



PENSAMENTO ORIGINAL: ELEMENTO DE SOBREVIVÊNCIA PARA O PODER AEROESPACIAL BRASILEIRO

Lauro Ney Menezes

"O poder aeroespacial brasileiro será eficiente ou incapaz, indispensável ou substituível, respeitado ou ignorado, eterno ou efêmero na razão direta em que as idéias e pensamentos originais dentro dele gerados assegurarem sua perene e inquestionável sobrevivência!"

Esta é a motivação do autor na produção deste artigo, motivação que procura transmitir ao leitor, mais diretamente àquele ligado ao setor aeroespacial do País.

A BUSCA DOS CAMINHOS

Criado com o Ministério da Aeronáutica, o nosso primeiro Instituto de Ensino — a então "Escola de Aeronáutica" do Campo dos Afonsos — pouco mais fez do que transmutar-se de um Curso de Arma das Escolas Militares de Realengo e Naval de Villegaignon em *Escola de Formação de Oficiais*. Mercê dessa transmutação, esposando teses ambíguas em virtude de envergar uma filosofia de ensino mista de ver-

de-oliva e azul-marinho, tumultuada pelos compromissos da Nação brasileira face à conflagração da Segunda Guerra Mundial, a Escola de Aeronáutica não chegou a consolidar os ideais dos pioneiros que pregaram sua criação. A essa *melée* de idéias e pensamentos foram adicionadas, importadas e adaptadas soluções que desfiguraram ainda mais o esperado produto final, distorcendo a imaginada meta a atingir: um Instituto de elaboração de idéias.

Essa mistura gerou o sabor

(até hoje ligeiramente sentido) de insatisfação e também da sensação do objetivo não-attingido, criando o desejo – presença constante no dia-a-dia da Aeronáutica de então – de uma reforma de princípios e posições, em suma, da necessidade de obter a afirmação e confirmação de uma concepção Aeronáutica e Brasileira para um assunto que era (e é) da Organização: a formação de uma elite intelectualizada.

Ainda envolvida com essa primeira fase (e ainda não totalmente resolvida), partiu o Ministério da Aeronáutica para enfrentar a tarefa de instalar seus outros Institutos de Estudos Intermediários e Superiores: os cursos de pós-graduação para os Oficiais a nível de Unidade Aérea e os de Estado-Maior e de Administração Superior. Da mesma maneira – porém em graus e degraus diferentes – foi repetido o *approach* anterior: misturadas as soluções e encaminhamentos, e premidos pela escassez de tempo, foram novamente importadas e adaptadas soluções.

Mais à frente, ao implantar os Programas de Instrução e Padrões de Eficiência (PIPE), a Doutrina Básica, toda a sistemática de treinamento e qualificação operacional, a estrutura organizacional etc., as soluções – como não podia deixar de ser – sofreram ponderável influência da experiência vivida nos cursos e estágios realizados pelos membros da família Aero-

náutica no estrangeiro e, fundamentalmente, do batismo de fogo recebido na Segunda Guerra Mundial.

E, de uma certa forma (para não repetir indefinidamente), essa foi a conduta adotada várias vezes durante a vida da Aeronáutica como *Força Singular Organizada*. Foi portanto a Aeronáutica brasileira, como muitos o foram um dia, seguidora e fruto de uma corrente inicial de “elaboração intelectual-profissional” gerada (de alguma forma) extrafronteiras. Arriscava-se, portanto, a Aeronáutica a se transformar em um grupo de grandes tradutores adaptadores e gestora de um grande escritório de copidesque da cultura militar e aeronáutica alienígena e alienada da realidade brasileira.

Mas, sendo tudo isso um pouco de verdade que não nos constrange – já que representa um estágio válido do processo de maturação dos seres, das comunidades e organizações –, cabe compreender e justificar os antepassados e fundadores: a criação e consolidação de uma Organização como a do Ministério da Aeronáutica, nascida de uma “cirurgia interna” do Exército e Marinha e, ainda, fruto de uma época e momento histórico do mundo moderno das décadas 40/50, exigia uma manobra rápida e justificava a “queima de etapas” e, portanto, a importação e a adaptação de soluções e fórmulas convergentes com os objetivos do momento brasileiro.

A MATURIDADE

Hoje, a situação já se configura diferentemente. Se àquela época estava a Aeronáutica (e o poder aeroespacial brasileiro) pressionada pela necessidade de existir rapidamente no cenário militar da Nação (e para isso urgia consolidar doutrinas, idéias e posições), estava justificado o atropelo. Se não havia tempo (nem massa de efetivo disponível) para conceber, estabelecer, implementar, conduzir e arrazoar sobre os resultados de um programa interno de concepção e elaboração de idéias, estavam justificados os aviadores. Se não havia sido preparada e formada uma elite intelectual capaz de, arguta e inteligentemente, produzir idéias originais, fecundá-las fazendo-as florescer, agigantando-as até preencher os espaços até então tomados pelas fórmulas e soluções importadas, estavam justificados nossos precursores.

Mas a situação brasileira evoluiu rapidamente, e de uma Nação classificada no elenco mundial como pobre emergimos para uma faixa de riqueza (em que pesem as divergências de opiniões) que já chegou a dificultar até a obtenção de recursos desonerados e subsidiados no mercado financeiro mundial: o Brasil já é potência, dizem!..

Hoje, já se exportam largamente produtos acabados e manufaturados de todas as categorias; somos a oitava economia do mundo livre e o sexto país

fabricante de aeronaves (no *ranking* mundial das indústrias aeronáuticas já consolidadas) e ascendemos indubitavelmente até o palco dos *marchand des cannons*, por força da qualidade de nossos produtos hélicos.

