa, mas também uma base de ataque. Tal uma água, o almirante, em sua tôrre de comando, está sempre pronto a cair sòbre os objetivos que lhe forem designados.

Uma voz, pelo alto-falante, indica novamente, repetindo o exercício: "Um avião rompeu as defesas e se aproxima de nós". O mar espuma, a noite está próxima. Teto sempre baixo. Temos apenas tempo de avistar um alvo-projetil que se dirige para o navio. O canhão troa, o alvo explode. Sòbre a ponte, quase ninguém.

AMANHÃ: EM MARSELHA

O tempo passa, e sinto-me cada vez mais ligado à vida do "Forrestal". Música suave. Durante algumas horas, a fera ressona. A maior parte da tripulação não viu a luz do dia; entretanto, todos sabem que a sombra tomou posse de uma parte da terra. Na pista, sòmente algumas luzes vermelhas. Nas cabines, oficiais, suboficiais, e marinheiros escrevem cartas para a família ou descansam.

Enquanto janto, recomeçam as catapultagens. Nessa noite quase tôda a frota aérea do "Forrestal" vai voar. Peço imediatamente para subir à ponte, obtendo permissão.

Sentinelas montam guarda, impedindo a passagem sòbre a pista dos que nada têm a fazer ali. Proa ao vento, o "Forrestal" desliza entre duas luzes apenas perceptíveis a dois destróieres da escolta.

— Há seis mil ferramentas a bordo, para a manutenção e o reparo dos aviões — grita-me ao ouvido o tenente Felstiner.

Rugidos. Luzes de incêndio na descarga dos reatores. Pilotos e homens de pista têm os nervos à flor da pele.

No interior, seis sessões de cinema começam ao mesmo tempo, em pontos diferentes do navio. O programa é o mesmo.

A noite é quase total. No "Flying Deck", um espetáculo se desenrola, digno de um "ballet" moderno. Agora, os marinheiros se distinguem pelo jôgo das mãos, que portam de um lado uma luz vermelha e de outro uma luz verde. Essas mãos, visões de outro mundo movimentam-se ritmicamente. A extraordinária "féerie" tem por acompanhamento os silvos do vento forte que sopra.

A ronda prossegue. O vento sopra com mais força, o mar torna-se encapelado. Transportado pelo jôgo dos atôres e figurantes, as mãos agarradas a um corrimão de ferro, a gola do impermeável levantada, compreendo que a falha de um só homem pode transformar aquêle magnífico espetáculo em drama ou tragédia. Já não tenho noção do tempo. Uma pergunta vem a meu espirito: "A força do "Forrestal" reside unicamente em sua potência?" Na realidade, não chego a pensar a pergunta. Quatro mil homens servem nesse navio gigante, com disciplina, sem nada ter abdicado de sua personalidade, sem terem se transformado em "robots". Eis o que constitui a meu ver, algo verdadeiramente admirável.

No dia seguinte, ao romper do sol, os três lemes de quarenta e cinco toneladas cada um dirigem o porta-aviões para Marselha. Os aparelhos são alinhados sòbre a ponte. Já não existe nenhum traço de animação da véspera. Hesitante, o sol eleva-se. Estou de agora em diante ligado ao "Forrestal", porque, em pensamento, guardarei para sempre a lembrança dêsse "raid" de mil e duzentos quilômetros.

OS GIGANTES DOS SETE MARES

Em setembro chegou a Nova York, em sua viagem inaugural, o novo transatlântico holandês "Rotterdam". Os que viram o novo barco — e as fotos o comprovam — afirmam tratar-se de um gracioso e "glamouroso" barco. Sua forma, ainda que não seja revolucionária, é simples. Com suas 38 mil toneladas, o "Rotterdam" contém várias inovações, principalmente no que se refere à distribuição das cabinas. Há acomodações para 1.400 passageiros da "classe turista". Para a primeira classe foram reservados 500 lugares, inteiramente segregados dos demais, até nos corredores: um passageiro de primeira classe nem sequer verá um companheiro de viagem pertencente à classe "turista" — o que, aliás, constitui um certo exagero, pois, para atingir esse desiderato foram inspirar-se até num castelo da Renascença construído por Francisco I.

Daqui para 1962 estará nos mares o grande transatlântico "França", de 55 mil toneladas, outro gigante do oceano. Esse barco francês, com suas duas chaminés, conserva um desenho de linhas tradicionais.

Os Estados Unidos não querem ficar atrás nessa corrida. Assim é que, dependendo da autorização do Congresso, dois novos grandes barcos estarão nos mares: um irmão do "United States" e outro da Companhia Pacific American.

Por seu turno a Grã-Bretanha projeta construir um novo "Queen Mary" de 55 mil toneladas, ora em fase de estudos. Já a Itália com o seu "Leonardo Da Vinci" atinge o máximo em conforto. A classe de superluxo disporá de piscina até nos meses de inverno, havendo para isso um sistema de aquecimento à base de raios infravermelhos. Mas estão reservadas aos passageiros pobres boas acomodações. Muitas cabinas são para dois, tôdas com banheiros e toilettes.

Desde o ano passado que a Moore-Mc-Cormack colocou na linha do Atlântico Sul o "Brasil" (com s) e o "Argentina".

Para muitos "clássicos", o "Aquitânia", com suas quatro chaminés, foi o mais belo de todos os navios já construídos. O primeiro "Queen Mary", lançado ao mar em 1936, tinha três chaminés. O "Queen Elisabeth", em tráfego há quatro anos, possui duas. O "Rotterdam", não tem chaminé. O "Brasil" e o "Argentina", em respeito à tradição, possuem uma chaminé, mas delas não sai fumaça.

Um dos mais revolucionários modelos de navio é o britânico "Canberra", de 45 mil toneladas, que opera no Pacífico. Seu desenho é

inteiramente diferente de todos os barcos que cruzam os mares do globo. Toda sua superestrutura é de alumínio. Do mesmo material é o britânico "Oriana", ora em construção, que deverá estar em serviço em 1961. Aliás, na linha do Pacífico os ingleses têm outros barcos novos: o "South África", de 38 mil toneladas, e o "Windsor Castle", também de 38 mil; e um navio em construção que provavelmente se chamará "Empress", de 27 mil toneladas.

Na linha do Pacífico, os ingleses dominam completamente o mercado. Os americanos só possuem — de grande porte — naquela linha o "President Monroe" e o velho "Lurline". Tocando em grande número de portos, os ingleses operam na área com 57 "liners", sobressaindo-se o "Arcadia", de 38 mil toneladas, e o "Orsova", de 29 mil, cada um transportando cerca de 1.400 passageiros. Os japoneses esperam lançar no mar em 1962 um "liner" de 33.400 toneladas para a linha Iocoama-São Francisco.

Com o seu programa de incentivo à construção naval, através do GEICON, o Brasil está procurando estimular esse ramo industrial que é vital para nós, país com oito mil quilômetros de costa.

*
* * *

SENHORES OFICIAIS

Em 1959 nossa revista evoluiu sob todos os aspectos. Tivemos um aumento de 1.600 assinantes, sendo mais de mil capitães e tenentes. Modificamos o aspecto de nossa revista, graças às sugestões de nossos companheiros. Envie-nos sugestões, pois, colaborar com A DEFESA NACIONAL é pugnar pela elevação cultural de nossos quadros.

CONFUSÃO ENTRE DUAS IDÉIAS

A Constituição Brasileira veda, como contrária aos nossos princípios, a guerra de agressão, fato sobejamente conhecido e, por isso mesmo, originador de uma confusão entre duas idéias que nada têm a ver uma com a outra: a de "só entrar em guerra para a defesa do Brasil" e a de "combater na defensiva, sempre sem atacar". Entrar em guerra para a defesa de nossa soberania é uma obrigação a que não se pode furtar qualquer geração de brasileiros; "combater na defensiva, sem atacar" é um absurdo militar que, se levado aos teatros de operações, assegurará a vitória do inimigo.

Essa confusão de frases em tôrno de palavras "defesa" não poucas vêzes é feita em tôrno da aquisição do porta-aviões "Minas Gerais" que seria uma arma de ataque incompatível com os princípios constitucionais que regem o povo brasileiro. O porta-aviões é uma arma de ataque, como também o são as outras armas das Fôrças Armadas — o tanque, o avião, a fragata, o fuzil, a granada e tantas outras que provocam a destruição e a morte nas fôrças inimigas. As armas de defesa são passivas, restringem-se, hoje em dia, às couraças, às casamatas, aos escudos, aos capacetes, às máscaras contra gases e poucas outras modalidades de poupança do material e pessoal.

O porta-aviões é uma arma de ataque. Com aviões de ataque poderá levar a guerra a uma nação vizinha e amiga, semeando ódios e desgraça. Com aviões e helicóptero anti-submarinos poderá atacar submersíveis, em defesa de nosso tráfego marítimo, única via de comunicação para o comércio internacional brasileiro e, também, das trocas entre portos ou regiões de nosso próprio território.

O "Minas Gerais", como não poderia deixar de ser, receberá aviões e helicópteros anti-submarinos e outros tipos de aviões destinados à sua própria defesa. No mar, procurará e afundará submarinos inimigos a espreita de uma oportunidade para torpedear nossos navios mercantes ou lançar mísseis sôbre as cidades brasileiras. Nosso povo, pacato e amante da paz, merecia saber que para sua segurança vários "Minas Gerais" poderiam em estado de guerra, navegar com contratorpedeiros e outras unidades navais, em constante atividade, atacando o inimigo, antes que êle possa atingir a posição conveniente para destruir nossos lares, nossas indústrias e nossa marinha mercante.