



A DEFESA NACIONAL

Eduardo Gomes

Deoclecio Lima de Siqueira*

Matéria extraída de palestra proferida pelo autor, dia 24 de outubro de 1995, no auditório do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB). Através dela, A Defesa Nacional reverencia o "Patrono da Força Aérea Brasileira", no ano em que se comemora o centenário do seu nascimento.

Seu pai era Luiz Gomes, funcionário do Ministério da Marinha, neto de Felix Peixoto de Brito Melo. Este foi um dos participantes da Batalha de Pirajá, travada na Bahia, em 1823, quando se consolidou a nossa Independência. Tinha, então, 16 anos de idade, sendo promovido a alferes logo após aquele acontecimento. Posteriormente, participaria da Confederação do Equador e da Revolução Praieira, acontecimentos históricos no Nordeste brasileiro marcados por aspectos idealistas, característicos da nova nação recém-formada. Posteriormente, seria eleito deputado e governador da província de Alagoas.

Sua mãe, Genny Gomes, era filha do Visconde Rodrigues de Oliveira e neta do Se-

nador Vergueiro, o grande liberal dos tempos da Monarquia. Constata-se, assim, a presença de idealismo nos ascendentes do Brigadeiro. Os padrinhos do casamento de seus pais seriam o Marechal Deodoro e Senhora.

Eduardo Gomes nasceu a 20 de setembro de 1896, na cidade de Petrópolis, RJ. Em sua infância, foi matriculado no Colégio São Francisco de Paula, de padres salesianos. O corpo de alunos desse educandário tinha organização militar, sob orientação de um capitão do Exército muito admirado pelos seus jovens comandados, tanto que, a certa altura, ante uma possível transferência do referido oficial, os alunos, sob orientação do colega Eduardo Gomes, que era o comandante-aluno do batalhão colegial, declararam-se em estado de rebeldia. Passada a tor-

* Tenente-Brigadeiro, sócio efetivo do IGHMB.

menta, com a permanência do referido oficial, a única perda foi o rebaixamento do major-aluno-comandante a simples praça, pois assumira toda a responsabilidade pelo ocorrido.

Essa convivência com o sistema militar talvez tenha sido a razão que o levou a se matricular na Escola Militar do Exército Brasileiro, de onde saiu aspirante-a-oficial da Arma de Artilharia, em 1918.

A seguir, foi servir no Forte de Copacabana e, no início da década de 20, fez o curso de Observador Aéreo, na Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos.

Em 1922, participou do acontecimento que passaria para a História com o nome de *Os Dezoito do Forte*. Com relação a esse fato, a História do nosso Exército, editada pelo seu Estado-Maior, em 1972, diz o seguinte (p. 890): *"Deste modo, aparentemente movido por causas que um observador apressado definiria como meramente corporativistas, o Exército começava a grande luta pela restauração republicana, e o troar dos canhões do Forte de Copacabana inauguraria a Grande Revolução Brasileira."*

Em verdade, essa revolução estava sendo impulsionada por uma convergência de idéias que deram origem ao movimento denominado "Tenentismo", idéias dentre as quais se podem destacar as nascidas de acontecimentos que marcaram o início deste século.

Em 1909, por exemplo, um pensador italiano, Tomaso Marinetti, deu início ao chamado Futurismo, com a divulgação de um manifesto defendendo idéias, tais como: *"Queremos cantar o amor ao perigo, o hábito da coragem e da temeridade. A coragem, a audácia, a rebelião serão elementos essenciais da nossa poesia... A literatura exaltou, até hoje, a imobilidade pensativa,*

o êxtase e o sono... A magnificência do mundo se enriqueceu com uma beleza nova: a velocidade... Queremos louvar o homem que segura o volante... Queremos glorificar a guerra — única higiene do mundo —, o militarismo, o patriotismo, o gesto destruidor dos anarquistas, as belas idéias pelas quais se morre..."

Como se vê, o motor a explosão dava início a uma nova era da humanidade, dando ao ser humano a embriaguez da velocidade. Na Península Ibérica, o Futurismo encontra-se com o Modernismo, que originizou muitos dos pensamentos acima, vindo para o Brasil, onde se projetou com a famosa Semana de Arte Moderna, realizada em 1922. A regionalização acima naturalmente haveria de exacerbar o nacionalismo, uma das componentes do Tenentismo.

Ao mesmo tempo, no meio da mocidade militar, as idéias do Positivismo ainda se faziam presentes, alimentando o idealismo dos que se preocupavam com o crucial problema social do Brasil, visto agora sob o prisma da Sociologia, ciência criada por Augusto Comte, fundador daquela corrente de pensamento.

Assim, tanto a mocidade civil como a militar começaram a viver uma era de contestações, na qual as idéias nacionalistas comandaram os acontecimentos. Deve-se ter em conta, também, os estímulos de um Euclides da Cunha, com sua exposição dos contrastes brasileiros; de um Cândido Rondon, com suas lutas em defesa das nossas origens; de um Santos-Dumont, com sua exaltação da capacidade brasileira, e tantos outros que ajudaram a elevar o nosso patriotismo no início deste século.

Em 1923, os revoltosos de 22 são julgados. Condenados, Eduardo Gomes decide fugir. Vai para Mato Grosso onde, na cidade

de Três Lagoas, disfarçado como professor, com o nome de Eugênio Gomes, exerce atividades numa escola local.

Em 1924, explode a revolução na cidade de S. Paulo, a 5 de julho. Dias antes, Eduardo Gomes se dirigira para lá, onde tentou sublevar uma unidade da Força Pública. Assumiu o comando da Artilharia e juntou-se a elementos da aviação daquela Força, realizando vôos de observação em torno da cidade, agora sob o cerco dos legalistas.

Decidem os sitiados realizar uma missão de grande repercussão: lançar, de avião, folhetos sobre a cidade do Rio de Janeiro, então Capital Federal. Para tanto, utilizam um avião da Força Pública o qual, sobre as proximidades de Cunha, a meio caminho do Rio, sofre uma pane de motor, que termina numa aterrissagem forçada. O piloto e Eduardo Gomes apresentam-se ao delegado de Guaratinguetá como legalistas, partindo ambos de trem para o Rio. Ali, Eduardo Gomes toma um navio para o Sul, a fim de se unir ao núcleo inicial de forças que iriam formar a famosa coluna invicta que percorreu os sertões brasileiros nessa década.

Em Florianópolis, é reconhecido e preso, voltando ao Rio, onde é recolhido ao 1^o Regimento de Cavalaria. Ali, com outros, é surpreendido numa tentativa de fuga. Vão, os fugitivos, para a Fortaleza de Santa Cruz e, dali, para a Ilha da Trindade.

Em 1926, são anistiados. De volta ao Rio, reiniciam-se as articulações revolucionárias. Sentindo-se ameaçado, Eduardo Gomes vai para as imediações de Campos onde, disfarçado como engenheiro, adota o nome de Edmundo Goulart. A seguir, volta ao Rio e, na clandestinidade, participa de confabulações para a Revolução de 1930.

Vitoriosa a Revolução de 30, Eduardo Gomes voltou para as fileiras do Exército, no posto de major, indo servir no Gabinete

do então Ministro da Guerra, General Leite de Castro.

Os companheiros da Aviação induziram-no a vir para esta Arma, ajudando-o a tirar o brevê de piloto. No Campo dos Afonsos germinava a idéia da criação de um correio aéreo militar com dois objetivos: o da integridade nacional e o do aperfeiçoamento profissional. Para tanto, havia necessidade de um líder à altura das dificuldades. Abrir rotas aéreas, sobretudo para o interior, era uma temeridade. Faltava tudo: experiência, informações, comunicação, estradas, campos de aviação, reabastecimento de combustível e toda a sorte de apoio para uma empresa desse vulto. Pela sua projeção e idealismo comprovado, Eduardo Gomes seria o líder procurado. Não decepcionou, pelo contrário.

No cumprimento da missão deixou muito para a posteridade, no exemplo do quanto vale a obsessão por uma causa e a força de uma determinação baseada no poder do idealismo. A 12 de junho de 1931, foi inaugurado o Correio Aéreo Militar, com a linha Rio—S. Paulo. Logo a seguir, outras foram sendo criadas: a de Goiás, a do S. Francisco, a do Litoral, a do Sul, a de Assumpção, no Paraguai, e a do Tocantins, quase todas de freqüência semanal.

* * *

Em 1935, vindo do meio civil, entramos para a Escola Militar do Realengo. No alojamento dos calouros, ocupamos uma posição que marcaria nosso destino. De um lado, a cama do cadete Bragança e, do outro, a do Jatahy. O primeiro tinha um irmão, já oficial, servindo na Escola de Aviação, no Campo dos Afonsos. O segundo era irmão do Capitão Aviador Jatahy, um dos fundadores da recente rota do Tocantins. Nas conversas de alojamento, a todo instante, vinham as aventuras da nova linha aérea: os contatos

com os índios, as emoções do desconhecido, a incerteza dos mapas, as recepções calorosas dos sertanejos perdidos da pátria, as ilhas desertas do rio, única esperança para um pouso forçado, a satisfação de sentir que se estava ajudando. Tudo isso nos influenciou na escolha da arma de Aviação. Por outro lado, a intentona comunista, de 1935, que matou, na Escola de Aviação, o Tenente Bragança, irmão do nosso companheiro, muito nos abalou. Isso nos predispôs para aumentar nossa admiração por Eduardo Gomes, pois ele, com sua brava resistência no 1º Regimento de Aviação (1º RAV), onde foi ferido, deteve a marcha da intentona, vingando, de certa forma, a perda acima.

Em 1936, já como cadete de Aviação, a turma fez um estágio no 1º

RAV, onde se testemunhou a extraordinária capacidade de liderança de Eduardo Gomes. Ele que, em 1932, comandara a Aviação legalista contra a Revolução do estado de S. Paulo, em 1937, discordou do Estado Novo, criado pelo então Presidente Getúlio Vargas. Deixou o comando do 1º Regimento, sendo designado para servir na então Diretoria de Aviação do Exército, ficando no setor encarregado do Correio Aéreo.

Nessa época, terminada a Escola, fomos para o 1º RAV, onde acabamos indo comandar a Esquadrilha de Treinamento, justamente a encarregada das rotas do Correio. Eduardo Gomes diariamente visitava a Esquadrilha, chegando no início do expediente, quando não mais cedo, em tempo de ver a saída de uma ou outra linha. Frequentemente trazia, em seu carro, volumes contendo jornais, revistas, material escolar e medicamentos, que eram divididos pelos aviões que partiam, para distribuição gratuita nos locais mais

pobres das rotas. Evidentemente, era pouco para tanta pobreza, mas foi muito, na medida em que criou, na consciência de cada um de nós, o verdadeiro significado daquelas oferendas, ao mostrarem o grande abismo existente entre brasileiros. Nunca ele nos disse de onde vinha aquele material. Mas hoje, passado o tempo, e com o testemunho de outros fatos, somos levados a crer que tudo aquilo era custeado com recursos próprios.

* * *

A forte liderança de Eduardo Gomes tinha, como um dos seus pilares, o exemplo.

*A forte liderança de
Eduardo Gomes tinha,
como um dos seus pilares,
o exemplo.*

No início do Correio Aéreo essa característica ficou evidente. Nas horas difíceis, não faltava. Quando necessário, estimulava pelo exemplo. Na guerra, o mesmo

aconteceu. Mais uma vez foi chamado para uma difícil missão. No Ministério da Aeronáutica recém-criado, em 1941, a Força Aérea dava os seus primeiros passos. Com a proximidade do conflito, a situação no Nordeste Brasileiro era preocupante. Duas ameaças existiam: uma invasão vinda da África e uma possível ofensiva submarina contra a navegação marítima. A presença da Aviação era um imperativo. Nesse sentido a situação era desesperadora. Ali, também, como no caso do Correio, faltava tudo. Só em Fortaleza havia algumas instalações, num modesto campo de aviação. No restante, alguns precários campos de grama. Eduardo Gomes foi nomeado comandante da Força Aérea na área. Com galhardia e um extraordinário senso de responsabilidade, foi, aos poucos, criando, em torno de si, um clima de confiança que haveria de suplantar as dificuldades. Com o desaparecimento da ameaça de invasão, face às derrotas alemãs no Norte da Áfri-

ca, restou a ofensiva submarina que logo começou a se intensificar. Ela exigia a presença permanente de aviões no ar, pois isso mantinha os submarinos submersos, o que lhes tirava bastante velocidade, reduzindo-lhes a capacidade de manobra para o ataque.

No início da guerra, em 1942, já nos encontrávamos em Recife, como parte de um grupo que viveu o início das atividades da Força Aérea na área. Do que ficou daquela época, ressalta a extraordinária capacidade de presença do Brigadeiro. Nas bases aéreas que nasciam era visto com frequência. Nas primeiras horas dos dias, não faltava às seções de ginástica, e no rancho comum estava sempre presente. Participava de patrulhas aéreas e, no QG em Recife, sempre estava pronto para receber alguém. Preocupava-se muito com o enquadramento da tropa, assim como suas condições físicas e o seu moral. As seções de Educação Física, terminavam com um jogo de vôlei. Dezenas de redes na hora instaladas ao longo dos acostamentos das pistas recém-construídas tornaram-se famosas em todas as bases da área. A elas comparecia todo dia, estivesse onde fosse. A mesma preocupação dispensava às Escolas Regimentais, onde oficiais ministravam aulas às praças mais necessitadas. Durante algum tempo, fomos encarregados da de Recife. Conheci soldados que, mais tarde, chegaram a altos postos da FAB.

No final da guerra, Eduardo Gomes deixou, no Nordeste, uma apreciável estrutura de apoio à Aviação, parte construída por nós e parte pelos norte-americanos que conosco colaboraram durante o conflito. Nesse sentido, também a atuação do nosso chefe foi essencial. Nas ligações com os comandos daquele país na área, era inflexível no cumprimento das normas estabelecidas entre os respectivos Governos.

Assim, graças a ele, no Nordeste, naquela época, nasceu nossa Força Aérea atualizada.

* * *

Terminado o grande conflito, Eduardo Gomes vai atender a dois importantes chamamentos: o seu Correio Aéreo e a situação nacional.

Com aviões de transporte mais atualizados e adequados, recebidos no final da guerra e logo depois, Eduardo Gomes, que retornou às suas antigas funções, empenhou-se na expansão do Correio, contando agora com pessoal mais capacitado, desenvolvido durante a guerra, sob a influência dos seus esforços. Criaram-se linhas aéreas para toda parte. Para os países da América do Sul, para os Estados Unidos, para a Europa para o Oriente (Suez, em apoio à tropa do nosso Exército) e, o mais importante de todos, para a Amazônia, em diversas linhas que consagraram definitivamente o Correio Aéreo Militar, segundo as seguintes palavras de D. Pedro Massa, o grande Bispo do Rio Negro, em seu livro *De Tupan a Cristo*:

"Manda a justiça que se ponha no merecido relevo a cruzada silenciosa e heróica do serviço aéreo da FAB que, há mais de 25 anos, vence e encurta distâncias, abrindo campos pioneiros, e leva a presença da Pátria distante pelas asas dos seus aviões, sempre vigilantes, como sentinelas indormidas, a distribuir animação, remédios, alimentos, transportando doentes de e a todos os recantos do Brasil. A estes destemidos aviadores da FAB, glória de Eduardo Gomes, devem o Rio Negro, como aliás a Amazônia e todo o Brasil devem às missões salesianas, décadas de assistência, de favores, de proteção, que aqui agradecem sensibilizadas, pois especialmente eles são, depois de Deus, os benfeitores generosos do mundo amazônico..."

Quanto à situação nacional, logo após o término da guerra, o Brigadeiro foi convencido, por correntes políticas, a participar da eleição presidencial pela qual lutavam, visando a pôr fim ao Estado Novo do qual ele discordara desde o início. Essa discordância, e mais o seu reconhecido idealismo, eram os suportes da idéia. Por duas vezes participou das eleições. Nas duas foi vencido. Dos muitos pronunciamentos que fez na época, cabe destacar os dois a seguir:

"Revolucionários de 1922 e 1924, só nos animou na luta o propósito de regeneração dos costumes políticos. Éramos, a bem dizer, os conservadores da verdadeira legalidade, os que reclamavam e exigiam, pelas armas, o cumprimento fiel e exato da Constituição. Jamais nos identificamos com os interesses de partidos, de facções ou de grupos."

No final de uma campanha:

"Dirijo minha derradeira saudação de candidato ao incomparável povo do Brasil, de cujos estímulos se alimentaram nossas energias. No trabalho e no patronato, encontramos exemplos individuais edificantes que recomendam ao apreço as qualidades coletivas. Há no íntimo da alma brasileira uma irresistível tendência igualitária. Ela é inimiga absoluta dos privilégios econômicos, das distinções étnicas, das diversidades sociais."

Quanto aos resultados das eleições, certa feita tivemos oportunidade de dizer:

"Parece que o destino teimava em utilizar a grandeza do Brigadeiro Eduardo como instrumento da consolidação da liberdade em nossa Pátria. Se fosse ele o

vencedor dos últimos pleitos teriam os vencidos suportado com o mesmo idealismo o peso da derrota? Mais uma vez sua fidalguia e seu amor à causa se fizeram presentes. Sua contribuição para a liberdade no Brasil foi imensa e, talvez, tenha sido maior do que se fosse vencedor, porque está revestida com os mantos da renúncia, do sacrifício e da compreensão."

Em 1960, por força de lei, o Brigadeiro passou para a Reserva.

O líder das horas difíceis foi uma característica de sua vida profissional. Desde o início, percebemos o nascimento dessa liderança, quando sua presença em lances decisivos se fazia sentir, como em *Os Dezoito do*

Forte, na Revolução Paulista de 1924, e em 1930.

Tinha a capacidade de decisões rápidas, o que caracteriza o líder dessas horas.

Em 1954, com o suicídio do então Presidente Getúlio Vargas, abriu-se na Força Aérea uma difícil situação, provocada pelos traumas que nela tiveram impacto, sobretudo pelo fato de que o assassinato do Major Aviador Rubens Vaz assinalou o início da crise que levou o Presidente ao seu trágico gesto. Nesta hora, Eduardo Gomes foi convocado pelo Vice-Presidente Café Filho, que assumira a Presidência, para ser o Ministro da Aeronáutica. Não era do seu feitio fugir das dificuldades, razão pela qual não se recusou a ocupar o posto, e nele desenvolveu grandes esforços para amenizar uma séria situação em perspectiva.

Em 1965, logo após a Revolução Democrática de 1964, foi convocado novamente

para o Ministério da Aeronáutica, pelo então Presidente Castelo Branco, também agora para ajudar a solucionar uma crise.

Desde o início do Ministério da Aeronáutica, a Marinha se opusera à transferência de sua Aviação Naval para o Ministério da Aeronáutica.

Nesse ano, essa discordância se acendeu, e fatos desagradáveis aconteceram, levando à renúncia um Ministro da Marinha e dois Ministros da Aeronáutica. O Presidente, com sua larga experiência, decidiu buscar, nas respectivas corporações, dois nomes que pudessem ajudar a solucionar o problema. Na Marinha, convocou o Almirante Paulo Bozizio, já na Reserva, e um nome consagrado por um passado de liderança. Na Aeronáutica, apelou para Eduardo Gomes, que, sentindo a gravidade da situação, não pôde recusar sua colaboração.

Assim, somados o idealismo desses dois chefes, a crise foi ultrapassada, garantindo a tranqüilidade necessária para os destinos da Revolução, que salvou nossas tendências democráticas ameaçadas pela intensa Guerra Fria que se alastrava pelo Mundo, provocada pela ideologia comunista, na sua concepção de universalizar suas idéias. E esta foi a razão pela qual Eduardo Gomes não se opôs à Revolução de 1964.

Nas vésperas daquele movimento, suas preocupações eram imensas, pois sentia a gravidade das ameaças que poderiam eliminar, do Brasil, as esperanças de liberdade.

Em 1967, ele deixa o Ministério da Aeronáutica, retirando-se definitivamente para sua vida privada.

Nesses seus anos finais, foi um extraordinário conselheiro dos companheiros da Aeronáutica. Por outro lado, era também um vigilante atento dos acontecimentos relacionados com a sua Aviação e o Brasil. Preocupava-se, e muito, com os destinos da Revolução de 1964, e, nesse sentido, opunha-se a

qualquer providência que pudesse comprometer aquele movimento.

* * *

A 13 de junho de 1981, ocorreu o seu falecimento. No dia anterior, ele comemorou o cinquentenário do Correio Aéreo Militar, em missa realizada no Campo dos Afonsos, no local de onde partira o primeiro avião dessa atividade, à qual ele dedicara parte de sua vida, toda ela voltada para os supremos interesses da Pátria.

Nos últimos tempos de sua vida, certa feita, como numa última mensagem de despedida, disse:

"No Exército e na Aeronáutica aprendi a servir ao País e a cultuar-lhe as tradições com o desinteresse que nobilita os meus companheiros de armas. Como o deles o meu coração pulsa apenas pelo Brasil. Na consciência militar se espelham as amarguras e as aflições da Pátria, e nela se refletem, às vezes com maior intensidade, ganhando volume e relevo, devido ao contraste entre os fatos da vida pública e a substância imorredoura aos ideais que residem, incontaminados, na vida do espírito."

Hoje, mais do que nunca, parece-nos adequada a recordação dessas palavras. Certos espíritos desavisados procuram subestimar o papel das Forças Armadas Brasileiras, esquecendo-se de que elas nunca faltaram nas horas difíceis e sempre caminharam ao lado do povo em suas conquistas mais caras, tais como a Independência, a Abolição, a República, a Integridade Nacional, a Pacificação, a União, o Desenvolvimento etc. Não é justo que certos erros de alguns sirvam de pretexto para a destruição de tantos valores reconhecidos por nossa História, dentre os quais se destacam os que nos foram legados pelo Patrono da FAB, Eduardo Gomes. □