Ultrapassamos – ninguém se engane – a faixa dos “adaptadores e cultores do importado” e passamos ao terreno maravilhoso, empolgante, excitante, altamente lucrativo e disputadíssimo do “*marketing* internacional”, não só de produtos mas, principalmente, de idéias. Assim, com certeza, ao exportarmos um vetor aéreo ou um instrumento de combate, uma ferramenta de trabalho ou instrumento sofisticado, supõe certamente o nosso “cliente” que por trás deles estejam também uma concepção, um projeto, um *design* e um pensamento original, também “made in Brazil”...

E é esta a posição em que a atual geração de brasileiros encontra a Aeronáutica e a Nação.

O FUTURO

Vale a pena recordar que no começo do século o geopolítico Rudolf Kjellém considerava como atributos principais de uma grande potência: o espaço geográfico, a liberdade de movimento e a coesão interna. Em conceito mais recente, uma potência moderna é aquela que tem capacidade de exercer um poder coordenador sobre área

maior do que o seu próprio território.

O Brasil preenche todas essas condições: somos detentores da quarta massa territorial contínua do globo; a liberdade de movimento do povo brasileiro vem sendo paulatina e gradativamente conquistada através da expansão geométrica dos setores de transporte, energia e telecomunicações. Com essa liberdade de movimento, o poder nacional brasileiro poderá estar presente onde quer que haja interesse da nossa política. A coesão interna depende do fortalecimento de nossa unidade espiritual, da educação, da ciência e da cultura: e de para ela marcharmos celeremente através dos programas em consolidação.

Porém, para termos "capacidade de exercer o poder coordenador em um campo de ação maior do que território" há que sustentar nossas posições por meio de algo mais duradouro e menos efêmero, mais substancioso e menos vazio do que aquilo que é copiado ou adaptado. Algo que dure e perdure e que deixe nosso timbre indelével e indiscutivelmente marcado; algo capaz de resistir à ação deteriorante da inconsistência e das interrogações sem resposta das gerações que se sucedem, aqui ou além-fronteiras, e que, questionando, buscam soluções novas para velhos problemas. Ou levantam problemas novos sem soluções válidas à vista. . . esperando que a resposta bra-

sileira ocupe seu lugar no cenário do *brain trust* internacional.

Reduzindo o presente raciocínio a um campo de ação de menor envergadura, poderíamos dizer que o poder aeroespacial brasileiro será cada vez maior quanto "maior for sua capacidade de atuar em área além daquela que naturalmente lhe cabe". . . E para tanto, necessário se faz que essa atuação se processe não mais pelo método simples da tradução e importação de palavras, frases, técnicas, normas ou doutrinas, mas sim por um processo de substituição de idéias capazes de gerar modificação de comportamento, de conceituações capazes de sustentar novas teses ou posições ou, então, de criar novas saídas mas. . . "made in Brazil".

Aqui nos referimos ao *pensamento* ou à *idéia original*, renovadora, fruto ou resultado de um processo de elaboração intelectual gerado internamente e proveniente da busca, da pesquisa, da criatividade do nosso homem de Aeronáutica e Espaço.

Estamos conscientes de estar defendendo uma tese "romântica" neste mundo de *usuários* de idéias em que, tendo sido tudo já visto e inventado em laboratórios existentes. alhures neste mundo, mais simples, rápido e cômodo é adaptar, copiar, imitar, traduzir do que *conceber, criar, elaborar e gerar*.

Parafrazeando um autor que

concluiu que "a Pátria será altiva ou submissa, consciente ou amorfa, progressiva ou retrógrada em razão direta do que a *educação* fizer de seus cidadãos", poderíamos dizer – para concluir – que o "poder aeroespacial brasileiro será *eficiente* ou incapaz, *indispensável* ou substituível, *respeitado* ou ignorado, *eterno* ou efêmero na razão direta em que as idéias e *pensamentos originais*, dentro deles gerados, assegurarem sua perene e inquestionável sobrevivência!!

Que os componentes do poder aeroespacial estejam conscientes desses reclamos da

atualidade e do futuro e não deixem passar esta preciosa oportunidade de buscar novos conhecimentos, de reciclar e otimizar metodologia de trabalho; de exercitar constantemente a intelectualidade e de se preparar para enfrentar, com galhardia, essa nova etapa da vida nacional e mundial para, assim, ombrear com aquelas sociedades que, na linha de frente do processo intelectual, garantem, a duras penas, a sustentação e a sobrevivência do seu ideário através da elaboração dos *pensamentos originais*. Em todos os campos do conhecimento humano...



Maj Brig do Ar R/R LAURO NEY MENEZES – Possui os cursos da Escola de Aeronáutica (Aviaçador Militar), da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica, de Estado-Maior (CEM-ECEMAR), Curso Superior de Comando (CSC-ECEMAR), Curso Avançado de Navegação Aérea (Força Aérea Americana), Técnica de Ensino e Instrutor Acadêmico – USAF e de Língua Inglesa pela Universidade de Cambridge, UK. É piloto de caça (F47,

F8, Mirage III, Lightning, F5E) e de transporte (C91, C41, C93).

Possui várias medalhas e condecorações e tem desenvolvido inúmeras funções, civis e militares, principalmente para a Força Aérea Brasileira, tais como Comandante, Chefe de Operações, Instrutor, Chefe de Divisão, Oficial de Gabinete, Assessor Parlamentar, Chefe de Estado-Maior, Diretor do Centro Técnico Aeroespacial, Diretor de Ensino da Aeronáutica e Diretor de Administração do Pessoal. Tem feito conferências em importantes instituições, é redator especializado em aeronáutica de alguns periódicos nacionais e é colaborador e articulista de revistas nacionais e estrangeiras de renome.

Preside, atualmente, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO.